

**N° 7874<sup>5</sup>**

**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**

\* \* \*

**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<sup>er</sup> 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 efficace 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<sup>er</sup>*

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

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, est, d'une part, superfluetatoire, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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](http://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<sup>er</sup> et 2.

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

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<sup>er</sup> – 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<sup>er</sup>, premier alinéa, et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

(4) L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels 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<sup>er</sup>, premier alinéa, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

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

(5) 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<sup>er</sup> août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale et en conformité avec la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques.

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

(1) Lorsqu'un secteur de SET 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<sup>er</sup>, est mis à jour en ce qui concerne les informations visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, 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<sup>er</sup>.

Lorsqu'un système de télépéage routier est modifié en profondeur, le percepteur de péages compétent pour ce système publie la déclaration de secteur de SET 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<sup>er</sup>.

(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<sup>er</sup> août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale et en conformité avec la loi modifiée du 30 mai 2005 concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques.

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

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

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

(2) Le traitement des données à caractère personnel aux fins des articles 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-Rapportrice,*  
Chantal GARY



