

**Protocole d'encadrement de traitement de données au sens de l'article 20 de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel,  
entre le Service Public Fédéral Mobilité et Transports/ Direction générale Transport aérien  
et le Service public régional de Bruxelles Fiscalité concernant la transmission des données  
contenues par les Registres relatifs aux immatriculations et aux enregistrements des  
aéronefs portant les marques de nationalité belge**

**I. Avis du Data Protection Officer (DPO)**

1. Le DPO de l'autorité publique fédérale détentrice des données transmises a rendu un avis : Positif ———~~Négatif~~ (biffer la mention inutile)
- ~~2.~~ Le DPO de l'autorité publique ou de l'organisation privée destinataire des données transmises a rendu un avis : Positif ———~~Négatif~~ (biffer la mention inutile)

**II. Identification de la ou des autorité(s) publique(s) - ou organisation privée concernée par l'échange de données**

**Le présent protocole est établi entre l'autorité publique qui fournit les données faisant l'objet du présent protocole :**

1. Le Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction Générale Transport aérien en abrégé « SPF MT » et respectivement « DGTA », inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0308.357.852 dont les bureaux sont établis à City Atrium, Rue du Progrès, 56 – 1210 Bruxelles et représenté par Koen Milis, Directeur général de la DGTA

**Et l'autorité publique destinataire des données faisant l'objet du présent protocole :**

2. Le Service public régional de Bruxelles Fiscalité, en abrégé « Bruxelles Fiscalité » inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0316.381.039, dont les bureaux sont établis Place Saint-Lazare2 – 1210 Saint-Josse-ten-Noode et représenté par Monsieur Dirk De Smedt, Directeur général.

**Les parties ont convenu ce qui suit :**

**III. Définitions**

Conformément à l'article 4 du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la Directive 95/46/CE (Règlement Général sur la Protection des Données), dans le cadre du présent protocole, on entend par :

- « **destinataire** » : la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou tout autre organisme qui reçoit communication de données à caractère personnel, qu'il s'agisse ou non d'un tiers. Toutefois, les autorités publiques qui sont susceptibles de recevoir communication de données à caractère personnel dans le cadre d'une mission d'enquête particulière conformément au droit de l'Union ou au droit d'un État membre ne sont pas considérées comme des destinataires; le traitement de ces données par les autorités publiques en question est conforme aux règles applicables en matière de protection des données en fonction des finalités du traitement.<sup>1</sup>
- « **données à caractère personnel** » : toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable. Est réputée être une personne physique identifiable une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.
- « **responsable du traitement** » : la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement. Lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un Etat membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'union ou par le droit d'un état membre.
- « **sous-traitant** » : la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement.
- « **tiers** » : une personne physique ou morale, une autorité publique, un service ou un organisme autre que la personne concernée, le responsable du traitement, le sous-traitant et les personnes qui, placées sous l'autorité directe du responsable du traitement ou du sous-traitant, sont autorisées à traiter les données à caractère personnel.
- « **traitement** » : toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliqués à des données ou à des ensemble de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction.

En outre, dans le cadre de l'application du présent protocole, on entend par :

- « **finalité** » : but pour lequel les données sont traitées.

---

<sup>1</sup> Il convient également d'ajouter, ainsi que rappelé dans l'exposé des motifs de la loi du 30 juillet 2018 précitée, que les services de renseignement et de sécurité et les autorités visées au sous-titre 3 du titre 3 de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des données personnelles ne sont pas des destinataires, au sens de la définition du Règlement. Par conséquent, les services de renseignement et de sécurité et les autorités visées au sous-titre 3 du titre 3 sont exclus de la mention dans le protocole.

#### **IV. Contexte**

##### **I. Bruxelles Fiscalité**

a) La reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale

L'article 170, § 2, de la Constitution reconnaît à la Région de Bruxelles-Capitale une compétence fiscale propre. Selon cette disposition, « aucun impôt au profit de la communauté ou de la région ne peut être établi que par un décret ou une règle visée à l'article 134. La loi détermine, relativement aux impositions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les exceptions dont la nécessité est démontrée. » Ainsi, la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions prévoit dans son titre III « Des impôts régionaux » quels impôts sont régionaux. Parmi ceux-ci figurent la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de mise en circulation (article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, 10° et 11°).

A moins que la Région n'en décide autrement, l'Etat assure gratuitement dans le respect des règles de procédure qu'il fixe, le service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation, pour le compte de la Région et en concertation avec celle-ci (article 5, § 3 de la loi spéciale de financement).

L'article 5, § 3 de la loi spéciale de financement précise également qu'à partir de la deuxième année budgétaire suivant la date de notification du gouvernement de région au gouvernement fédéral de la décision d'assurer elle-même le service des impôts concernés, la région concernée assure le service de ces impôts.

Conformément à cette disposition, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de reprendre le service la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le service de ces taxes n'est plus assuré par l'Autorité fédérale (Service public fédéral Finances), mais par la Région de Bruxelles-Capitale (Service public régional de Bruxelles Fiscalité)<sup>2</sup>.

b) La taxe de mise en circulation sur les aéronefs

Parmi les objets taxables visés par la taxe de mise en circulation, le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (« CTAIR ») indique que :

« Il est établi au profit de l'État une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant :  
(...)

---

<sup>2</sup> Ordonnance du 28 novembre 2019 portant diverses dispositions dans le cadre de la reprise du service des taxes de circulation et du précompte immobilier par la Région de Bruxelles-Capitale

2° les avions, hydravions, hélicoptères, planeurs, ballons sphériques ou dirigeables et autres aéronefs, qu'ils soient plus lourds ou plus légers que l'air, avec ou sans moteur, dès qu'ils sont ou doivent être immatriculés ».

Aux fins de permettre une taxation des aéronefs, certaines des données détenues par le Service public fédéral Mobilité et Transports / Direction générale Transport aérien seront nécessaires.

c) La compétence du Service public régional de Bruxelles Fiscalité

Le Service public régional de Bruxelles Fiscalité (ci-après « Bruxelles Fiscalité ») est l'administration bruxelloise compétente pour assurer la gestion des taxes et impôts dont le service incombe ou incombera à la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 décembre 2016 portant création du Service public régional de Bruxelles Fiscalité (M.B., 23 décembre 2016).

Cette désignation est en outre plus précisément explicitée dans :

- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2019 portant désignation des fonctionnaires compétents dans le cadre de l'ordonnance du 6 mars 2019 relative au Code bruxellois de procédure fiscale (M.B., 4 octobre 2019) ;
- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 novembre 2019 portant désignation du service et des agents compétents dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale, (M.B., 13 décembre 2019).

En conséquence, c'est Bruxelles Fiscalité qui assure la gestion complète de la taxe de mise en circulation sur les aéronefs.

## II. SPF MT, DGTA

### **Registre des aéronefs : immatriculations et enregistrements**

En droit aérien, l'immatriculation d'un aéronef a un effet de droit public majeur : il confère à l'aéronef la nationalité du pays d'immatriculation. Dès lors, l'aéronef peut être considéré comme une parcelle du territoire national sur laquelle s'exerce la pleine souveraineté de l'Etat.

Les articles 17 à 19 de la Convention de Chicago<sup>3</sup> font de cette règle l'un des fondements du droit international aérien. Aux termes de l'article 17 : « Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur les registres duquel ils sont immatriculés ».

L'article 21 impose aux Etats signataires de la Convention de Chicago et membres de de l'Organisation Civile Internationale (OACI), tels que la Belgique, de recueillir les renseignements concernant l'immatriculation, la propriété et le contrôle de l'aéronef.

---

<sup>3</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947, et l'Annexe 7, Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs.)

L'article 6 de la loi belge du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne<sup>4</sup> consacre la même règle que l'article 17 précité : « L'immatriculation d'un aéronef opérée conformément aux prescriptions édictées en exécution de la présente loi lui confère la nationalité belge ».

Plusieurs textes réglementaires nationaux énoncent l'obligation d'immatriculation ou d'enregistrement en fonction du type d'aéronef ainsi que la création d'un Registre reprenant les immatriculations, les enregistrements ainsi que les données y relatives.

Également, ils lient – à l'exception des UAS - l'immatriculation de l'aéronef en Belgique à des conditions de nationalité du propriétaire (demandeur) et de domicile sur le territoire belge.

Lors de l'introduction de la demande d'immatriculation et/ou d'enregistrement, le propriétaire doit transmettre entre autres, son identité, son domicile, les caractéristiques de l'aéronef et les titres de propriété.

Il s'agit de :

- Arrêté Royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, Chapitre II – Immatriculation
- Arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés, art. 3 à 19.
- L'Arrêté Royal du 10 juin 2014 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des paramoteurs, Chapitre II – Enregistrement
- Arrêté royal du 8 novembre 2020 portant exécution du règlement d'exécution 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

## **V. Objet du protocole**

Le présent protocole a pour objet la transmission des données listées ci-dessous au point IX de SPF MT, DGTA, vers Bruxelles Fiscalité. Il s'agit de la transmission des données contenues dans les Registres relatifs aux immatriculations et aux enregistrements des aéronefs ayant la nationalité belge.

## **VI. Identification des Responsables du traitement et Data Protection Officer (DPO)**

### **1. Responsables du Traitement**

Le Service public fédéral Mobilité et Transports et Bruxelles Fiscalité agissent, dans le cadre de la transmission de données visée par le présent protocole, en qualité de responsables du

---

<sup>4</sup> Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne

traitement distincts, à savoir en tant qu'organismes qui déterminent respectivement les finalités et les moyens du traitement des données à caractère personnel ci-après concernées.

Dans le cadre de l'exécution du présent protocole, les responsables du traitement au sens du Règlement Général sur la Protection des Données sont :

1. Le SPF Mobilité et Transports, Direction Générale Transport Aérien
2. Le Service public régional de Bruxelles Fiscalité

## **2. Data Protection Officer**

### **Le Data Protection Officer de SPF MT est**

M. Vincent Van Hecke  
Email : [dpo@mobilite.fgov.be](mailto:dpo@mobilite.fgov.be)

### **Le Data Protection Officer de Bruxelles Fiscalité est :**

Mme Cristina Ganguzza  
E-mail : [dpo.bf@fisc.brussels](mailto:dpo.bf@fisc.brussels)

## **VII. Licéité**

Le traitement organisé par le présent protocole est licite en ce qu'il est « nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement » (art. 6, 1, e) RGPD). »

Pour Bruxelles Fiscalité, les finalités poursuivies par la communication de données à caractère personnel sont licites au regard de l'article 6, e), du règlement (UE) 2016/679 (règlement général sur la protection des données), dans la mesure où le traitement envisagé sur base de ces données est « nécessaire à l'exercice d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement ».

L'intérêt public invoqué en l'espèce se justifie comme suit : établissement et perception des impôts (taxe de mise en circulation sur les aéronefs)

## **VIII. Vérification de la ou des finalités en vue de la transmission des données à caractère personnel**

- 1) La ou les finalité(s) pour laquelle/lesquelles Bruxelles Fiscalité sollicite l'accès aux données faisant l'objet du traitement :

### **1. Gestion du service de la taxe de mise en circulation sur les aéronefs**

La perception de l'impôt vise :

- l'établissement de la taxe de mise en circulation ;
- l'enrôlement de la taxe de mise en circulation ;
- l'envoi aux contribuables des avertissements-extraits de rôle
- le dialogue avec le contribuable quant à sa taxation
- la perception de la taxe de mise en circulation ;
- le recouvrement forcé de la taxe de mise en circulation ;
- le contrôle de la taxe de mise en circulation ;
- la gestion des contestations administratives portées à l'encontre de la taxe de mise en circulation ;
- la gestion des recours judiciaires portés à l'encontre de la taxe de mise en circulation.

Pour établir la taxe de mise en circulation, Bruxelles Fiscalité est entièrement dépendant des données détenues par le Service public fédéral Mobilité et Transports, dans la mesure où ce dernier est l'institution qui délivre les immatriculations des aéronefs constituant le fait générateur de la taxe.

## **2. Etudes statistiques réalisées dans le cadre du développement de nouvelles politiques fiscales**

Bruxelles Fiscalité est également chargé de réaliser les études visant à modifier la législation existante (par exemple : le taux d'imposition, les éléments à prendre en considération pour déterminer la base de l'impôt, les exonérations, etc.).

A cet effet, une connaissance précise de la matière imposable est nécessaire, afin de pouvoir notamment mesurer l'impact budgétaire qu'aurait telle ou telle modification.

Les données utilisées dans ce cadre seront, conformément à ce que prévoit à cet effet la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, anonymisées ou pseudonymisées avant d'être communiquées au service (interne à Bruxelles Fiscalité – Direction de la Gestion fiscale) en charge de ces études.

2) La ou les finalités pour lesquelles le SPF MT, DGTA, a récolté les données faisant l'objet du traitement :

Plusieurs textes réglementaires internationaux et nationaux énoncent l'obligation d'immatriculation ou d'enregistrement en fonction du type d'aéronef ainsi que la création d'un Registre reprenant les immatriculations, les enregistrements ainsi que les données y relatives.

Il s'agit de :

- Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947, articles 17 à 21 et l'Annexe 7, Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs ( ci- après Convention de Chicago et la Loi approbation 1947) ;

- Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, article 6 ;
- L'Arrêté Royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, Chapitre II – Immatriculation ;
- Arrêté royal du 25 mai 1999 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des aéronefs ultra-légers motorisés, art. 3 à 19 ;
- Arrêté Royal du 10 juin 2014 fixant les conditions particulières imposées pour l'admission à la circulation aérienne des paramoteurs, Chapitre II – Enregistrement ;
- Arrêté royal du 8 novembre 2020 portant exécution du règlement d'exécution 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

### 3) Compatibilité entre les finalités du traitement initial opéré par le SPF MT, DGTA et les finalités du traitement ultérieur opéré par Bruxelles Fiscalité

En vertu de l'article 95 combiné à l'article 34 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, le SPF Mobilité, DGTA « veille à ce que les données qui sont nécessaires pour la détermination de l'impôt soient mises à la disposition de l'administration de manière électronique ».

Cette mise à disposition desdites données est également contenue dans l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions du 7 décembre 2001 relatif à l'échange d'informations dans le cadre de l'exercice de leurs compétences fiscales et aux procédures de concertation concernant l'applicabilité technique des modifications aux impôts régionaux projetées par les Régions et l'applicabilité technique de l'instauration par les Régions de réductions ou d'augmentations générales de l'impôt des personnes physiques dû, qui impose à « l'autorité fédérale [...] de fournir aux administrations fiscales concernées [...] des régions les informations dont elle dispose et qui sont utiles pour l'établissement, le prélèvement, la perception, le contrôle ou le recouvrement d'un impôt [...] régional ».

Les parties confirment par conséquent que les finalités pour lesquelles les données sont transmises, conformément au présent protocole, sont compatibles avec celles pour lesquelles elles ont été initialement récoltées.

## **IX. Catégories de données à caractère personnel transférées et leur format**

<b>Données demandées</b>	
<b>Donnée 1</b>	
<b>Identification de l'aéronef</b>	
Catégorie et type de données	Numéro d'immatriculation/registre Numéro de série Modèle Année de construction



Preuve de proportionnalité	<p>Cette donnée est nécessaire afin de déterminer quels sont les aéronefs pour lesquels une taxe de mise en circulation est due au profit de la Région de Bruxelles-Capitale</p> <p>En vertu des articles 94, 2°, et 99, § 2, du CTAIR, la taxe de mise en circulation sur les aéronefs est due <b>dès qu'ils sont ou doivent être immatriculés.</b></p> <p>De l'immatriculation de l'aéronef dépend donc l'existence d'une taxe de mise en circulation.</p> <p>La connaissance de cette immatriculation par Bruxelles Fiscalité n'est possible que si le SPF Mobilité et Transports lui communique cette donnée.</p> <p>Le numéro exact de l'immatriculation permet d'assurer que la taxe qui sera établie par Bruxelles Fiscalité porte bien sur l'aéronef visé.</p> <p>Le numéro de série et le modèle permettent d'assurer une identification exacte de l'aéronef pour lequel une taxe de mise en circulation est établie.</p> <p>L'année de construction permet d'appliquer la taxe forfaitaire prévue à l'article 98, § 2, alinéa 4, du CTAIR : lorsque l'aéronef a 10 ans ou plus, la taxe est fixée forfaitairement à 61,50 EUR, indépendamment de la durée de son immatriculation (voir ci-dessous, donnée 4).</p>
<p><b>Donnée 2</b>  <b>Identification du titulaire de l'immatriculation de l'aéronef</b></p>	
Catégorie et type de données	<p>Si le demandeur est une personne physique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nom et prénom(s)</li> <li>– Adresse</li> </ul> <p>Si le demandeur est une personne morale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dénomination sociale</li> <li>– Siège social (adresse)</li> </ul>
Preuve de proportionnalité	<p>Cette donnée est nécessaire afin d'identifier précisément le contribuable de la taxe de mise en circulation.</p> <p>En vertu de l'article 100, § 1<sup>er</sup>, du CTAIR, la taxe est due par la personne physique ou la personne morale qui est reprise au certificat d'immatriculation lors de la première utilisation de l'aéronef par les soins de ladite personne physique ou morale.</p>

	<p>Les nom et prénom(s) et l'adresse permettent d'identifier le redevable.</p> <p>Il n'y aura taxe de mise en circulation due au profit de la région de Bruxelles-Capitale que si le titulaire de l'aéronef immatriculé est établi en Région de Bruxelles-Capitale (art. 5, § 1<sup>er</sup>, 11°, de la loi spéciale du 16 janvier 1989).</p>
<p><b>Donnée 3</b> <b>Catégorie d'aéronef</b></p>	
Catégorie et type de données	<p>La catégorie d'aéronef tel que décrite dans le répertoire, distinguant selon qu'il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'un aéronef ultraléger motorisé ;</li> <li>- d'un paramoteur ou d'un aéronef télépiloté ;</li> <li>- d'un aéronef de tout autre type (avec indication du type au sens de la réglementation applicable à l'immatriculation/ enregistrement des aéronefs).</li> </ul>
Preuve de proportionnalité	<p>Cette donnée est nécessaire afin de déterminer le montant de la taxe de mise en circulation due par le contribuable, lequel dépend de la catégorie de l'aéronef envisagé.</p> <p>En vertu de l'article 98, § 1er, b., du CTAIR, la taxe de mise en circulation est de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 619 EUR pour les aéronefs ultralégers motorisés ;</li> <li>- 61,50 EUR pour les paramoteurs et les aéronefs télépilotés ;</li> <li>- 2.478 EUR pour tous les autres aéronefs.</li> </ul> <p>Il est donc indispensable de connaître ces catégories afin de pouvoir déterminer la hauteur de l'imposition qui devra être établie.</p> <p>La connaissance des autres catégories est également nécessaire afin de pouvoir mener des études sur la modification du taux d'imposition en fonction de la catégorie. (Comme mentionné ci-dessus, les données utilisées pour mener des études sont au préalable anonymisées ou pseudonymisées.)</p>
<p><b>Donnée 4</b> <b>La date de la première immatriculation, y compris à l'étranger et la radiation de cette immatriculation, et la date « de dernière immatriculation »</b></p>	
Catégorie et type de données	<p>La date complète (jour/mois/année) de la première immatriculation, de la radiation de l'immatriculation et de la dernière immatriculation et l'indication s'il s'agit d'une première immatriculation au nom du titulaire ou d'une ré-immatriculation.</p>

<p>Preuve de proportionnalité</p>	<p>Les données « date de la dernière immatriculation » et « indication de première immatriculation au nom du titulaire ou ré-immatriculation » sont nécessaires pour :</p> <p>a) Déterminer l'existence et la date du fait générateur de la taxe de mise en circulation</p> <p>Le fait générateur de la taxe de mise en circulation est l'immatriculation d'un aéronef ou son inscription dans l'un des registres susmentionnés au nom de son titulaire. La taxe de mise en circulation est une taxe unique, due à l'occasion de la première immatriculation d'un aéronef au nom d'un titulaire ; la ré-immatriculation d'un même aéronef au nom du même titulaire ne donne pas lieu à taxation. De la date d'immatriculation dépend également la détermination du tarif applicable dans la mesure où la taxe de mise en circulation est indexée le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année.</p> <p>b) assigner à la taxe de mise en circulation un exercice d'imposition</p> <p>En vertu de l'article 103 du CTAIR, la taxe de mise en circulation est rattachée à un exercice d'imposition commençant le premier jour du mois au cours duquel la taxe est due. Ces exercices d'imposition sont désignés par le millésime de l'année au cours de laquelle la taxe est due.</p> <p>Ainsi, pour un aéronef immatriculé le 31 mai 2020, la taxe sera rattachée à l'exercice d'imposition 2020.</p> <p>La donnée « date de la radiation de l'immatriculation » est nécessaire afin de déterminer si un dégrèvement de la taxe doit être accordé.</p> <p>En vertu de l'article 105 du CTAIR, dégrèvement de la taxe est accordé si l'aéronef est transféré, dans les 6 mois de son immatriculation, dans un autre Etat membre de l'Union européenne pour y être munis, en régime définitif, d'une marque d'immatriculation ou d'une lettre de pavillon de cet autre Etat membre.</p> <p>Il est donc nécessaire pour Bruxelles Fiscalité de connaître tous les aéronefs pour lesquels l'immatriculation a été radiée et à quelle date, afin de déterminer si un dégrèvement est susceptible de devoir être accordé au contribuable qui en fait la demande.</p>
-----------------------------------	--

	<p>La donnée « date de première immatriculation », y compris à l'étranger, est nécessaire afin d'octroyer la réduction visée à l'article 98, § 2, alinéa 4, du CTAIR</p> <p>Cet article prévoit une réduction de la taxe de mise en circulation au profit des aéronefs qui ont déjà été régulièrement immatriculés, soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, à concurrence d'un taux qui varie en fonction de la durée de l'immatriculation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10% si de 1 à moins de 2 ans</li> <li>- 20% si de 2 à moins de 3 ans</li> <li>- 30% si de 3 à moins de 4 ans</li> <li>- 40% si de 4 à moins de 5 ans</li> <li>- 50% si de 5 à moins de 6 ans</li> <li>- 60% si de 6 à moins de 7 ans</li> <li>- 70% si de 7 à moins de 8 ans</li> <li>- 80% si de 8 à moins de 9 ans</li> <li>- 90% si de 9 à moins de 10 ans</li> </ul> <p>Il est donc indispensable, pour le cas d'un aéronef immatriculé à l'étranger qui serait ensuite immatriculé en Belgique ou pour le cas d'un aéronef réimmatriculé au nom d'un nouveau titulaire, de connaître la date de cette première immatriculation à l'étranger afin de pouvoir appliquer le taux de réduction adéquat.</p>
--	--

#### **X. Délai de conservation des données et justification de la nécessité de ce délai**

Les fichiers reprenant les données communiquées par la DG Transport aérien seront conservés par Bruxelles Fiscalité jusqu'à huit ans à partir de la date de l'immatriculation de l'aéronef, correspondant au délai (maximal) durant lequel il peut être amené à enrôler la taxe de mise en circulation (et, le cas échéant, à réviser un enrôlement déjà réalisé) conformément aux articles 12 et 13 du Code bruxellois de procédure fiscale.

Les données communiquées par la DG Transport aérien qui ont été utilisées pour enrôler une taxe de mise en circulation seront conservées dans les dossiers administratifs fiscaux individuels des contribuables jusqu'au paiement intégral des taxes concernées et la clôture définitive des procédures et recours administratifs et judiciaires intentés contre la taxation et/ou son recouvrement.

Les données communiquées utilisées pour l'enrôlement d'une taxe de mise en circulation seront en outre conservées 10 ans à compter de la date de la dernière pièce justificative du droit constaté que constitue la recette fiscale de taxe de mise en circulation (enrôlement, dégrèvement le cas échéant sur décision de justice) conformément à l'obligation de conservation des pièces justificatives des droits constatés imposée par l'article 40 de

l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle.

#### **XI. Modalités de la communication des données**

L'échange de données se fera sous forme d'un envoi sécurisé de fichier protégé contenant un extrait du registre d'immatriculation des aéronefs contenant les seules données mentionnées à l'article IX.

#### **XII. Périodicité du transfert et justification**

a) La périodicité de la transmission des données est : chaque mois.

b) Justification de la périodicité :

La taxe de mise en circulation est due dès qu'un aéronef est immatriculé et est rattaché à un exercice d'imposition commençant le 1<sup>er</sup> jour du mois durant lequel a eu lieu cette immatriculation.

Il est donc nécessaire de pouvoir disposer mensuellement des immatriculations pour une mise en œuvre efficace de la procédure de taxation.

#### **XIII. Catégories de destinataires**

Les fichiers contenant les données mentionnées au point IX seront communiqués aux catégories d'agents suivants, dans la mesure où ils sont chargés des missions d'établissement et d'enrôlement de la taxe de mise en circulation :

- Les agents de la direction de la gestion des données, chargée de l'intégration des données dans les référentiels et logiciels utilisés par Bruxelles Fiscalité pour procéder à l'enrôlement des taxes
- Les agents de la direction de l'enrôlement, chargée de procéder à l'enrôlement des taxes et l'information du contribuable de cet enrôlement
- Les juristes de la direction des affaires juridiques et des recours, dans la mesure où leur intervention est nécessaire pour déterminer s'il y a lieu à enrôlement et, le cas échéant, les modalités particulières de la taxation concernée.

Les données, une fois utilisées pour l'enrôlement d'une taxe de mise en circulation et rassemblées dans les dossiers administratifs individuels des contribuables, sont accessibles aux catégories de destinataires suivantes :

- Les agents de la direction de la gestion des données (cellule courriers), chargée de l'envoi des avertissements-extraits de rôle ;
- Les agents de la direction de la gestion de la clientèle, chargée des interactions de première ligne avec les contribuables sur leurs dossiers fiscaux

- Les agents de la direction de l'enrôlement, chargée du traitement des réclamations administratives de première ligne dirigées contre l'imposition
- Les agents de la direction des affaires juridiques et des recours, chargée du traitement des recours préjudiciaires (réclamations administratives de deuxième ligne) et des recours judiciaires dirigés contre l'imposition

#### **XIV. Transmission aux tiers**

1. Avocats, huissiers de justice et notaire
2. Juges et autres parties dans le cadre des procédures judiciaires

##### Justification :

- 1) Lorsqu'il est nécessaire de faire appel aux services d'un avocat, d'un huissier de justice ou d'un notaire<sup>5</sup>, les données nécessaires à l'accomplissement de leurs missions peuvent leur être transmises.
- 2) La communication à ces tiers a pour objectif de permettre la bonne exécution ou la bonne application des dispositions relatives à l'établissement, au contrôle et au recouvrement de la taxe de mise en circulation en cas de litige judiciaire.

#### **XV. Sous-traitant**

Bruxelles-Fiscalité s'assure que les obligations découlant du présent protocole sont communiquées aux éventuels sous-traitants des parties, conformément à l'article 28 du RGPD.

Bruxelles-Fiscalité s'engage à communiquer le nom du/des sous-traitant(s) qui aura (auront) accès aux données visées par le présent protocole. Il en ira de même en cas de changement de sous-traitants.

En cas de problème avec son/ses sous-traitant(s) Bruxelles-Fiscalité s'engage à prendre les mesures appropriées pour s'assurer de la conformité du traitement avec la législation en matière de protection des données à caractère personnel en général et avec le RGPD en particulier.

#### **XVI. Sécurité**

Conformément aux articles 32 à 34 du RGPD, les parties s'engagent à protéger leurs données à caractère personnel contre toute violation de la sécurité entraînant, de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée de données à caractère personnel ou l'accès à de telles données.

---

<sup>5</sup> Notification des taxes non acquittées au notaire dans le cadre de l'application des voies de recouvrement auprès des notaires en cas de vente ou d'affectation hypothécaire d'un immeuble par le contribuable (art. 69 et s. Code bruxellois de procédure fiscal)

Bruxelles Fiscalité s'engage à mettre en place des mesures de sécurité techniques et organisationnelles permettant la protection des données communiquées contre tout traitement non autorisé ou illicite, toute perte ou altération et de remédier ou d'atténuer le risque de violation, contre la perte accidentelle ou le vol des données, contre les modifications, contre l'accès non autorisé ou l'abus et toute autre utilisation illicite des données à caractère personnel.

Par la signature du présent protocole, Bruxelles Fiscalité confirme que les réseaux auxquels sont connectés les équipements impliqués dans le traitement des données à caractère personnel garantissent la confidentialité et l'intégrité de celles-ci.

En cas de violation de la sécurité, Bruxelles Fiscalité s'engage à prévenir immédiatement le SPF Mobilité et Transports par e-mail avec accusé de réception à l'adresse [BCAA.DPO@mobilite.fgov.be](mailto:BCAA.DPO@mobilite.fgov.be).

Chacune des parties informe l'autre de toute modification substantielle apportée aux mesures de sécurité technique et d'organisation relatives aux traitements de données prévus par le présent protocole.

## **XVII. Restrictions légales applicables aux droits des personnes concernées**

Le(s) traitement(s) de données effectué(s) par l'autorité publique ou l'organisation privée destinataire des données, suite à la transmission de données qui fait l'objet du présent protocole, ne fait l'objet d'aucune restriction légale applicable aux droits des personnes concernées. Celles-ci disposent donc pleinement des droits qui leur sont conférés par le RGDP.

Les parties s'engagent à répondre aux obligations découlant de l'exercice des droits de la personne concernée.

Les personnes concernées ont le droit :

- D'accéder à leurs données à caractère personnel.
- D'obtenir la rectification de leurs données à caractère personnel inexactes les concernant.
- D'obtenir la limitation du traitement de leurs données à caractère personnel dans certains cas prévus par le RGPD<sup>6</sup>.
- De s'opposer au traitement de leurs données à caractère personnel dans certains cas prévus par le RGPD<sup>7</sup>.
- D'obtenir, dans certains cas prévus par le RGPD<sup>8</sup>, l'effacement de leurs données à caractère personnel.

---

<sup>6</sup> Art.17, ibid.

<sup>7</sup> Art.6, ibid.

<sup>8</sup> Art.17, ibid.

## **XVIII. Transparence**

Conformément à l'article 20, §3, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des données à caractère personnel, les Parties s'engagent à publier le présent protocole sur leurs sites web respectifs, à savoir :

- pour Bruxelles Fiscalité, sur son site web ([www.fiscalite.brussels](http://www.fiscalite.brussels));
- pour le SPF Mobilité et Transports – DGTA sur le site web du Service public fédéral Mobilité et Transports ([www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)).

Les Parties s'engagent également à rendre disponible le présent protocole en version papier, sur simple demande écrite du citoyen.

## **XIX. Confidentialité**

Bruxelles Fiscalité ainsi que ses sous-traitants garantissent la confidentialité des données et les résultats de leur traitement qui sont obtenus dans le cadre du présent protocole.

Il s'ensuit que ces données et les résultats de leur traitement :

- ne seront utilisés que si nécessaire et conformément aux finalités décrites dans le présent protocole,
- ne seront ni diffusés ni copiés,
- ne seront pas gardés plus longtemps que la durée de conservation prévue par ce protocole.

Tout résultat produit sur base des données communiquées en vertu du présent protocole, constitue la propriété du SPF Mobilité et Transports et ne peut être publié ou communiqué à des tiers, sauf accord écrit préalable.

Bruxelles Fiscalité et toute personne à laquelle il communique des données sont tenues au secret professionnel quant aux informations qu'elles auraient pu obtenir en vertu du présent protocole.

Tout renseignement dont le personnel de Bruxelles Fiscalité et de ses sous-traitants sera amené à prendre connaissance dans le cadre du présent protocole, tous les documents qui lui seront confiés et toutes les réunions auxquelles il participera sont strictement confidentiels.

Bruxelles Fiscalité s'engage à garder secrètes, tant pendant qu'après traitement, toutes les informations confidentielles, de quelque ordre que ce soit, qui lui seront communiquées ou dont elle aura eu connaissance en vertu du présent protocole.

Bruxelles Fiscalité se porte garant du respect de la confidentialité de ces informations par son personnel et son (ses) sous-traitant(s) et s'engage à ne pas les divulguer à des tiers. Elle ne communiquera à son personnel et à celui de son (ses) sous-traitant(s) que les données strictement nécessaires à l'exécution de leurs tâches.

Bruxelles Fiscalité s'engage à ne pas copier tout ou partie de l'information du SPF Mobilité et Transports, si celle-ci se trouve sur un support mis à disposition par le SPF Mobilité et



Transports et à ne pas saisir tout ou partie de l'information du SPF Mobilité et Transports sur un support quelconque, sauf pour l'exécution des finalités dûment autorisées, et ce uniquement si cela s'avère nécessaire.

Le SPF Mobilité et Transports a le droit, à tout moment, de demander à Bruxelles Fiscalité de lui remettre tout ou partie des supports d'information sur lesquels Bruxelles Fiscalité aura stocké de l'information du SPF Mobilité et Transports. Bruxelles Fiscalité s'engage à remettre immédiatement les supports réclamés sans les copier.

Bruxelles Fiscalité est responsable de tout dommage dont le SPF Mobilité et Transports serait victime du fait du non-respect par lui-même, son sous-traitant ou par les membres de son personnel d'obligations qui lui incombent en vertu du présent article.

## **XX. Audits – contrôles**

S'il l'estime nécessaire, le SPF Mobilité et Transports se réserve le droit de réaliser des audits ad hoc et sur place et des enquêtes par sondages, au besoin auprès des personnes concernées par le traitement de leurs données mais aussi auprès de Bruxelles Fiscalité et/ou des utilisateurs finaux, afin de contrôler si les engagements issus du présent protocole sont respectés.

Le SPF Mobilité et Transports est autorisé à contrôler l'utilisation finale qui est faite des données.

## **XXI. Sanctions**

En cas d'infraction à la bonne exécution du présent protocole par Bruxelles Fiscalité, le SPF Mobilité et Transports pourra, sans mise en demeure préalable, suspendre la délivrance des données visées par le présent protocole.

Le SPF Mobilité et Transports se réserve le droit de poursuivre Bruxelles Fiscalité en justice et de lui réclamer le paiement de tout préjudice subi suite à une inexécution fautive du présent protocole.

## **XXII. Modifications et évaluations du protocole**

Le présent protocole d'accord ne peut être modifié que par écrit avec l'accord des deux parties.

Toutes les adaptations prendront effet à compter de la date qui sera déterminée dans le protocole d'accord adapté.

Il sera procédé à une révision du présent protocole si les parties l'estiment nécessaire.

**XXIII. Assistance technique – communication**

Pour les besoins techniques spécifiques découlant du présent protocole, les parties peuvent régler l'assistance technique par le biais d'un SLA.

**XXIV. Litiges**

En cas de difficulté d'interprétation ou d'application du présent protocole, les parties s'engagent à se concerter afin de tenter de trouver une solution amiable.

A défaut d'y parvenir, seront seules compétentes pour trancher le litige les juridictions civiles francophones de Bruxelles.

**XXV. Résiliation**

Chacune des parties pourra mettre fin au présent accord moyennant la notification à l'autre partie par envoi recommandé d'un préavis de douze mois.

**XXVI. Durée du protocole et entrée en vigueur**

La présente convention prend effet à la date de sa signature et est conclue pour une durée indéterminée.

**Pour le SPF Mobilité et Transports, Pour le Service régional Bruxelles-Fiscalité  
Direction générale Transport aérien**

**Le représentant,**

**Koen Milis, Directeur général**

**Le représentant,**

**Dirk De Smedt, Directeur général**