Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

Samenvatting

Dit voorontwerp van decreet bekrachtigt het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij Samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 en bij Samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016 (hierna wordt het huidig samenwerkingsakkoord waarmee wordt ingestemd het "wijzigend akkoord" genoemd en wordt het bestaande samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014, gewijzigd zoals hierboven vermeld, het "bestaande samenwerkingsakkoord" genoemd).

Het wijzigend samenwerkingsakkoord bevestigt de instemming van de gewesten met de invoering van een routeticket in het kader van de kilometerheffing.

Daarnaast wordt het bestaande samenwerkingsakkoord in overeenstemming gebracht met de terminologie van richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en de facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tolheffingen voor het wegverkeer in de Unie (hierna de "EETS-richtlijn" genoemd), en richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 19999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, zoals gewijzigd bij richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006, richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 en richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 (hierna de "herziene richtlijn 1999/62/EG" genoemd).
De EETS-richtlijn werd omgezet in het Belgische recht bij ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer; bij decreet van het Waalse Gewest van 16 juni 2022 "concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier" en bij decreet van het Vlaamse Gewest van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Het wijzigend samenwerkingsakkoord heeft ook tot doel om, daar waar nodig, het bestaand samenwerkingsakkoord in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende

het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (hierna de AVG).

Tot slot worden de taken en bevoegdheden van de interregionale entiteit Viapass, zoals bepaald in artikel 19, lid 3, van het bestaande samenwerkingsakkoord, aangepast aan de vereiste werking van deze entiteit.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Inleiding

Het bestaande samenwerkingsakkoord is onderdeel van een gemeenschappelijk wetgevend project van de drie gewesten om in hun respectievelijke regelgeving een kilometerheffing voor vrachtwagens op bepaalde onderdelen van hun wegennet in te voeren.

Dit samenwerkingsakkoord had volgende twee doelstellingen:

- enerzijds de gemeenschappelijke principes bepalen die de gewesten in acht zullen nemen bij de invoering en de uitvoering van een autonome gewestelijke regelgeving tot invoering van een kilometerheffing, omwille van (i) kostenefficiëntie, (ii) de verwevenheid van de gewestelijke verkeersinfrastructuur, en (iii) de wenselijkheid om voor de houders van voertuigen en de dienstaanbieders in de drie gewesten een zo toegankelijk en coherent mogelijk kilometerheffingssysteem te voorzien, waarbij te grote onderlinge verschillen worden vermeden.

- anderzijds de oprichting van een interregionale entiteit, Viapass, in de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Aan het interregionale entiteit Viapass werd een cruciale rol toebedeeld in de concrete implementatie en werking van het kilometerheffingssysteem.

Het wijzigend samenwerkingsakkoord heeft als doel om in het kader van de kilometerheffing naast het bestaande, primair systeem, waarin de gereden afstand en de verschuldigde kilometerheffing wordt bepaald met behulp van boordapparatuur, een secundair systeem in te voeren, waarin, enkel in welbepaalde gevallen, een routeticket kan worden aangeschaft om de verschuldigde kilometerheffing te betalen.

Verder past het wijzigend samenwerkingsakkoord, om verwarring te vermijden, de gebruikte terminologie van het bestaande samenwerkingsakkoord aan, aan de terminologie die wordt gebruikt in de EETS-richtlijn.

Ten slotte worden de taken en bevoegdheden van de interregionale entiteit, Viapass, verder gepreciseerd.

B. Het secundair systeem

In het wijzigend samenwerkingsakkoord, waarmee wordt ingestemd, komen de gewesten overeen om in hun respectievelijke regelgeving met betrekking tot de kilometerheffing voor zwaar vrachtvervoer een secundair systeem in te voeren dat de houders van voertuigen toelaat om, in bepaalde gevallen en voor een bepaalde route, een routeticket aan te schaffen aan het toepasselijke tarief volgens de betrokken gewichtsklasse en de emissieklasse van het voertuig, om de verschuldigde kilometerheffing te betalen.

Dit routeticket zal slechts geldig zijn voor een periode van 24 uur te rekenen vanaf de aanschaf ervan.

Het doel van het secundair systeem is:

- enerzijds, de nakoming van de verplichtingen inzake kilometerheffing te vereenvoudigen door houders van voertuigen in bepaalde gevallen toe te laten om de verschuldigde kilometerheffing te betalen door middel van een routeticket, dat onmiddellijk online kan worden aangeschaft. Het routeticket is voorzien voor de volgende gevallen: (i) het occasionele gebruik (maximum 5 kalenderdagen per kalenderjaar) van het heffingsplichtig wegennet van de gewesten of (ii) een defecte boordapparatuur die niet onverwijld kan worden hersteld.

- anderzijds, door middel van een gemakkelijk toegankelijk systeem de inning van verschuldigde kilometerheffing in de hierboven bepaalde gevallen te verzekeren en overtredingen te vermijden.

C. Richtlijn (EU) 2019/520 en richtlijn (EU) 2022/362

De richtlijn (EU) 2019/520 (de EETS-richtlijn) heeft de richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ingetrokken.

In de beschikking 2009/750/EG werden de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen gedefinieerd en werd

bepaald hoe de door de richtlijn 2004/52/EG voorziene interoperabiliteit in de praktijk moest worden bereikt.

Die beschikking werd ingetrokken bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG

Verder werd intussen ook richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 gewijzigd bij richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022 (de herziene richtlijn 1999/62/EG), die onder andere de titel als volgt heeft vervangen: richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

De herziene richtlijn 1999/62/EG voert een aantal wijzigingen door, zoals de uitbreiding van haar toepassingsgebied en de voorkeur voor tolgelden boven gebruiksrechten, die voor de kilometerheffing (die enkel tolgelden oplegt aan zwaar vrachtvervoer) niet van belang zijn. De verplichte differentiatie van de tolgelden op grond van CO2-emissies wordt momenteel nog niet doorgevoerd, aangezien de drie gewesten en SOFICO voorlopig een beroep doen op de mogelijkheid tot uitstel voor bestaande tolsystemen gebaseerd op een overeenkomst van lange duur zoals voorzien in artikel 7 lid 7 en lid 8 van de herziene richtlijn 1999/62/EG.

De vermelde wijziging van de EETS-richtlijn slaat ten slotte enkel op de bijlage I bij die richtlijn met de gegevens die in het kader van een automatische zoekopdracht moeten worden verschaft, waarvoor de federale overheid bevoegd is.

D. Gegevensbescherming

De bescherming van persoonsgegevens is in de lidstaten van de Europese Unie geharmoniseerd door de AVG.

De AVG is als Europese verordening een rechtshandeling die van algemene toepassing is. Ze is bindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten van de Europese Unie, waaronder België.

De verschillende verwerkingsactiviteiten die in het kader van de kilometerheffing plaatsvinden kunnen de verwerking van persoonsgegevens inhouden in de zin van artikel 4, 1 van de AVG.

Om de bepalingen met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens coherent te maken en begrijpelijk voor de personen op wie ze van toepassing zijn in het kader van de kilometerheffing, worden in de gewijzigde samenwerkingsovereenkomst de essentiële elementen van de gegevensverwerkingsactiviteiten en de toepasselijke beginselen van de AVG uitdrukkelijk uiteengezet in een apart hoofdstuk (zie het nieuwe hoofdstuk III/1).

In overeenstemming met de vaste rechtspraak van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof gaat het over volgende essentiële elementen: 1° het doel van de verwerking, 2° de categorie van verwerkte persoonsgegevens, 3° de categorie van betrokkenen, 4° de maximale bewaartermijn van de gegevens en 5° de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

1. Zoals aangehaald onder punt 1. betreffen deze bepalingen de invoering van het secundaire systeem in de kilometerheffing, de aanpassing van de terminologie van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 aan de terminologie van de Europese regelgeving, de beschrijving van de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van de toepassing van de wetgeving betreffende de kilometerheffing in de Samenwerkingsovereenkomst van 31 januari 2014 en de aanpassing van de taken van de interregionale entiteit Viapass.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

2. Voor de inhoudelijke maatregelen kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting.

Impactanalyse

3. Ongeveer 25% van de boordapparatuur (ongeveer 100.000 OBU's) is vijf dagen per jaar of minder actief op het Belgische wegennet (statistische gegevens voor 2021).

Voor het occasioneel gebruik van het wegennet (maximaal 5 dagen per jaar) zijn de voordelen van het secundaire systeem de volgende:

- Voor de tolheffer (het Gewest):
    - Minder OBU in omloop en een vermindering van de vergoeding te betalen aan de Single Service Provider, er wordt een vergoeding van 3,85 euro per OBU betaald aan de Single Service Provider;
    - Daling van de kosten voor het gebruik van de automatische OBU-verdelers;
    - Daling van het risico op wanbetaling aangezien het routeticket moet worden gekocht (en betaald) voordat het traject wordt gereden.

- Voor de gebruiker:
    - Eenvoudige manier om het routeticket aan te schaffen: het ticket kan worden verkregen op het internet, zowel via PC (bijvoorbeeld: de fleet manager koopt het ticket aan voor zijn chauffeur) als via een mobiele app (bijvoorbeeld: de chauffeur koopt rechtstreeks zijn ticket), terwijl een vervangings-OBU moet worden afgehaald bij een servicepunt of door terug te keren naar de zetel van het bedrijf om een reserve-OBU af te halen;
    - Daling van het risico op boetes omdat het ticket onmiddellijk, overal en op elk moment kan worden aangeschaft.

In geval van storing van de boordapparatuur:

- Voor de tolheffer (het Gewest):
    - Geen verlies van 3 uur inkomsten. Momenteel heeft de gebruiker, bij een storing aan de OBU, drie uur de tijd om deze te vervangen;
    - Er moet geen vervangings-OBU worden aangeschaft, dus minder OBU en dus ook lagere vervangingskosten: een vergoeding van 3,85 euro per OBU wordt momenteel betaald aan de Single Service Provider.

- Voor de gebruiker:
    - Eenvoudige manier om het routeticket aan te schaffen: het ticket kan worden verkregen op het internet, zowel via PC (bijvoorbeeld: de fleet manager koopt het ticket aan voor zijn chauffeur) als via een mobiele app (bijvoorbeeld: de chauffeur koopt rechtstreeks zijn ticket), terwijl een vervangings-OBU moet worden afgehaald bij een servicepunt of door terug te keren naar de zetel van het bedrijf om een reserve-OBU af te halen;
    - Daling van het risico op boetes omdat het ticket onmiddellijk, overal en op elk moment kan worden aangeschaft.

Zij hebben dus geen enkele maatschappelijke impact, noch een impact op de op de grondrechten of het gelijkheidsbeginsel. Er is evenmin een budgettaire impact of een bestuurlijke impact op de lokale en provinciale besturen, noch op Brussel.

4. Voor wat betreft de inhoudelijke maatregelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking.

Implementatie

5. Voor de inwerkingtreding kan verwezen worden naar de toelichting bij artikel 16. Er zijn geen uitvoerings- noch overgangsbepalingen nodig.

C. Totstandkomingsprocedure

6. Het voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/260van 8 juli 2025.

De Inspectie van Financiën gaf een gunstig advies op 10 juli 2025.
De opmerkingen van de inspectie vereisen geen aanpassingen.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 11 september 2025.

Het advies van de SERV werd bekomen op 20 oktober 2025. Dit advies geeft geen aanleiding tot wijzigingen.

Het advies van de MORA werd bekomen op 16 oktober 2025. De pertinente opmerkingen van de MORA zullen worden meegenomen bij de verdere uitvoeringen van dit Samenwerkingsakkoord. De opmerking omtrent artikel 36/38

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

7. Zoals aangegeven in artikel 1, regelt dit decreet regelen een gewestaangelegenheid.

II. Toelichting bij de artikelen van het samenwerkingsakkoord

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Artikel 1 van het wijzigend samenwerkingsakkoord wijzigt de terminologie en definities van artikel 1 van het bestaande samenwerkingsakkoord.

Bovendien wordt de lijst vervolledigd met enkele nieuwe definities.

1. Aanpassing van de terminologie en de definities

De woorden "dienstverlener", "tolheffende instantie" en "tolgebiedverklaring" en de term "elektronische registratievoorziening" (zoals gebruikt in de Nederlandstalige versie van het samenwerkingsakkoord), werden in verschillende bepalingen van artikel 1 en de daaropvolgende bepalingen vervangen door respectievelijk de woorden "dienstaanbieder", "tolheffer", "tolgebiedsverklaring" en "boordapparatuur" (zie onder meer art. 1, 8°, 9°, 13°, 14° en 17°).

Verder werd de omschrijving van een aantal woorden gewijzigd, met name de woorden "Dienstaanbieder" (artikel 1, 8°), "Boordapparatuur" (artikel 1, 9°), en "Tolgebiedsverklaring" (artikel 1, 14°).

2. Aanpassing van de verwijzing naar de Europese regelgeving:

Ingevolge de intrekking van de richtlijn 2004/52/EG van 29 april 2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap door de EETS-richtlijn en van de beschikking 2009/750/EG door Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 moesten ook de verwijzingen naar de ingetrokken regelgeving worden vervangen door de nieuwe Europese regelgeving (zie artikel 1, 6° , 21° en 22°).

- De verwijzing naar richtlijn 1999/62/EG werd aangepast door enerzijds de toevoeging van de wijziging van deze richtlijn door richtlijn (EU) 2022/362 en anderzijds de wijziging van de titel van die richtlijn door richtlijn (EU) 2022/362 (zie artikel 1, 15°).

3. Toevoeging van een nieuwe definitie om het toepassingsgebied te verduidelijken

Er wordt een definitie van "vervoer over de weg van goederen" toegevoegd ter verduidelijking van het toepassingsgebied van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die definitie bepaalt dat het vervoer over de weg van goederen "het vervoer over de weg van elk goed dat op een voertuig kan worden geladen of afgeladen, met inbegrip van het vervoer van werktuigen en gereedschapsmachines en van werktuig-voertuigen, alsook het vervoer van elk goed door die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuigvoertuigen betreft;" (zie art. 1, 23°).

De onderworpenheid aan de kilometerheffing werd immers betwist wanneer werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen (zie bijv. mobiele kranen, verreikers, hoogtewerkers, grondzuigmachines…) worden vervoerd, door voertuigen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Nochtans werd in het kader van de kilometerheffing benadrukt dat het "vervoer van goederen" in ruime zin dient te worden geïnterpreteerd. Werktuigen en werktuigvoertuigen worden ook als goederen beschouwd, wanneer zij over de weg worden vervoerd. Hetzelfde geldt overigens voor alle stoffen (afval, grond en afbraakmaterialen…) als ze over de weg worden vervoerd.

Verder zijn ook de werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen onderworpen aan de kilometerheffing wanneer ze op het heffingsplichtig wegennet worden gebruikt en goederen (zoals bijvoorbeeld, afvalstoffen, grond, of afbraakmaterialen) vervoeren. Of zij al dan niet voor het vervoer van goederen bestemd zijn, is niet relevant. Het volstaat dat die werktuigen, gereedschapsmachines en werktuig-voertuigen daartoe gebruikt worden.

4. Toevoeging van de definities primair kilometerheffingssysteem en secundair kilometerheffingssysteem

Tenslotte werd in het kader van de invoering van een routeticket in het kilometerheffingssysteem een onderscheid gemaakt tussen een "primair kilometerheffingssysteem" en een "secundair kilometerheffingssysteem".

Het "primair kilometerheffingssysteem" is het bestaande systeem waarbij de verschuldigde kilometerheffing wordt bepaald door middel van boordapparatuur (artikel 1, 24°), terwijl het "secundair kilometerheffingssysteem" het systeem is waarbij de verschuldigde kilometerheffing wordt bepaald door middel van een routeticket (art. 1, 25°).

Het routeticket werd gedefinieerd als het ticket dat het gebruik van de weg in een of meer tolgebieden toestaat, volgens een vooraf aangegeven traject en dat geldig is voor een bepaalde duur.

Artikel 2

Artikel 2 van het wijzigend samenwerkingsakkoord laat in de titel "De verschuldigdheid van de kilometerheffing door de houder van het voertuig en de elektronische registratievoorziening" van hoofdstuk II van het bestaande samenwerkingsakkoord de woorden "en de elektronische registratievoorziening" weg. De kilometerheffing is voortaan ook verschuldigd door de houder van het voertuig die in voorkomend geval niet over een boordapparatuur beschikt, maar over een routeticket.

Artikel 3

Artikel 3 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voert een aantal wijzigingen en toevoegingen door in artikel 4 van het bestaand samenwerkingsakkoord. Deze wijzigingen en toevoegingen zijn in eerste instantie het gevolg van de invoering van een secundair kilometerheffingssysteem, waardoor een onderscheid moet worden gemaakt met het bestaande systeem, het primair kilometerheffingssysteem. Het bedrag van de kilometerheffing zal worden bepaald hetzij volgens de registratie van de afgelegde kilometers door de boordapparatuur, hetzij volgens het traject zoals vooraf in het routeticket is bepaald.

Voor het overige wordt de terminologie aangepast in artikel 4:

- in artikel 4, § 2 worden de woorden "elektronische registratievoorziening", vervangen door het woord "boordapparatuur" en in de Nederlandstalige versie van het samenwerkingsakkoord wordt het woord "dienstverlener" vervangen door het woord "dienstaanbieder");
- in artikel 4, § 3, 3°, 2de lid worden het woord "motorvoertuig" vervangen door "trekkend" voertuig.

Artikel 4

Artikel 4 van het wijzigend samenwerkingsakkoord vervangt in hoofdstuk II van het bestaande samenwerkingsakkoord de titel "De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstverlener", door de titel "De inning, de invordering en de handhaving van de kilometerheffing en de overeenkomst tussen de houder van het voertuig en zijn dienstaanbieder of de Single Service Provider". De houder kan immers kiezen of hij een dienstverleningsovereenkomst sluit met de Single Service Provider dan wel een dienstaanbieder.

Artikel 5

Artikel 5 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voert in artikel 5 van het bestaande samenwerkingsakkoord verschillende terminologische wijzigingen door, te weten:

- in de Nederlandstalige versie wordt telkens het woord "dienstverlener" vervangen door het woord "dienstaanbieder", het woord "tolheffende instantie" door "tolheffer".
- de woorden "elektronische registratievoorziening" worden vervangen door het woord "boordapparatuur".
- telkens wanneer wordt verwezen naar diensten of verplichtingen die ook voor de Single Service Provider gelden worden de woorden "Single Service Provider" toegevoegd
- punt 3° wordt vervolledigd met de precisering dat de dienstaanbieder en de Single Service Provider de kilometerheffing innen voor rekening van de tolheffer in eigen naam of in naam en voor rekening van de tolheffer.
- punt 5° wordt gewijzigd met de precisering dat de Single Service Provider verplicht is om van de houder van het voertuig het gebruik van gegarandeerde betaalmiddelen te eisen, wat in de met de Single Service Provider gesloten DBFMO-overeenkomst is opgelegd. Die verplichting geldt niet voor de overige dienstaanbieders.

Artikel 6

Artikel 6 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voegt in het bestaande samenwerkingsakkoord een nieuw artikel 5/1 in, dat het akkoord bevestigt van de gewesten om een routeticket uit te werken volgens de voorwaarden die hierna worden bepaald.

Om misbruik te vermijden en een doeltreffende controle mogelijk te maken dient het routeticket te worden aangeschaft en betaald voorafgaand aan het gebruik van de weg en voor een vooraf aangegeven traject door één of meer tolgebieden van de kilometerheffing. Het routeticket zal bovendien slechts gelden voor een duur van 24 uur te rekenen vanaf het ogenblik waarop het werd aangeschaft en betaald.

Omwille van de vereisten van uniformiteit en algemene toegankelijkheid voor elke houder van het voertuig, die zeker bij de introductie van een nieuw systeem vereist is, kan het routeticket in de beginfase enkel worden aangeschaft bij de Single Service Provider, die daarvoor een aangepast elektronisch platform creëert. Het creëren van één platform door één dienstaanbieder laat de Gewesten toe om te besparen op de technische kosten. Bovendien is Single Service Provider ertoe gehouden om het routeticket beschikbaar te stellen, zonder discriminatie, aan alle houders van voertuigen, mits aan de voor het gebruik van het routeticket bepaalde voorwaarden is voldaan. Hij zal de kilometerheffing innen voor de tolheffer en die vervolgens aan hem doorstorten.

De houder van het voertuig is verantwoordelijk voor de correctheid van de gegevens die hij aanlevert met betrekking tot het voertuig waarvoor het routeticket wordt aangeschaft en zowel de houder als de bestuurder van het voertuig moeten het door hen in het routeticket aangegeven traject volgen.

Het routeticket is geen louter substituut voor de boordapparatuur.

Op een routeticket mag slechts een beroep worden gedaan in de volgende beperkt aantal gevallen en voor een beperkte duur, nl. maximum vijf kalenderdagen per kalenderjaar:

- de boordapparatuur is defect en kan na melding van het defect aan de dienstaanbieder die de boordapparatuur ter beschikking heeft gesteld door hem niet onverwijld worden hersteld;
- de houder van het voertuig maakt slechts occasioneel (met een absoluut maximum van vijf kalenderdagen per jaar, gelet op het maximum van vijf routetickets per jaar) gebruik van de weg en heeft geen boordapparatuur voor het betrokken voertuig.

Artikel 7

Artikel 7 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voert een aantal aanpassingen door in artikel 6 van het bestaande samenwerkingsakkoord dat betrekking heeft op de tariefmethodologie van de kilometerheffing als retributie, die rekening houden met de invoering van een routeticket. Er moet immers in de tariefmethodologie niet alleen worden rekening gehouden met de door een boordapparatuur geregistreerde kilometer maar ook met de bij de aanschaf van een routeticket aangegeven kilometers.

Tenslotte wordt het woord "Euro-emissieklasse" door het woord "emissieklasse" vervangen zodat de gewesten ook met andere emissieklassen dan de euro-emissieklasse (bijvoorbeeld de CO2-emissieklasse, zoals vastgesteld in artikel 2, §

1, 12) van de herziene richtlijn 1999/62/EG) kunnen rekening houden bij de vaststelling van de verschuldigde kilometerheffing.

Artikel 8

Artikel 8 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voert in artikel 7 van het bestaande samenwerkingsakkoord dat betrekking heeft op de tariefmethodologie van kilometerheffing als belasting dezelfde wijzigingen door als in artikel 6.

Ook bij de toeslag voor externe kosten (Ex) wordt het woord "Euro- emissieklasse" door het woord "emissieklasse" vervangen zodat de gewesten ook met andere emissieklassen dan de euro-emissieklasse (zoals bijvoorbeeld de CO2-emissieklasse, zoals vastgesteld in artikel 2, § 1, 12) van de herziene richtlijn 1999/62/EG) kunnen rekening houden bij de vaststelling van de verschuldigde kilometerheffing. Volgens artikel 2,1., 9) -12) van de herziene richtlijn 1999/62/EG kan de externekostenheffing immers een of meer van volgende kosten dekken:

- de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van fijn stof en van ozonprecursoren zoals NOx en vluchtige organische stoffen (de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging);
- de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door het contact van voertuigen met het wegdek (de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder), of;
- de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het vrijkomen van CO2 tijdens het gebruik van een voertuig (de door het verkeer veroorzaakte CO2-emissies).

Artikel 9

Artikel 9 van het wijzigend samenwerkingsakkoord heft de titel voor artikel 10 alsook artikel 10 van het bestaande samenwerkingsakkoord op, omdat zij zonder voorwerp zijn geworden, aangezien zij betrekking hebben op het afzien van de heffing van het Eurovignet, wat voor de invoering van de kilometerheffing effectief is gebeurd.

Artikel 10

Artikel 10 van het wijzigend samenwerkingsakkoord voert in artikel 11, § 1 van het bestaande samenwerkingsakkoord enkel terminologische wijzigingen door.

Artikel 11

Artikel 11 van het wijzigend samenwerkingsakkoord past artikel 12 van het bestaande samenwerkingsakkoord aan in die zin dat de aangehaalde verplichting tot doorstorting van de kilometerheffing aan de tolheffer zowel voor de dienstaanbieder als de Single Service Provider geldt en dat ingevolge de invoering van een routeticket de lokalisatie van de kilometerheffing en de gebeurlijke interesten niet alleen gebeurt op de plaats van de registratie van de kilometers (door de boordapparatuur) maar ook op de plaats waar de kilometer of het gedeelte van de kilometer van het aangegeven traject in het routeticket werd vastgelegd.

Verder worden enkele terminologische en taalkundige aanpassingen doorgevoerd.

Artikel 12

Artikel 12 van het wijzigend samenwerkingsakkoord wijzigt artikel 13, eerste lid, van het bestaande samenwerkingsakkoord door eveneens enkele terminologische aanpassingen door te voeren en de woorden "Single Service Provider" toe te voegen.

Verder wordt gepreciseerd dat geen administratieve boete wordt opgelegd, als bij gebrek aan registratie van verreden kilometers hiervoor een geldig routeticket wordt voorgelegd.

Artikel 13

Artikel 13 van het wijzigend samenwerkingsakkoord wijzigt artikel 14, § 1 en § 2, van het bestaande samenwerkingsakkoord door bij het bepalen van de verdeelsleutel volgens dewelke de bijdragen van de gewesten in de beschikbaarheidsvergoeding van de Single Service Provider worden vastgesteld, toe te voegen dat daartoe ook rekening wordt gehouden met de in de routetickets aangegeven kilometers.

Artikel 14

Artikel 14 van het wijzigend samenwerkingsakkoord past de taken en bevoegdheden van Viapass zoals bepaald in artikel 19, § 3 van het bestaande samenwerkingsakkoord aan als volgt:

1° de registratie van dienstaanbieders gevestigd op het grondgebied van één van de gewesten gebeurt wanneer ze voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 4 van de EETS-richtlijn en beschikken over het certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen zoals beschreven in Bijlage III van de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204;

1°/1. Viapass staat verder in voor het uitvoeren van de accreditatieprocedure en de heraccreditatieprocedure ten behoeve van de dienstaanbieders die geregistreerd zijn in één van de lidstaten van de Europese Unie, wanneer ze voldoen aan de voorwaarden bepaald in de tolgebiedsverklaring en beschikken over bedoeld certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen zoals beschreven in Bijlage III van de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204;

2° In deze bepaling worden enkele terminologische aanpassingen aangebracht en wordt de verwijzing naar "artikel 5 van de ingetrokken Beschikking van 6 oktober 2009" vervangen door de verwijzing naar "artikel 15 van de EETS-richtlijn";

3° in deze bepaling worden enkel terminologische aanpassingen doorgevoerd en de verwijzing naar "artikel 7, derde lid, van de ingetrokken Beschikking van 6 oktober 2009" vervangen door de verwijzing naar "artikel 5.5. van de EETS-richtlijn";

6°, 7°, 8°, 9°, 12°en 17°: in deze bepalingen worden enkel terminologische aanpassingen doorgevoerd;

11° in deze bepaling wordt gepreciseerd dat Viapass als algemeen informatiepunt de registers bijhoudt van de kandidaat-dienstaanbieders en van de geaccrediteerde en geheraccrediteerde dienstaanbieders, alsook van de tolgebieden;

15° de verwijzing naar artikel 6 van de ingetrokken Beschikking van 6 oktober 2009 wordt vervangen door de verwijzing naar de artikelen 2. 15) en 6.9.d) van de EETS-richtlijn;

20° deze bepaling wordt in overeenstemming gebracht met artikel 14. 2, Van de EETS-richtlijn dat de lidstaten toelaat van dienstaanbieders te verlangen dat zij op verzoek van de autoriteiten van de lidstaten verkeersgegevens van hun gebruikers verstrekken, met inachtneming van de toepasselijke gegevensbeschermingsvoorschriften.
Die gegevens worden enkel gebruikt ten behoeve van verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer, en niet om betrokkenen te identificeren. Zodoende werd het woord "gebruiksgegevens" vervangen door het woord "verkeersgegevens" die worden ontvangen van de dienstaanbieders en de Single Service Provider en die worden meegedeeld aan de Gewesten voor statistische doeleinden, het verkeersbeleid en de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en het historisch onderzoek;

21° Viapass staat tenslotte ook in voor het ontvangen (één-loket-functie) van aanvragen tot terugbetaling van kilometerheffing, het adviseren van deze aanvragen ten behoeve van de tolheffers, het doorsturen ervan aan de tolheffers

en het bezorgen van de beslissingen van de tolheffers inzake de aanvragen tot terugbetaling aan de aanvrager.

Artikel 15

Artikel 15 voegt in het bestaande samenwerkingsakkoord een nieuw hoofdstuk III/1 met betrekking tot de gegevensbescherming in, zodat elke verwerking van persoonsgegevens op een rechtsgrond is gebaseerd in de zin van artikel 6 AVG die de essentiële elementen van de gegevensverwerking bevat.
In dit geval, is de gegevensverwerking noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen, zoals bepaald in artikel 6.1.e), AVG, alsook voor de wettelijke verplichtingen, zoals bepaald in artikel 6.1.c) AVG, die voortvloeien uit o.a. de omzettingen van de EETS-richtlijn in de ordonnantie van 19 mei 2022 betreffende de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer; bij decreet van het Waalse Gewest van 16 juni 2022 "concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier" en bij decreet van het Vlaamse Gewest van 3 juni 2022 over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer.

Dit nieuw hoofdstuk III/1 bestaat uit zeven afdelingen en omvat de artikelen 36/1 t.e.m. 36/38. De eerste zes afdelingen zijn onderverdeeld volgens de doeleinden van de gegevensverwerkingen die in het kader van de kilometerheffing plaatsvinden.

1. Algemene opmerkingen

Hoofdstuk III/1 heeft betrekking op de gegevensverwerkingsactiviteiten, zoals die onder meer volgen uit de EETS-richtlijn en zoals die worden uitgevoerd of die plaatsvinden in het kader van het specifieke elektronische tolheffingssysteem van de kilometerheffing.

In het kader van de kilometerheffing worden verschillende categorieën van persoonsgegevens verwerkt, die in de eerste plaats betrekking hebben op de voertuigen die aan de kilometerheffing onderworpen zijn. Persoonsgegevens worden verwerkt wanneer een aan de kilometerheffing onderworpen voertuig aan een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon (de betrokkene) kan worden gekoppeld (bv. de houder van een voertuig die tevens de bestuurder is van het voertuig). Het begrip "persoonsgegeven" moet ruim worden geïnterpreteerd. Zo heeft het Hof van Justitie, in haar arrest van 24 februari 2022 in de zaak C-175/20 SIA 'SS' vs. Valsts ieņēmumu dienests, geoordeeld dat een chassisnummer van een voertuig dat voorkwam in een gepubliceerde advertentie, een persoonsgegeven vormt in de zin van artikel 4.1 AVG.

Zoals onder meer volgt uit artikel 27 van de EETS-richtlijn, moet elke verwerking van persoonsgegevens gebeuren in overeenstemming met de geldende privacywetgeving, met name de AVG en, in voorkomend geval, richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (hierna: de "richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie") en richtlijn 2016/680/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad.

Het begrip “betrokkene” in dit hoofdstuk III/1 heeft dezelfde betekenis als in de algemene verordening gegevensbescherming. Een betrokkene is volgens artikel 4.1 van de AVG “een natuurlijke persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd, met name aan de hand van een identificator zoals een naam, een identificatienummer, locatiegegevens, een online identificator of van een of meer elementen die kenmerkend zijn voor de fysieke, fysiologische, genetische, psychische, economische, culturele of sociale identiteit van die natuurlijke persoon”. Naargelang het geval en het doeleinde van de gegevensverwerking kan de betrokkene bijvoorbeeld een houder van een voertuig zijn (bv. wanneer het kenteken van een voertuig is geregistreerd op naam van een natuurlijke persoon), een bestuurder van een voertuig, een contactpersoon of een vertegenwoordiger of een dienstaanbieder, enz.

Volgens artikel 5.3 van de richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie (zoals omgezet in nationale wetgeving) zorgen de lidstaten ervoor dat de opslag van informatie of het verkrijgen van toegang tot informatie die reeds is opgeslagen in de eindapparatuur van een abonnee of gebruiker, alleen is toegestaan op voorwaarde dat de betrokken abonnee of gebruiker toestemming heeft verleend, na te zijn voorzien van duidelijke en volledige informatie overeenkomstig richtlijn 95/46/EG (sindsdien vervangen door de AVG), onder meer over de doeleinden van de verwerking.

Artikel 5.3 van de richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie is vooreerst niet van toepassing zolang het niet gaat om "de opslag van informatie of het verkrijgen van toegang tot informatie die reeds is opgeslagen in de eindapparatuur van een abonnee of gebruiker". In wezen is er geen sprake van opslag of het verkrijgen van toegang tot.

Zelfs als dit het geval zou zijn, geeft de houder van het voertuig toestemming voor het verkrijgen van toegang tot de informatie en de gegevens die zijn opgeslagen in de OBU door ondertekening van de respectievelijke dienstverleningsovereenkomst die wordt gesloten tussen de houder van het voertuig en de dienstaanbieder of de Single Service Provider. De voorwaarden opgelegd in artikel 5.3 van de richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie zijn als dusdanig vervuld.

2. Kwalificaties van de betrokken actoren

Er zijn verschillende actoren betrokken bij de kilometerheffing: de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, de tolheffers, Viapass, de SSP, de dienstaanbieders enz. en zij treden m.b.t. de verschillende verwerkingsactiviteiten in verschillende hoedanigheden op. Viapass treedt in het kader van de kilometerheffing op in de volgende hoedanigheden:
- Viapass is een afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijke voor o.a. de gegevensverwerking in het kader van de registratie, de accreditatie en de controle van de dienstaanbieders en de Single Service Provider (afdeling 2 van het nieuwe hoofdstuk III/1) en voor de gegevensverwerking in het kader van statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en historisch onderzoek (afdeling 6 van het nieuwe hoofdstuk III/1);
- Viapass is een gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke samen met de tolheffers, respectievelijk de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing (afdeling 4 van het nieuwe hoofdstuk III/1) en in het kader van het handhaven van de kilometerheffing, uitgezonderd voor wat betreft het opstellen van een proces-verbaal en het opleggen en uitvoeren van een sanctie over een vastgestelde overtreding, waarvoor de Gewesten uitsluitend bevoegd zijn

als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijke (afdeling 5 van het nieuwe hoofdstuk III/1). De gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken zullen overeenkomstig artikel 26 AVG hun respectievelijke verantwoordelijkheden vaststellen.

De dienstaanbieders en de Single Service Provider verwerken als (afzonderlijke) verwerkingsverantwoordelijken persoonsgegevens voor de dienstverlening aan de houder van het voertuig (afdeling 3 van het nieuwe hoofdstuk III/1).

3. Structuur van het hoofdstuk

Hoofdstuk III/1 bestaat uit zeven nieuwe afdelingen. Afdeling 1 bevat een algemene beschrijving van de doeleinden waarvoor persoonsgegevens in het kader van het primair en secundair kilometerheffingssysteem worden verwerkt. Afdelingen 2 t.e.m. 6 vormen de verdere uitwerking van de in afdeling 1 beschreven doeleinden, en zijn opgebouwd volgens dezelfde structuur:

- het eerste artikel beschrijft het (sub)doeleinde van de gegevensverwerking. Het doeleinde van de gegevensverwerking kan meerdere gegevensverwerkingen omvatten;
- het tweede artikel bepaalt wie de verwerkingsverantwoordelijke is voor de gegevensverwerking beoogd in die afdeling;
- het derde artikel duidt de categorieën van persoonsgegevens aan, die worden verwerkt;
- het vierde artikel stelt de specifieke bewaartermijnen vast voor de gegevensverwerking per doeleinde;
- het vijfde artikel geeft aan wie de betrokkenen zijn bij de verwerking van persoonsgegevens; en
- het zesde artikel geeft aan welke mededeling van gegevens tussen de verschillende actoren van het kilometerheffingssysteem plaatsvinden en wie de ontvangers zijn aan wie de gegevens kunnen worden doorgegeven.

Uit de adviespraktijk van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna de "GBA" genoemd) met betrekking tot het legaliteitsbeginsel (artikel 22 van de Grondwet) en het voorzienbaarheidsbeginsel (artikel 6.3 van de AVG), alsook uit de rechtspraak van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof volgt dat de essentiële elementen van een met een overheidsinmenging gepaard gaande verwerking van persoonsgegevens moeten worden beschreven in een formele wet in de zin van artikel 22 van de Grondwet. De ingevoegde artikelen bevatten aldus de essentiële elementen van de gegevensverwerking die zijn vastgesteld in de adviespraktijk van de GBA en de rechtspraak van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof.

De beschreven verwerking betreft evenwel niet steeds een 'belangrijke' inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkenen, waarbij de vaststaande adviespraktijk van de GBA aangeeft dat het voldoende is om de doeleinden en de verwerkingsverantwoordelijke in de formele wet te vermelden. Dit is bijvoorbeeld het geval voor afdeling 6 van het nieuwe hoofdstuk III/1.

Afdeling 7 van het nieuwe hoofdstuk III/1 bevat ten slotte algemene bepalingen ter bescherming van persoonsgegevens in het kader van het primair en het secundair kilometerheffingssysteem.

4. Artikelsgewijze bespreking van het nieuwe hoofdstuk III/1 (artikelen 36/1 tot 36/38)

Afdeling 1. Doeleinden van de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van het primair en secundair kilometerheffingssysteem

Artikel 36/1

Dit artikel 36/1 beschrijft de algemene doeleinden voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van het primair en secundair kilometerheffingssysteem in het algemeen. Elk van deze doeleinden wordt inhoudelijk behandeld in de afdelingen 2 t.e.m. 6 van het nieuwe hoofdstuk III/1.

Afdeling 2.- Registratie en accreditatie van de dienstaanbieders en de controle van de dienstaanbieders en van de Single Service Provider

Artikel 36/2

Artikel 36/2 beschrijft de subdoeleinden waarvoor Viapass overeenkomstig haar taken in artikel 19, §3 van het Samenwerkingsakkoord (beperkt en incidenteel) persoonsgegevens verwerkt in het kader van de registratie, de accreditatie, de heraccreditatie en de controle van de dienstaanbieders en van de Single Service Provider.

De dienstaanbieders worden geregistreerd in het EETS-register. De dienstaanbieders die zijn geregistreerd, worden ten minste eenmaal per jaar gecontroleerd zoals in de regionale wetgeving bepaald. Deze verwerkingsactiviteit heeft enkel betrekking op de registratie zelf van de dienstaanbieders.

De registratie van de dienstaanbieders moet worden onderscheiden van de accreditatie van de dienstaanbieders, i.e. de bevestiging dat de dienstaanbieder voldoet aan de eisen om elektronische tolheffingsdiensten aan te bieden, en dus in het bezit is van een EN ISO 9001-certificaat of gelijkwaardige erkenning, beschikt over de nodige technische apparatuur met EG-verklaring of -certificaat van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen, beschikt over de nodige bekwaamheid en financiële draagkracht, een alomvattend risicobeheersplan handhaaft dat minstens om de twee jaar aan een controle moet worden onderworpen, en betrouwbaar is.

Om effectief tolheffingsdiensten te mogen aanbieden in een tolgebied en een elektronisch tolheffingssysteem zoals het kilometerheffingssysteem moet de dienstaanbieder worden geaccrediteerd. De accreditatie moet immers een concreet en toereikend dienstverleningsniveau waarborgen.

In de tolgebiedsverklaring wordt de accreditatieprocedure van een dienstaanbieder in het tolgebied in detail beschreven. Het gaat met name om de procedure voor de controle op de naleving van de specificaties en de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.

Die vereisten worden voor wat de Single Service Provider betreft vastgelegd in overeenkomst die hij daartoe met de tolheffer sluit. Voor de kilometerheffing is dit de DBFMO-overeenkomst. Die overeenkomst is steeds van beperkte duur. Wanneer een nieuwe Single Service Provider wordt aangeduid, moet deze een vergelijkbaar testproces doorlopen als de andere dienstaanbieders.

Deze operaties gaan met uiterst beperkte gegevensverwerkingen (beperkt tot de gegevens van contactpersonen van die dienstverleners en de SSP) gepaard. De gegevensverwerking is niet meer dan incidenteel op dit punt.

Artikel 36/3

Artikel 36/3 voorziet dat Viapass de verwerkingsverantwoordelijke is voor de in deze afdeling beschreven gegevensverwerkingen in het kader van de doeleinden bepaald in artikel 36/2.

Artikel 36/4

Artikel 36/4 beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de doeleinden vermeld in artikel 36/2.

Aangezien Viapass slechts een zeer beperkt aantal niet-gevoelige persoonsgegevens (namelijk identificatie- en contactgegevens) verwerkt in het kader van dit doeleinde, betreft de verwerking geen 'belangrijke' inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

Voor een toelichting van het begrip "identificatiegegevens" wordt verwezen, naar de toelichting bij artikel 36/10.

Artikel 36/5

Artikel 36/5 bepaalt de bewaartermijn van de gegevens die verwerkt worden in het kader van de doeleinden vermeld in artikel 36/2. Viapass bewaart de persoonsgegevens niet langer dan 10 jaar te rekenen vanaf het einde van de overeenkomst, de registratie of de accreditatie of de heraccreditatie zoals bedoeld in artikel 36/2 van de dienstaanbieder of de Single Service Provider. Deze termijn is gerechtvaardigd en proportioneel gelet op de verjaringstermijn van 10 jaar voor contractuele aansprakelijkheid (art. 2262bis, §1, (oud) BW).

Artikel 36/6

Artikel 36/6 vermeldt de betrokkenen bij de verwerking van de persoonsgegevens in het kader van de doeleinden vermeld in artikel 36/2. Dit zijn de vertegenwoordigers of contactpersonen van de tolheffers, de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, de (kandidaat-)dienstaanbieders en de (kandidaat-)Single Service Provider, en hun onderaannemers, telkens ten aanzien van Viapass.

Artikel 36/7

Artikel 36/7 somt de personen op aan wie Viapass persoonsgegevens kan meedelen in het kader van de doeleinden beoogd in artikel 36/2. Viapass deelt de persoonsgegevens mee aan de tolheffers en de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft. Zij kan deze ook meedelen aan haar raadgevers (bv. advocaten, technische of financiële auditeurs).

Afdeling 3.- Voor de dienstverlening aan de houder van het voertuig in het kader van de uitvoering van de dienstverleningsovereenkomst betreffende de levering van boordapparatuur of van een routeticket, met inbegrip van de inning van de verschuldigde kilometerheffing

Onderafdeling 1. Bescherming van persoonsgegevens in het primair kilometerheffingssysteem

Artikel 36/8

Artikel 36/8 bepaalt het doeleinde voor de verwerking van persoonsgegevens die worden verwerkt in het kader van de dienstverlening aan de houder van het voertuig in het primair kilometerheffingssysteem.

In het primair kilometerheffingssysteem leveren de dienstaanbieders en de Single Service Provider toldiensten aan de houder van het voertuig, met inbegrip van de inning van de kilometerheffing. Onder het begrip "toldiensten" moeten alle diensten worden verstaan zoals opgenomen in de definitie van "toldiensten" in artikel 2.1 EETS-richtlijn.

In dat kader sluiten de dienstaanbieders en de Single Service Provider een dienstverleningsovereenkomst met de houder van het voertuig voor het gebruik van de boordapparatuur en voeren deze uit. Het aanbod, de levering, het onderhoud en de installatie van de boordapparatuur is onderdeel van de uitvoering van deze overeenkomst. Ook dienen zij de status van de boordapparatuur na te gaan, aangezien de uitvoering overeenkomstig art. 5, °7 van het Samenwerkingsakkoord geschorst kan worden bij het niet melden van defecte boordapparatuur, die in dat geval ongeldig wordt verklaard.

Artikel 36/9

Artikel 36/9 bepaalt dat de Single Service Provider en de dienstaanbieders de (afzonderlijke) verwerkingsverantwoordelijken zijn in het kader van de dienstverlening in het primair kilometerheffingssysteem.

De dienstaanbieder en Single Service Provider zijn in elk geval verplicht om de toepasselijke wetgeving waaronder de AVG integraal na te leven, waaronder de nood te voorzien in een rechtsgrond in artikel 6.1 AVG en het integraal naleven van artikel 6.4 AVG, voor zover van toepassing.

De overeenkomsten met de dienstaanbieders en de Single Service Provider kunnen de gegevensbescherming van de betrokkenen verder versterken door bijkomende restricties op te leggen aan het verder gebruik van persoonsgegevens, ontvangen in het kader van de kilometerheffing, door dienstaanbieders en de Single Service Provider, zoals bv. de kennisgeving aan Viapass. Bovendien valt moeilijk in te zien hoe een verwerking die primair een wettelijke verplichting was, nadien voor een commercieel doel zou kunnen worden ingezet.

Artikel 36/10

Artikel 36/10 beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de dienstverlening in het primair kilometerheffingssysteem.

De Single Service Provider en de dienstaanbieders verwerken de volgende categorieën van persoonsgegevens.

1. De identificatiegegevens

Dit betreft de identificatiegegevens (naam, adres, elektronisch adres en telefoonnummer) van de houder van het voertuig of haar vertegenwoordigers of contactpersonen.

2. De gegevens met betrekking tot de boordapparatuur

Dit betreft:

- De "gegevens over de identificatie van de boordapparatuur", waaronder wordt begrepen het (identificatie)nummer en de fabrikant van de boordapparatuur;
- De "logistieke gegevens" met betrekking tot de boordapparatuur, waaronder wordt begrepen de datum en het uur van verzending en levering van de boordapparatuur en het trackingnummer van de boordapparatuur; en
- De status van de boordapparatuur, waarmee de status als actief, defect of ongeldig verklaard bedoeld wordt.

3. De voertuigclassificatieparameters

Dit betreft:

- De emissieklasse;
- Het voertuiggewicht;
- Het kenteken;
- Het onderscheidingsteken van het land dat deel I van het kentekenbewijs afgeeft; en
- De kopieën van boorddocumenten, die onder meer het merk en de EU-categoriecode bevat

4. De positiegegevens van de boordapparatuur

Deze positiegegevens omvatten zowel de geolokalisatiegegevens, zijnde de gegevens over de positie van boordapparatuur gemeten door middel van een GPS-systeem als de trajectgegevens die op basis daarvan met "mapmatching" het door het voertuig afgelegde traject weergeven.

De verwerking van deze gegevens is noodzakelijk aangezien het tarief van de kilometerheffing varieert naargelang het wegtype en het tolgebied. Het totale aantal gereden kilometers volstaat bijgevolg niet om het verschuldigde bedrag van de kilometerheffing correct te berekenen. Daarnaast zijn de positiegegevens noodzakelijk om te kunnen vaststellen of een voertuig zich daadwerkelijk op een tolweg bevond, aangezien de heffing enkel van toepassing is op wegen die onderworpen zijn aan de kilometerheffing.

5. De financiële gegevens

Dit betreft de transactiegegevens (artikel 36/10, §3, °1) en de gegevens nodig voor de aanrekening en controle (artikel 36/10, §3, °2).

Onder transactiegegevens wordt verstaan de betalingsgegevens die door de houder van het voertuig zelf worden verstrekt, zijnde het IBAN- en BIC-nummer, het kaartnummer en gegevens over de uitgevende instelling of het financieel organisme.

Onder de gegevens nodig voor aanrekening en controle wordt verstaan de tolbedragen en de vergoedingen voor de diensten, zoals betalingsafschriften of -overzichten en de bedragen van de verschuldigde tolgelden, met inbegrip van het totaal aantal gereden kilometers per dag per tolgebied.

6. De gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst

Deze status kan "actief" of "geschorst" in de zin van artikel 5, 7° van het Samenwerkingsakkoord, of "beëindigd" zijn.

Artikel 36/11

Artikel 36/11 bepaalt de bewaartermijn van de persoonsgegevens die worden verwerkt voor de doeleinden beoogd in artikel 36/8. De algemene bewaartermijn bedraagt tien jaar te rekenen na het einde van de dienstverleningsovereenkomst. Deze termijn is gerechtvaardigd en proportioneel gelet op de verjaringstermijn van 10 jaar voor contractuele aansprakelijkheid (art. 2262bis, §1, (oud) BW).

Gelet op de gevoeligheid van de gegevens in artikel 36/10, §1, °4 wordt in een aparte bewaartermijn voorzien die afhankelijk is van de verjaringstermijn voor invordering en de eventuele bezwaren.

Artikel 36/12

Artikel 36/12 vermeldt de betrokkenen bij de gegevensverwerking in het kader van de dienstverlening in het primair kilometerheffingssysteem. Dit zijn de houder van het voertuig en de vertegenwoordigers of contactpersonen van de houder van het voertuig bij de dienstaanbieders of de Single Service Provider en hun onderaannemers.

Artikel 36/13

Artikel 36/13 beschrijft de doorgifte van de gegevens in artikel 36/10 aan de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, de tolheffers en Viapass. Deze zullen de doorgegeven gegevens gebruiken voor de andere doeleinden zoals beschreven in artikel 19 en artikel 36/1.

Specifiek voor de gegevens in artikel 36/10, §1, °4 vereist deze bepaling de pseudonimisering.

Onderafdeling 2. Bescherming van persoonsgegevens in het secundair kilometerheffingssysteem

Artikel 36/14

Artikel 36/14 bepaalt de doeleinden voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de dienstverlening aan de houder van het voertuig in het secundair kilometerheffingssysteem. Die dienstverlening volgt uit artikel 5/1 van het Ontwerp en maakt aldus de dienstverleningsovereenkomst tussen de houder van het voertuig en de Single Service Provider uit op dat moment.

De levering van het routeticket door de Single Service Provider en de betaling ervan door de houder zijn onderdeel van de uitvoering van deze overeenkomst. De Single Service Provider waarborgt daarbij dat aan de voorwaarden voor de aankoop van het routeticket, met inbegrip van het maximumaantal van vijf routetickets per kalenderjaar, voldaan is.

Artikel 36/15

Artikel 36/15 preciseert dat de Single Service Provider verwerkingsverantwoordelijke is in het kader van de dienstverlening in het secundair kilometerheffingssysteem.

De verwerkingsactiviteiten die de Single Service Provider uitvoert in het kader van de dienstverlening aan de houder van het voertuig zijn activiteiten die rechtstreeks voortvloeien uit de taak van algemeen belang die zij uitoefent als verwerkingsverantwoordelijke. De Single Service Provider is in elk geval verplicht om de toepasselijke wetgeving waaronder de AVG integraal na te leven, waaronder

de nood te voorzien in een rechtsgrond in artikel 6.1 AVG en het integraal naleven van artikel 6.4 AVG, voor zover van toepassing.

Artikel 36/16

Dit artikel beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de dienstverlening in het secundair kilometerheffingssysteem. De beschrijving van de gegevens spreekt voor zich.

Artikel 36/17

Artikel 36/17 bepaalt de bewaartermijn van de persoonsgegevens verwerkt voor de doeleinden voorzien in artikel 36/14. De algemene bewaartermijn bedraagt maximaal tien jaar te rekenen vanaf de datum van de aanschaf van het routeticket. Deze termijn is gerechtvaardigd en proportioneel gelet op de verjaringstermijn van 10 jaar voor contractuele aansprakelijkheid (art. 2262bis, §1, (oud) BW).

Gelet op de potentiële gevoeligheid van de gegevens in artikel 36/16, §1, 3° (het vooraf aangegeven routetraject) wordt in een aparte bewaartermijn voorzien die afhankelijk is van eventuele bezwaren. De datum van aanschaf van het routeticket is de datum waar het routeticket daadwerkelijk werd ontvangen.

Artikel 36/18

Artikel 36/18 vermeldt de betrokkenen bij de gegevensverwerking in het kader van de dienstverlening in het secundair kilometerheffingssysteem. Dit zijn de houder van het voertuig, de vertegenwoordigers of contactpersonen van de houder van het voertuig bij de Single Service Provider, en haar onderaannemers.

Artikel 36/19

Artikel 36/19 beschrijft de doorgifte van bepaalde gegevens in artikel 36/10 aan de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, de tolheffers en Viapass. Deze zullen de doorgegeven gegevens gebruiken voor de andere doeleinden zoals beschreven in artikel 36/1.

Specifiek voor de gegevens in artikel 36/16, §1, 3° vereist deze bepaling de pseudonimisering.

Voor het overige kan worden verwezen naar de toelichting die geldt voor het primair kilometerheffingssysteem.

Afdeling 4.- Voor de heffing en de berekening van de kilometerheffing

Onderafdeling 1. Bescherming van persoonsgegevens in het primair kilometerheffingssysteem

Artikel 36/20

Artikel 36/20 beschrijft de doeleinden voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het primair kilometerheffingssysteem.

De gegevensverwerking in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing omvat onder meer de ontvangst en het onderzoek van de aanvragen tot vrijstelling van de kilometerheffing voor bepaalde voertuigen ingediend door de houder van het voertuig.

De verwerkingsverantwoordelijken verwerken ook persoonsgegevens in het kader van het beheer van klachten en vragen, waaronder de vragen tot terugbetaling van de kilometerheffing in de zin van artikel 19, §3, 21°.

Artikel 36/21

Artikel 36/21 bepaalt dat Viapass en de tolheffers optreden als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor de verwerkingsdoeleinden beoogd in artikel 36/20. De tolheffers worden in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing bijgestaan door Viapass.
Ten slotte wordt ook voorzien in de incidentele gegevensverwerking bij de behandeling van vragen of klachten gericht aan de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft of Viapass.

De Single Service Provider en de dienstaanbieders zijn in dit kader een verwerker van de verwerkingsverantwoordelijken in het primair kilometerheffingssysteem.

Artikel 36/22

Artikel 36/22 beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het primair kilometerheffingssysteem.

Deze persoonsgegevens worden onder andere verwerkt in de vorm van een "tolmelding" die bestaat uit de persoonsgegevens in artikel 36/10, §3, 1° en 3° en §4, 2°.

Artikel 36/23

Artikel 36/23 bepaalt de bewaartermijn van de gegevens verwerkt voor de doeleinden beoogd in artikel 36/20. De algemene bewaartermijn bedraagt maximaal tien jaar te rekenen vanaf de storting bedoeld in artikel 12. Deze termijn is gerechtvaardigd en proportioneel gelet op de verjaringstermijn van 10 jaar voor contractuele aansprakelijkheid (art. 2262bis, §1, (oud) BW).

Er wordt voorzien in een bewaartermijn van een jaar voor de persoonsgegevens gerelateerd aan vragen en klachten, die loopt vanaf het afhandelen van de relevante vraag of klacht.

Artikel 36/24

Dit artikel bepaalt de betrokkenen bij de gegevensverwerking in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het primair kilometerheffingssysteem. Dit zijn de houder van het voertuig en haar vertegenwoordigers of contactpersonen. De bestuurder van het voertuig wordt als een contactpersoon van de houder van het voertuig beschouwd.

Onderafdeling 2. Bescherming van persoonsgegevens in het secundair kilometerheffingssysteem

Artikel 36/25

Artikel 36/25 bepaalt de doeleinden voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het secundair kilometerheffingssysteem. Deze doeleinden lopen gelijk met de gegevensverwerking in het kader van het primair kilometerheffingssysteem.

Artikel 36/26

Artikel 36/26 bepaalt dat Viapass en de tolheffers optreden als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken. De tolheffers worden in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing bijgestaan door Viapass. De tolheffers en Viapass zullen overeenkomstig artikel 26 AVG hun respectieve verantwoordelijkheden vaststellen.

De Single Service Provider is in dit kader een verwerker van de verwerkingsverantwoordelijken in het secundair kilometerheffingssysteem.

Artikel 36/27

Artikel 36/27 beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het secundair kilometerheffingssysteem.

Artikel 36/28

Artikel 36/28 beschrijft de bewaartermijn voor de doeleinden beschreven in artikel 36/25. De algemene bewaartermijn bedraagt maximaal tien jaar te rekenen vanaf de aankoop van het routeticket. Deze termijn is gerechtvaardigd en proportioneel gelet op de verjaringstermijn van 10 jaar voor contractuele aansprakelijkheid (art. 2262bis, §1, (oud) BW).

Er wordt voorzien in een bewaartermijn van een jaar voor de persoonsgegevens gerelateerd aan vragen en klachten, die loopt vanaf het afhandelen van de relevante vraag of klacht.

Artikel 36/29

Artikel 36/29 bepaalt de betrokkenen bij de gegevensverwerking in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het secundair kilometerheffingssysteem. Dit zijn de houder van het voertuig en haar vertegenwoordigers of contactpersonen. De bestuurder van het voertuig wordt als een contactpersoon van de houder van het voertuig beschouwd.

Afdeling 5.- Voor de controle op de naleving van de regels van de kilometerheffing door de houder van het voertuig

Artikel 36/30

Artikel 36/30 beschrijft de doeleinden voor de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de controle op de naleving van de regels van de kilometerheffing door de houder van het voertuig. Aangezien de handhaving voor het primair en het secundair kilometerheffingssysteem volgens dezelfde methodiek zal plaatsvinden, wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen beide systemen. Er worden evenwel minder gegevens verwerkt bij de handhaving van het secundair kilometerheffingssysteem dan in het kader van het primair kilometerheffingssysteem aangezien er geen gegevens uit de boordapparatuur worden uitgelezen.

De gegevensverwerking in het kader van de vrijstelling van voertuigen volgt uit artikel 9 van het huidig samenwerkingsakkoord.

De procedure in het kader van de handhaving is volledig ingericht op gegevensminimalisering en verloopt als volgt.

De technologische systemen die door de Single Service Provider aan de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft ter beschikking worden gesteld maken beelden van voertuigen. Dit betreft apparatuur die de kenmerken van voertuigen detecteert en kan vaststellen welk type voertuig het betreft, bijvoorbeeld een auto, motor of vrachtwagen. Enkel vrachtwagens van meer dan 3,5 ton die goederen vervoeren zijn onderworpen aan de kilometerheffing. Enkel de beelden van deze vrachtwagens worden behouden. De beelden van voertuigen die niet onderworpen zijn aan de kilometerheffing, worden niet verwerkt.

Om na te gaan of een voertuig dat onderworpen is aan kilometerheffing in overtreding is, wordt de aanwezigheid van boordapparatuur gedetecteerd en wordt het voertuig geïdentificeerd aan de hand van zijn kenteken.

Nadien wordt nagegaan of de houder van het voertuig de kilometerheffing heeft betaald, of de boordapparatuur zich in het juiste voertuig bevindt, en of het kenteken duidelijk leesbaar is. Dit nazicht wordt uitgevoerd onder de verwerkingsverantwoordelijkheid van Viapass en door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft. In het secundair kilometerheffingssysteem zal bijvoorbeeld het kenteken van het voertuig vergeleken worden met de lijst van aangeschafte routetickets.

Als uit de controle blijkt dat de houder van het voertuig de wetgeving naleeft, worden de gegevens over het voertuig onmiddellijk verwijderd. Wanneer blijkt dat het voertuig in overtreding is (bijvoorbeeld door een verschil tussen de registratie van het ANPR-systeem en de informatie op de lijst in het secundair kilometerheffingssysteem), zijn de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft verantwoordelijk voor het sanctioneren van de overtreders.

De beslissing om een sanctie op te leggen vindt niet plaats op basis van een geautomatiseerde beslissing, aangezien de beslissing steeds genomen wordt op basis van een relevante menselijke tussenkomst.

Er wordt een "handhavingsdossier" aangemaakt dat de categorieën van persoonsgegevens in artikel 36/32, §1 bevat.

Voor dit subdoeleinde zijn de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, exclusief bevoegd als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijken, waardoor het Ontwerp dit niet verder behandelt. Deze verwerkingen worden verder geregeld in Gewestelijke wetgeving.

In overeenstemming met artikel 11 van het Samenwerkingsakkoord staan de Gewesten elkaar bij voor de inning van de administratieve geldboetes. Om deze administratieve geldboetes (die zijn opgelegd in een ander Gewest) te kunnen innen is samenwerking vereist en moeten gegevens over de opgelegde boetes uitgewisseld worden.

De controlebevoegdheid op de naleving van de kilometerheffing blijft een exclusieve bevoegdheid (maar geen exclusieve verwerkingsverantwoordelijkheid in de zin van de AVG) van de Gewesten.

Artikel 36/31

Artikel 36/31 bepaalt dat, in het kader van de in artikel 36/30 beschreven doeleinden, Viapass, de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft en de tolheffers optreden als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor het vrijstellen van de kilometerheffing van voertuigen.

Viapass en de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft treden op als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor de verwerking van gegevens voor de controle op het naleven van de kilometerheffing door de houder van het voertuig en het vaststellen van vermoedelijke inbreuken, terwijl de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft optreden als afzonderlijke verantwoordelijken voor de verwerking van gegevens voor het opstellen van een proces-verbaal en het opleggen en uitvoeren van een sanctie over een vastgestelde overtreding.

Het feit dat Viapass en de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor bepaalde verwerkingen in het kader van de controle, doet geen afbreuk aan de exclusieve bevoegdheid van de Gewesten om inbreuken vast te stellen en sancties op te leggen aan overtreders, noch vormt dit een delegatie in dit opzicht.

De door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft, zijn gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor het verlenen van bijstand voor de inning van administratieve geldboetes.

Artikel 36/32

Artikel 36/32 beschrijft de categorieën van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt in het kader van de doeleinden beoogd in artikel 36/30.

Voor het vrijstellen van voertuigen worden foto's van het voertuig verwerkt, die mogelijk moeten maken visueel vast te stellen of het voertuig vrijgesteld is.

Er worden onder meer gegevens die worden gebruikt voor de vaststelling van overtredingen verwerkt, waaronder een beeldopname van het voertuig en het kenteken ervan. Deze categorieën van persoonsgegevens omvatten de beelden die gemaakt zijn door camera's en door vaste en mobiele handhavingsapparatuur. Deze worden beheerd door de Single Service Provider als onderaannemer van de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft en Viapass.

De loggegevens en metadata omvatten meer specifiek de volgende gegevens: technische gegevens die worden gegenereerd door de controle-instrumenten (vaste portieken en mobiele eenheden) bij de detectie van het voertuig, met het oog op het aantonen van de correcte technische werking van het systeem op het moment van detectie, het waarborgen van de integriteit en traceerbaarheid van de verzamelde gegevens en het juridisch beveiligen van de procedure in geval van betwisting.

Omdat de gewesten elkaar bestaan bij het innen van de administratieve geldboetes voor een ander gewest zijn de gegevens in verband met administratieve geldboeten noodzakelijk om te verifiëren dat de boetes op een correcte manier geïnd en verwerkt worden. Deze hoogst uitzonderlijke verwerkingen, die slechts in een uiterst beperkt aantal gevallen plaatsvinden, nl. wanneer na het opleggen van één of meerdere boetes die onbetaald zijn gebleven, een voertuig bij een mobiele controle staande wordt gehouden, vereist:

- de voertuigclassificatiegegevens;
- de informatie over de openstaande boetes, waaronder het type boete en het bedrag van de boete;
- het nationaal nummer of het Rijksregisternummer van de bestuurder van het voertuig, voor de unieke identificatie van de persoon die wordt tegengehouden;
- het nummer van het rijbewijs van de bestuurder van het voertuig;
- het adres van de houder van het voertuig en de bestuurder van het voertuig.

Artikel 36/33

Artikel 36/33 beschrijft de bewaartermijn voor de doeleinden beschreven in artikel 36/30.

In het kader van de aanvragen tot vrijstelling (art. 36/30, °1), zoals voorzien door artikel 9 wordt voorzien in de bewaring tot één jaar na het einde van de vrijstelling, om sancties die betrekking zouden hebben op de periode van vrijstelling, maar die opgelegd worden na het aflopen van de vrijstelling (omdat er geen bewijs van vrijstelling in de relevante periode meer is) te voorkomen. Bij weigering van de aanvraag tot vrijstelling wordt voorzien in een bewaring tot 90 dagen na het verstrijken van de termijn om de weigering aan te vechten of tot nadat alle procedures in verband met het aanvechten van de weigering definitief zijn verstreken.

Voor de bewaringstermijnen in verband met de detectie en validatie van vermoedelijke inbreuken (art. 36/30, °2) wordt een onderscheid gemaakt tussen (i) de gevallen waarin bij de detectie of validatie blijkt dat er geen inbreuk plaatsvond, en (ii) de gevallen waarin een vermoedelijke inbreuk wordt gevalideerd.

In het eerste geval wordt overgegaan tot een onmiddellijke verwijdering van de persoonsgegevens.

In het tweede geval is een langere bewaringstermijn noodzakelijk omdat de persoonsgegevens betrekking hebben op een vermoedelijke inbreuk. In die gevallen is de verwijdering afhankelijk van het afsluiten van het dossier door de gewestelijke autoriteit, waaronder de situatie begrepen waarin nog een administratieve of gerechtelijke procedure loopt, die de oplegging of uitvoering van de sanctie verhindert. In de gevallen waarin de houder van het voertuig niet geïdentificeerd kan worden, wordt voorzien in een bewaringstermijn van vijf jaar, waardoor niet-verjaarde inbreuken verhaald kunnen worden bij een eventuele latere identificatie.

Aangezien voor het doeleinde in artikel 36/30, 4° enkel bijstand wordt verleend voor het innen van boetes, die door de gewesten opgelegd worden, dienen de gewestelijke bewaartermijnen gevolgd te worden.

Artikel 36/34

Artikel 36/34 vermeldt de betrokkenen bij de gegevensverwerking in het kader van de doeleinden beoogd in artikel 36/30. Dit zijn de houder van het voertuig en de vertegenwoordigers of contactpersonen van de houder van het voertuig. De bestuurder van het voertuig wordt als een contactpersoon van de houder van het voertuig beschouwd.

Afdeling 6.- Voor statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en het historisch onderzoek

Artikel 36/35

Artikel 36/35 regelt de gegevensverwerking voor statistische doeleinden, voor de uitvoering van het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en het historisch onderzoek.

Deze bepaling dient samen te worden gelezen met de gewestelijke wetgeving die het delen van geanonimiseerde of gepseudonimiseerde gegevens aan de gewesten

regelt, alsook met artikel 19, §3, °20 dat de coördinerende rol van Viapass bij het delen van deze gegevens specifieert.

Viapass, de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft of de door hen aangewezen entiteit, de dienstaanbieders en de Single Service Provider zijn elk afzonderlijk verantwoordelijk voor de verwerking van gegevens ten behoeve van statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang en het wetenschappelijk en historisch onderzoek.

Viapass staat mede op grond van artikel 19, § 3, 20° van het bestaande samenwerkingsakkoord in voor het doorgeven van de verkeersgegevens, ontdaan van privacygevoelige informatie, verkregen van de Single Service Provider en van de dienstaanbieders, aan de Gewesten ten behoeve van "andere beleidsdoeleinden inzake vervoer en mobiliteit", wat ook het verkeersbeleid en verbetering van het verkeersbeheer omvat alsook statistische doeleinden, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en het historische onderzoek.

Voor de doeleinden in deze afdeling zal zoals steeds gepoogd worden de gegevens minstens te pseudonimiseren. De verkeersgegevens worden in ieder geval niet gebruikt om de betrokkenen te identificeren.

Afdeling 7 - Algemene bepalingen ter bescherming van persoonsgegevens in het kader van het primair kilometerheffingssysteem en het secundair kilometerheffingssysteem

Onderafdeling 1. Cameragebruik

Artikel 36/36

Artikel 36/36 strekt ertoe om Viapass en de gemachtigde agenten van de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft te voorzien van de mogelijkheid om ANPR-camera's te gebruiken voor specifieke doeleinden binnen de controle op de naleving van de regels van de kilometerheffing door de houder van het voertuig, zoals bepaald in artikel 36/30. De controlebevoegdheid op de naleving van de regelgeving betreffende de kilometerheffing blijft echter een exclusieve bevoegdheid van de Gewesten.

Onderafdeling 2. Afwijkingen

Artikelen 36/37 en 36/38

Artikel 36/37 bepaalt dat het de door elk gewest aangewezen overheden, voor wat haar eigen bevoegdheid betreft zijn die de essentiële elementen van de gegevensverwerkingen bepalen waarvoor zij als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijke kwalificeren (bijvoorbeeld: voor de gegevensverwerkingen die kaderen binnen het subdoeleinde van het opstellen van een proces-verbaal en het opleggen en uitvoeren van een sanctie over een vastgestelde overtreding, zoals bedoeld in artikel 36/29, eerste lid 3° juncto artikel 36/30, § 2).

Artikel 36/37 bepaalt dat elk Gewest daarnaast, na advies van Viapass en in overleg met de overige Gewesten, verder invulling kan geven aan, en kan afwijken van het nieuwe hoofdstuk III/1 inzake gegevensbescherming, voor zover die verdere invulling of afwijking aan bepaalde voorwaarden voldoet.

Artikel 36/38 strekt ertoe om de gewesten voldoende flexibiliteit te bieden om, met inachtneming van het beginsel van de federale loyauteit zoals vervat in artikel 143, §1 van de Grondwet, eenzijdig bepalingen inzake gegevensbescherming aan te

nemen en te wijzigen. Om maximale autonomie en flexibiliteit te waarborgen, zijn deze wijzigingen, afgezien van de voorwaarden bepaald in artikel 36/38, niet aan inhoudelijke beperkingen onderworpen.

Artikel 16

Artikel 16 bepaalt dat het wijzigend samenwerkingsakkoord in werking treedt op [datum].

II. Toelichting bij de artikelen van het instemmingsdecreet

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Artikel 2

Dit artikel strekt tot instemming met het samenwerkingsakkoord van [datum] tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER