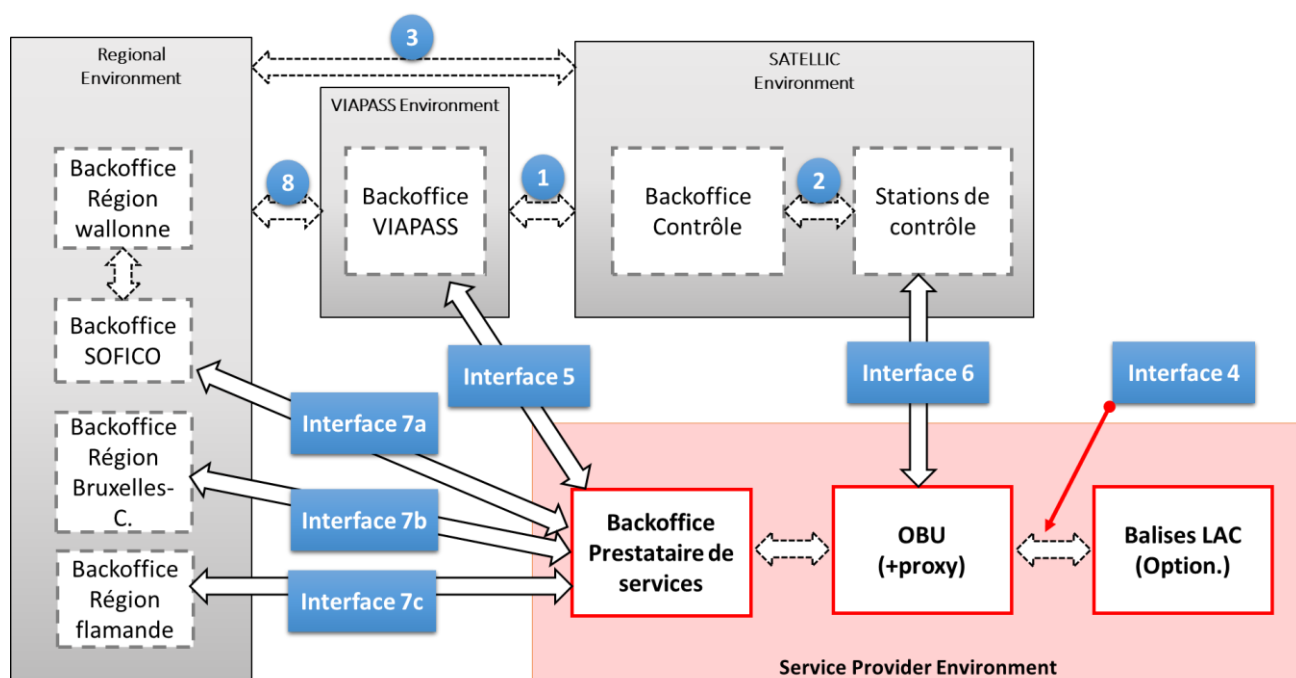


ANNEXE 7: TECHNOLOGIE APPLICABLE, EXIGENCES TECHNIQUES ET KEY PERFORMANCE INDICATORS

1. La technologie applicable

a. Vue d'ensemble du système

La figure 1 donne un aperçu schématique des sous-systèmes au sein du système de prélèvement kilométrique, y compris les interfaces entre ces sous-systèmes. La description dans ce paragraphe ne vise qu'à clarifier les tests requis. Les spécifications complètes des interfaces seront mises à disposition par Viapass.



La figure 1 donne un aperçu schématique des sous-systèmes et interfaces dans le système de prélèvement kilométrique, avec les normes d'interface y afférentes.

Le backoffice du prestataire de services, l'OBU et les interfaces dessinées en traits pleins font explicitement l'objet de tests de certification. En ce qui concerne les interfaces, cela signifie qu'un prestataire de services est tenu de démontrer qu'elles répondent aux exigences imposées.

Les autres systèmes et interfaces ne relèvent pas du champ d'application des processus de test décrits à l'annexe 4. C'est pourquoi un prestataire de services n'est pas tenu de démontrer explicitement que ces interfaces-là satisfont à une certaine spécification. Il va de soi que toutes les interfaces sont tenues de fonctionner correctement lors de l'exécution des tests End-to-End et des essais (voir annexe 4).

Ci-dessous une brève description fonctionnelle des systèmes illustrés dans la figure 1 est reprise:

- (i) **L'On-board Unit et le proxy (« OBU »)** : il s'agit de l'équipement à l'intérieur ou à l'extérieur d'un véhicule soumis au prélèvement kilométrique, qui est utilisé en premier lieu pour enregistrer à l'aide de la technologie GNSS l'utilisation du réseau routier soumis au prélèvement, et pour envoyer les données relatives à cette utilisation au backoffice du prestataire de services. L'OBU possède en outre une interface DSRC vers les stations de contrôle, qui doit satisfaire à la norme ISO 12813 et aux spécifications d'interface mises à disposition par Viapass.
- (ii) **Le backoffice du prestataire de services** : il s'agit des facilités centrales du prestataire de services, où les données enregistrées par les OBU sont agrégées, validées et/ou enrichies. Sur la base de ces données, le backoffice du prestataire de services envoie régulièrement, pour chaque véhicule soumis au prélèvement kilométrique, des déclarations quotidiennes de péage au back-office de Viapass (interface 5) et des informations nécessaires (exemples : déclaration quotidienne de péage, rapport de paiement, données de trafic,...) aux back-offices des percepteurs de péages (Interfaces 7). De manière générale, le backoffice du prestataire de services assure techniquement les obligations (juridiques, fiscales, financières, confidentialité, respect de la vie privée, ...) découlant des activités qui le concerne.
- (iii) **Le backoffice de Viapass** : il s'agit des facilités centrales de Viapass, l'entité interrégionale en matière de prélèvement kilométrique. Le backoffice de Viapass transmet au prestataire de services les paramètres utilisés pour déterminer les montants à payer (comme les routes soumises au péage et le montant du prélèvement par kilomètre en fonction de la zone tarifaire/du segment de route, la masse maximale totale autorisée et la classe d'émission EURO du véhicule, l'heure et le sens de circulation). En outre, le backoffice de Viapass contrôle les données fournies par le prestataire de services (déclarations quotidiennes de péage) et les montants de péage payés. L'interface du backoffice du prestataire de services vers le backoffice de Viapass doit satisfaire à la norme ISO 12855 et aux spécifications d'interface qui seront mises à disposition par Viapass. La communication relative à la gestion des *black lists* et des *white lists* du prestataire de services se déroule également par le biais de cette interface. Les données figurant sur les *black lists* et *white lists* sont dépersonnalisées par Viapass. Viapass transmet le nom, l'adresse et/ou le domicile et/ou le siège social des redevables du prélèvement kilométrique aux autorités de contrôle, et ce à leur demande.
- (iv) **Le backoffice « enforcement »** : Il s'agit du backoffice du prestataire de services chargé de la mise en œuvre du contrôle-sanction (« enforcement provider »)
- (v) **Les backoffices des percepteurs de péages** : il s'agit des backoffices gérés séparément par chaque perceuteur de péages. Le prestataire de services envoie les informations nécessaires (exemples: déclaration quotidienne de péage, rapport de paiement, données de trafic,...) à ces backoffices. De manière générale, le backoffice du perceuteur de péage assure techniquement les obligations (juridiques, fiscales, financières, confidentialité, respect de la vie privée, ...) et les activités de contrôle et de rapportage découlant des activités qui le concerne.
- (vi) **Les stations de contrôle** : des stations fixes, flexibles et/ou mobiles sur le côté ou au-dessus de la route, capables de détecter et classer de manière automatique les véhicules, de reconnaître l'immatriculation, de questionner l'OBU au moyen d'une

interface DSRC, de comparer avec la *white list* et la *black list* des données reçues, et de transmettre, en cas d'infraction présumée, des données au backoffice de contrôle.

- (vii) Éventuelles **Balises LAC** : « Localisation Augmentation Communication » est une technologie destinée à améliorer la précision de la localisation des OBU basés sur la navigation par satellite (GNSS), là où la navigation par satellite est insuffisamment précise. Cette technologie est standardisée dans la norme ISO 13141:2010. Si de tels balises s'avèrent nécessaires pour le système du prestataire de services, le prestataire de services devra installer ces balises à ses propres frais et Viapass l'assistera pour l'obtention de permis. Le prestataire de services devra également démontrer que l'OBu et les balises fonctionnent correctement, de sorte que les combinaisons « OBU-proxy » répondent aux exigences de précision imposées.

b. Processus opérationnels

À l'exception du fonctionnement des systèmes techniques, *tous* les processus d'entreprise (Business Process) doivent également être testés avant qu'un prestataire de services puisse être admis dans le secteur à péage des percepteurs de péages. Pour ce faire, les processus suivants sont, parmi d'autres, vérifiés :

- (i) L'enregistrement des kilomètres parcourus par une combinaison OBU-proxy sur l'entièreté du réseau routier belge,
- (ii) L'enregistrement d'évènements par un OBU,
- (iii) La communication de données du backoffice du prestataire de services vers backoffice de Viapass (déclaration) ;
- (iv) La communication de données du backoffice du prestataire de services vers le backoffice du perceuteur de péage;
- (v) Le calcul, en toutes circonstances, du montant exact du prélèvement kilométrique pour chaque véhicule, afin que le montant correct soit transféré au perceuteur de péages,
- (vi) Le transfert des montants du prélèvement kilométrique perçus au perceuteur de péages,
- (vii) L'établissement correct de *white lists* et de *black lists*, y compris les noms et adresses,
- (viii) La détermination des Key performance indicators (KPI) obtenus par les prestataires de services,
- (ix) La communication avec l'équipement de contrôle,
- (x) Les processus fonctionnels d'entreprise par le biais de *use cases*.

2. Exigences techniques et Key Performance Indicators

Le système du prestataire de services doit satisfaire aux exigences techniques et Key Performance Indicators (KPI) suivants.

Les exigences déterminées ci-après valent en tant qu'exigences minimales, pour lesquelles, selon le cas, est infligé un malus ou une pénalité forfaitaire, ou alors, le cas échéant, une rémunération selon le droit commun.

Si le prestataire de services ne satisfait pas à un KPI durant une période trimestrielle déterminée, un malus est appliqué. Seul le KPI mentionné au point 1.2.1 peut donner lieu à un bonus.

Pour certaines exigences, une pénalité forfaitaire, dépendant de l'importance de l'exigence concernée, est appliquée par cas de figure selon la légende mentionnée ci-dessous. Est considéré comme un cas de figure la situation suite à laquelle le prestataire de services ne satisfait pas, à une ou plusieurs reprises, à l'exigence technique mentionnée. Si le cas de figure n'est pas réparé dans le délai mentionné ci-dessous, cela sera considéré comme un nouveau cas de figure, jusqu'à rencontre de l'exigence. Les pénalités sont cumulables.

Légende

	Exigence technique pour laquelle, sauf mention contraire explicite dans ladite exigence technique, aucune pénalité forfaitaire n'est déterminée.
	Exigence muni d'une formule bonus- malus spécifiée à l'annexe 8 (KPI)
	Exigence très importante avec une lourde pénalité: 1% de la rémunération totale trimestrielle du prestataire de services pour l'application des pénalités et des réductions pour chaque cas de figure. Chaque cas de figure doit être réparé dans un délai d'une semaine à partir du premier signalement par le perceuteur de péage et/ou Viapass du non-respect de l'exigence, sauf disposition particulière ci-après.
	Exigence importante avec une pénalité moyenne: 0,5% de la rémunération totale trimestrielle du prestataire de services pour l'application des pénalités et des réductions pour chaque cas de figure. Chaque cas de figure doit être réparé dans un délai de deux semaines à partir du premier signalement par le perceuteur de péage et/ou Viapass du non-respect de l'exigence, sauf disposition particulière ci-après.
	Exigence régulière avec une pénalité régulière: 0,2% de la rémunération totale trimestrielle du prestataire de services pour l'application des pénalités et des réductions pour chaque cas de figure. Chaque cas de figure doit être réparé dans un délai de quatre semaines à partir du premier signalement par le perceuteur de péage et/ou Viapass du non-respect de l'exigence, sauf disposition particulière ci-après.

a. Système de prélèvement kilométrique

1.1.1	Norme	Le système doit satisfaire à la norme d'architecture ISO 17573:2010.
1.1.2	Norme	Le système doit satisfaire à la norme ISO 14001:2004

b. Enregistrement

1.2.1	KPI : Précision d'enregistrement	Le nombre total de kilomètres enregistrés sur des trajets du réseau routier à péage encore à déterminer pour des véhicules équipés d'un OBU en état de marche ne déviara pas de plus de 4 % en zone urbaine et de 2 % en zone non urbaine, en ce compris les routes principales en zone urbaine, par rapport au nombre de kilomètres effectivement parcourus.
1.2.2	KPI : Précision d'enregistrement	Le nombre de véhicules équipés d'un OBU en état de marche, dont le nombre de kilomètres enregistrés sur le réseau routier à péage dévie de plus de 1,5 % à la hausse en zone urbaine et de 1 % en zone non urbaine, en ce compris les routes principales en zone urbaine, par rapport au nombre de kilomètres effectivement parcourus, doit être inférieur à 0,1 %.
1.2.3	KPI : Précision d'enregistrement	Le nombre de véhicules équipés d'un OBU en état de marche, dont le nombre de kilomètres enregistrés sur le réseau routier à péage dévie de plus de 4 % à la baisse en zone urbaine et de 2 % en zone non urbaine, en ce compris les routes principales en zone urbaine, par rapport au nombre de kilomètres effectivement parcourus, doit être inférieur à 2 %.
1.2.4	Système tarifaire	Le tarif appliqué au redevable pour les kilomètres enregistrés par le prestataire de services doit être correct compte tenu des paramètres de la formule tarifaire d'application pour ce véhicule, cette zone tarifaire ou segment de route.
1.2.5	Système tarifaire	Sur l'ensemble des kilomètres enregistrés dans une zone tarifaire ou un segment de route déterminé, tous les kilomètres enregistrés parcourus sur plus de 25 mètres dans les limites des frontières de cette zone doivent être attribués à cette zone tarifaire ou à ce segment de route.
1.2.6	Système tarifaire	Une zone tarifaire ou un segment de route ne peut jamais être plus court que 150 mètres et jamais plus étroit que 75 mètres. Plusieurs types de route à tarifs différents peuvent être définis au sein d'une même zone. Le système tarifaire doit toujours détecter le bon segment de route au sein de la zone.
1.2.7	Système tarifaire	Le système tarifaire doit pouvoir gérer au moins 1 000 catégories tarifaires. Ces catégories comprennent les classes d'émission EURO, les classes PTMA, les catégories de routes, les catégories de temps, les catégories de direction et le tarif zéro.

1.2.8	Système tarifaire	Le système tarifaire doit pouvoir prendre en charge l'utilisation d'au moins 100 000 zones tarifaires ou segments de route différents.
1.2.9	Système tarifaire	Le système tarifaire doit pouvoir être adapté tous les six mois aux zones tarifaires, segments de route, catégories tarifaires (préparation, développement, tests, pre-loading, acceptation et activation) et segments de route neufs ou modifiés. Tous les éléments neufs/modifiés du système tarifaire doivent être actifs à la date d'entrée en vigueur.
1.2.10	Enregistrement	Tous les incidents et signalements d'erreur relatifs à l'enregistrement des kilomètres doivent être journalisés et être consultables par le perceuteur de péages concerné et par Viapass aux travers des interfaces avec le prestataire de services.
1.2.11	Envoi	Tous les déplacements enregistrés, qu'ils soient agrégés ou non, par l'OBV, doivent être effectivement rapportés au backoffice du prestataire de services. Toutes les activités relatives à l'envoi des données d'utilisation de l'OBV (entrantes et sortantes) doivent être journalisées et être consultables par le perceuteur de péages concerné et par Viapass aux travers des interfaces avec le prestataire de services.
1.2.12	Agrégation	Tous les incidents et messages d'erreur relatifs à l'agrégation doivent être journalisés dans la combinaison OBV-proxy et être consultables par le prestataire de services et Viapass au travers d'une interface informatique.
1.2.13	Validation/ Enrichissement	Toutes les activités relatives à la validation et à l'enrichissement doivent être journalisées et être consultables par le prestataire de services et Viapass au travers d'une interface informatique.
1.2.14	Prélèvement forfaitaire	Le système doit permettre d'effectuer un prélèvement forfaitaire dans certaines zones si un véhicule a parcouru au moins X mètres, mais jamais moins que ce qui est techniquement possible, au sein de cette zone, et ce, avec un maximum de Y prélèvements forfaitaires par véhicule et par tranche de 24 heures. Le montant du prélèvement forfaitaire, ainsi que les valeurs X et Y sont fixés, si nécessaire, par le perceuteur concerné.

1.2.15	Classe d'émission EURO et poids maximum total autorisé	La classe d'émission EURO et le poids total maximum autorisé (PTMA) utilisé par le prestataire de services pour déterminer le tarif du prélèvement kilométrique imputé, ne peuvent pas dévier pour plus que 1% des véhicules de la norme d'émission EURO et/ou du poids maximal total autorisé du véhicule comme ils transparaissent des documents du véhicule présentés au percepteur de péages. À la constatation d'une déviation de plus de 1%, une pénalité forfaitaire de 2.000 EUR sera imputée par véhicule au-delà de cette limite de 1%, lorsque lors de la période trimestrielle concernée au moins 2000 véhicules enregistrés auprès du prestataire de services ont été contrôlés.
--------	--	---

c. OBU

1.3.1	Certification	Le prestataire de services est responsable de la certification de l'OBU et du système d'enregistrement des kilomètres.
1.3.2	Directive	L'OBU doit satisfaire à la directive 2004/108/CE relative à la compatibilité électromagnétique (CEM).
1.3.3	Directive	L'OBU doit satisfaire à la directive 2002/95/CE relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques.
1.3.4	Directive	L'OBU doit satisfaire à la directive 2002/96/CE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE).
1.3.5	Directive	L'OBU doit satisfaire à toutes les normes imposées par les directives CE et R&TTE (Radio and Telecommunications Terminal Equipment).
1.3.6	Directive	La combinaison OBU-proxy doit satisfaire à la norme ISO 17575.
1.3.7	Météo/circulation	La combinaison OBU-proxy doit fonctionner de manière fiable et respectueuse des exigences de précision, dans toutes les conditions météorologiques et de circulation en Belgique.
1.3.8	Météo/circulation	L'OBU doit fonctionner correctement avec l'équipement de contrôle, dans toutes les conditions météorologiques et de circulation en Belgique.
1.3.9	First fix	La combinaison OBU-proxy doit pouvoir déterminer sa position de manière fiable dans un délai de maximum 60 secondes après que l'OBU ait été masqué ou désactivé de manière prolongée, et enregistrer à compter de ce moment, d'une manière précise et fiable, les kilomètres parcourus.

1.3.10	Reprogrammable	Les fonctions de l'OBU telles que l'interface de contrôle, l'interface d'augmentation de localisation et les fonctionnalités d'enregistrement, doivent être reprogrammables à distance.
1.3.11	Personnalisation	La combinaison OBU-proxy doit pouvoir être personnalisée lors de son émission, au moyen des données du véhicule, comme la classe d'émission EURO, le PTMA et le numéro d'immatriculation.
1.3.12	Fraude	La combinaison OBU-proxy doit disposer de fonctions opérationnelles qui détectent toute perturbation intentionnelle de son bon fonctionnement et la signale au backoffice et au redevable du prélèvement/conducteur. Ces perturbations incluent, mais sans s'y limiter, la mystification (<i>spoofing</i>), le brouillage (<i>jamming</i>), le masquage, la falsification (<i>tampering</i>) et l'effraction.
1.3.13	Fraude	La combinaison OBU-proxy d'un redevable du prélèvement qui fraude ou qui continue à emprunter indûment le réseau routier doit avoir la possibilité d'envoyer des données de localisation au backoffice, afin d'identifier le redevable fraudeur et d'interpeler le conducteur.
1.3.14	Remplacement OBU	Le prestataire de services est tenu de prévoir des possibilités afin qu'un redevable du prélèvement dont l'OBU ne fonctionne plus correctement puisse s'équiper dans un délai limité (maximum 30 minutes) d'un OBU qui fonctionne correctement.
1.3.15	MMI	L'interface homme-machine (<i>Man Machine Interface</i>) ne peut constituer un danger pour la sécurité routière.
1.3.16	MMI	L'interface homme-machine doit indiquer au conducteur, de manière claire et sans équivoque, que l'appareil fonctionne correctement.
1.3.17	MMI	L'interface homme-machine doit indiquer au redevable du prélèvement/conducteur, de manière claire et sans équivoque, que l'OBU ne fonctionne pas et que le redevable du prélèvement/conducteur est tenu de le signaler aussitôt au prestataire de services.
1.3.18	Enregistrement	Le système déterminant le prélèvement kilométrique utilise le positionnement par satellite GNSS, comme méthode de détermination du lieu, de l'heure, du sens de circulation et du déplacement.

1.3.19	Communication	<p>L'OBU doit pouvoir communiquer sans fil et sans intervention du conducteur avec les fonctions nécessaires du prestataire de services, comme la transmission des déclarations kilométriques et les mises à jour tarifaires. Cette communication doit pouvoir se dérouler dans les deux sens (téléversement à partir de l'OBU et téléchargement vers l'OBU). Il incombe au prestataire de services de sélectionner une technologie adaptée aux exigences. La technologie utilisée doit permettre d'envoyer les données au moins chaque minute.</p> <p>Cette exigence de 1 minute s'applique tant qu'il y a couverture des réseaux de données mobiles. Tant qu'il n'y a pas de couverture, toutes les données d'utilisation enregistrées devront être stockées dans l'OBU.</p>
1.3.20	Communication	<p>L'OBU est tenu, lorsque le véhicule équipé de cet OBU se trouve à l'intérieur des frontières belges à 00h00 ou rentre en Belgique au cours de la journée, d'établir un signal avec le backoffice du prestataire de services tout en mentionnant qu'un secteur à péage au sein du système de prélèvement kilométrique belge a été franchi, et ce après avoir franchi la frontière belge et dès que le système GNSS informe que l'OBU se trouve à au moins 100 m de ladite frontière. L'OBU doit établir un signal semblable avec le backoffice du prestataire de services lorsque le véhicule concerné quitte la Belgique, en mentionnant que le territoire belge a été quitté.</p>

d. Backoffice

1.4.1	Perception	<p>Tous les kilomètres enregistrés pendant une journée déterminée doivent être réclamés au plus tard le jour suivant. Si le montant des kilomètres enregistrés, mais pas encore réclamés, atteint la garantie de consommation du redevable du prélèvement, le prestataire de services est tenu d'effectuer à ce moment une réclamation supplémentaire. Selon le mode de paiement garanti convenu, une réclamation constitue un recouvrement auprès de la société de carte de crédit ou de la compagnie de carte carburant, ou une diminution du solde (en cas de prépaiement).</p>
1.4.2	Perception	<p>Toutes les activités relatives à la perception doivent être journalisées et être consultables par le percepteur de péages concerné et par Viapass aux travers des interfaces avec le prestataire de services.</p>

1.4.3	Perception	Le prestataire de services doit informer le conducteur, d'une manière qui engage la responsabilité du redevable du prélèvement, par le biais d'un message sur l'OBV, que le redevable du prélèvement ne dispose plus d'un contrat valide avec le prestataire de services ou que l'OBV ne fonctionne plus.
1.4.4	Déclaration (DTS)	Chaque jour à 06h00, le prestataire de services doit avoir transmis le fichier (Daily Toll Statement ou DTS) en bonne et due forme reprenant tous les kilomètres enregistrés la veille, au percepteur de péages concerné. Le temps de réparation est de 24 heures à partir du signalement du non-respect de l'exigence par le prestataire de services.
1.4.5	Déclaration/avis d'imposition	Toutes les activités relatives à la déclaration et à l'avis d'imposition (entrants et sortants) doivent être journalisées et être consultables par Viapass et le percepteur de péages concerné, au travers des interfaces avec le prestataire de services.
1.4.6	Transferts	Les montants perçus au titre de prélèvement kilométrique sur un compte bancaire géré par le prestataire de services sont transférés vers les comptes bancaires (individuels) du percepteur de péages.
1.4.7	Facturation	Au moins chaque mois, le prestataire de services est tenu de générer une facture qu'il met à la disposition du redevable du prélèvement. Les règles de facturation doivent être groupées par jour et par percepteur de péages. Le niveau de détail de la facture doit pouvoir être déterminé par le redevable du prélèvement. En se connectant au compte de sa page Web personnelle, le redevable du prélèvement peut entre-temps obtenir un aperçu des montants portés en compte jusqu'à cette date et des kilomètres enregistrés correspondants par (type de) zone tarifaire/segment de route et du tarif par (type de) zone tarifaire/segment de route.
1.4.8	Facturation	La facture doit mentionner au moins le montant total du prélèvement kilométrique par percepteur de péages, à différencier entre coûts d'infrastructure et coûts externes (si d'application), et établir une distinction claire entre les coûts des services du prestataire de services et le péage dû. Les éventuels VAS sont indiqués séparément. L'éventuelle TVA est mentionnée séparément. Outre la composition des montants de péage, pertinente pour le redevable du prélèvement, l'annexe de la facture mentionne également au moins l'heure et le lieu auquel se rapporte le péage, sauf si le redevable du prélèvement devait en décider autrement.

1.4.9	Facturation	Toutes les activités relatives à la création et à l'envoi de l'aperçu d'utilisation et des paiements doivent être journalisées et être consultables par Viapass et le percepteur de péages concerné, au travers d'une interface avec le prestataire de services.
1.4.10	Envoi du DBR	Chaque jour ouvrable à 10h00, le prestataire de services doit avoir transmis en bonne et due forme au percepteur de péages concerné le rapport de débours (Disbursement Report ou DBR).
1.4.11	Envoi d'un DIL	Pour chaque percepteur assujéti à la TVA, chaque jour ouvrable à 9h00, le prestataire de services doit avoir transmis en bonne et due forme au percepteur de péages concerné un listing journalier de factures (Daily Invoice List ou DIL).
1.4.12	Envoi d'un DCNL	Pour chaque percepteur assujéti à la TVA, chaque jour ouvrable à 9h00, le prestataire de services doit avoir transmis en bonne et due forme au percepteur de péages concerné un listing des notes de crédit (Daily Credit Note List ou DCN).

e. Interfaces

1.5.1	Interface 4 : dispositif d'enregistrement électronique - balises	Le dispositif d'enregistrement électronique doit supporter la balise d'augmentation de localisation, conformément à la norme ISO/TS 13141:2010. Dans la pratique, cette interface fonctionne par le biais de la même interface physique que l'interface 6.
1.5.2	Interface 5 : Viapass – prestataire de services	L'échange de données par le biais de l'interface 5 doit faire usage de la norme EN-ISO 12855:2012.
1.5.3	Interfaces 5, 7a, 7b et 7c : percepteur de péages - Viapass – prestataire de services	La communication par le biais des interfaces 5 et 7a, 7b et 7c doit être effectuée de façon fiable, confidentielle, sécurisée et irréfutable par les deux parties.
1.5.4	Interface 6 : OBU – contrôle	L'interface de contrôle doit satisfaire à la norme CEN-ISO/TS 12813:2009.

1.5.5	Interface 6: OBU - contrôle	L'interface de contrôle doit être reprogrammable de sorte que les OBU de futurs prestataires de services (EETS) puissent aussi être interrogés de manière similaire aux OBU du SSP, au moyen de cette interface, mais avec des protocoles qui pourraient différer du protocole initial.
1.5.6	Interface 6 : OBU – contrôle	L'équipement de contrôle doit s'authentifier avant que l'OBU puisse envoyer des données par le biais de l'interface.

f. Key Performance Indicators

1.6.1	Rapporter	Un rapport sur les KPI est transmis à Viapass, dans les 20 jours ouvrables après la fin du mois.
1.6.2	Rapporter	Lorsque selon toute vraisemblance la tolérance définie pour un KPI est sur le point d'être dépassée, le prestataire de services est tenu d'établir, dans les 24 heures, un rapport intermédiaire à ce sujet et de l'adresser à Viapass, par conséquent, avant le moment convenu du rapport périodique.

g. Interfaces de contrôle

1.7.1	Interface contrôle des transactions	Le prestataire de services doit mettre à disposition une interface offrant à Viapass et au perceuteur de péages concerné la possibilité de contrôler toutes les transactions – de l'OBU à la facturation et à la perception – exécutées par le prestataire de services sur le territoire belge.
1.7.2	Interface données de circulation	Le prestataire de service doit être capable de mettre à disposition une interface permettant d'envoyer toutes les 5 minutes à Viapass et au perceuteur de péages concerné les données de trafic relevées par minute en Belgique par les redevables du prélèvement du prestataire de services en respectant la législation et le droit à la vie privée.
