

COM (2017) 280 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 juin 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 juin 2017

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017
(OR. en)

9673/17

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0128 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 928**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 ^{er} juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 280 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 280 final.

p.j.: COM(2017) 280 final



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• **Justification et objectifs de la proposition**

Des systèmes de perception par télépéage ont été déployés au niveau national, régional ou local dans 20 États membres et leur nombre est en constante augmentation. La grande majorité de ces systèmes requièrent que les usagers de route installent des équipements spéciaux (appelés «unités embarquées») à bord de leurs véhicules. Seuls quelques-uns offrent une interopérabilité transfrontière. Il en résulte des coûts et des charges pour les usagers, qui doivent équiper leurs véhicules de plusieurs unités embarquées pour être en mesure de circuler sans contrainte dans différents pays. Les coûts sont actuellement estimés à 334 millions d'EUR par an, et devraient passer juste en dessous des 300 millions d'EUR par an d'ici 2025 (sans nouvelle intervention au niveau de l'UE).

L'absence d'interopérabilité transfrontière génère également des coûts pour les autorités, qui doivent fournir et entretenir des unités embarquées superflues qui fonctionnent sur le territoire national, mais ne peuvent pas être utilisées à l'étranger. Pour un seul système national utilisant la localisation par satellite pour définir la position des véhicules¹, le coût unique de fourniture des unités embarquées s'élève à 120 millions d'EUR et les coûts d'entretien sont de 14,5 millions d'EUR par an.

Pour remédier à cette situation, une directive concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier a été adoptée en 2004². Une décision de la Commission de 2009 exposant la manière dont l'interopérabilité devrait être assurée en pratique³ prévoit que des prestataires spécialisés pour le service européen de télépéage (les «prestataires du SET») proposent aux usagers de la route des unités embarquées compatibles avec tous les systèmes de perception par télépéage dans l'UE.

Les objectifs de la législation sont loin d'avoir été réalisés. Un certain degré d'interopérabilité transfrontière a été atteint mais, que ce soit en Allemagne, Croatie, Grèce, Hongrie⁴, Irlande⁵, Italie, Pologne, Slovaquie, Slovaquie, République tchèque ou au Royaume-Uni, seules les unités embarquées nationales peuvent encore être utilisées pour acquitter les péages.

Il existe deux raisons principales à cela:

- les prestataires du SET sont confrontés à d'importantes barrières à l'entrée, telles que:
 - traitement discriminatoire de la part des autorités (notamment par la protection des opérateurs historiques);

¹ De tels systèmes sont actuellement en place en Allemagne, en Belgique, en Hongrie et en Slovaquie, mais d'autres États membres (la Bulgarie et la Suède, pour l'instant) envisagent de les adopter.

² Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

³ Décision de la Commission 2009/750/CE du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11).

⁴ Dans le système de péage hongrois, différentes unités embarquées peuvent être utilisées, mais elles sont presque toutes nationales. Les unités SET ne peuvent pas être utilisées pour l'instant.

⁵ En Irlande, il existe de nombreux fournisseurs d'unités embarquées, mais ils sont tous nationaux. L'interopérabilité transfrontière n'y est pas encore possible.

- procédures d'agrément longues et fluctuantes; et
- spécificités techniques des systèmes locaux qui ne sont pas conformes aux normes établies.

Le fait que la législation actuelle n'énonce pas de façon suffisamment claire les obligations des percepteurs de péage (qui gèrent les systèmes de péage) et des États membres à l'égard des prestataires du SET a permis le maintien de ces barrières sans que cela constitue une infraction au droit de l'Union. Il est donc important que ces obligations soient définies de manière détaillée, afin que les services liés au SET puissent se développer parallèlement aux services nationaux;

- la législation relative au SET a imposé aux prestataires du SET des exigences excessives, telles que:
 - l'obligation de fournir leurs services dans tous les États membres dans un délai de 24 mois à compter de leur enregistrement officiel. Apparemment, cette exigence a longtemps dissuadé d'éventuels prestataires de s'enregistrer, car ils craignaient d'être radiés dans leur État membre d'établissement s'ils ne parvenaient pas à couvrir tous les secteurs de SET dans le délai prescrit; et
 - l'obligation d'alimenter le marché des véhicules utilitaires légers avec de coûteuses unités embarquées utilisant la localisation par satellite (alors qu'aucun système de télépéage pour les véhicules utilitaires légers n'utilise actuellement cette technologie). Il est dès lors impossible aux prestataires du SET d'offrir un service concurrentiel aux propriétaires des véhicules utilitaires légers. Les unités embarquées utilisant la localisation par satellite restent plus chères que les unités embarquées simples basées sur les micro-ondes que les prestataires de services de péage nationaux utilisent; en outre, leurs fonctionnalités supplémentaires et leur puissance de calcul additionnelle sont redondantes pour la perception des péages des véhicules utilitaires légers. Tant que le prix des unités embarquées utilisant la localisation par satellite restera aussi élevé, il importe de prévoir une période au cours de laquelle un marché du SET pour les véhicules utilitaires légers pourra s'établir, en permettant aux prestataires du SET d'équiper leurs clients au moyen d'unités embarquées simples, compatibles avec les systèmes de péage existants.

Un autre problème réside dans la difficulté de contraindre les propriétaires de véhicules immatriculés dans un autre État membre à respecter les péages. Un État membre qui détecte une infraction au péage au moyen d'un dispositif de contrôle automatique ne peut pas identifier l'auteur de l'infraction sur la base du numéro de plaque lorsque le véhicule est immatriculé à l'étranger. Il n'existe aucune base juridique au niveau de l'UE pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres aux fins du respect du péage. La perte de recettes qui en résulte pour les systèmes de péage nationaux, régionaux et locaux est de l'ordre de 300 millions d'EUR par an.

Il est important de suivre l'évolution des services et applications nouveaux, en particulier celle des services de transport intelligents (STI) coopératifs, afin d'exploiter à un stade précoce leurs possibilités de synergies avec les systèmes de télépéage. Il importe également que des services à valeur ajoutée puissent être offerts par le biais de la même plate-forme technologique (l'équipement embarqué) que celle utilisée pour la perception par télépéage.

La présente proposition s'inscrit dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), qui privilégie une réduction de la charge réglementaire pour les entreprises.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente initiative constitue une refonte d'un acte législatif existant (la directive 2004/52/CE). Elle vise à combler les lacunes de la législation en vigueur pour la rendre plus efficace dans la réalisation de ses objectifs. Il est également proposé que la directive expose de manière plus précise le rôle des différentes catégories d'acteurs du marché du SET, qui sont à l'heure actuelle uniquement définies dans la décision 2009/750/CE.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

En améliorant les conditions-cadres sur le marché de la perception par télépéage, l'initiative contribuera à achever le marché intérieur et le marché unique du numérique. En outre, en facilitant le déploiement et la mise en œuvre des systèmes de télépéage, elle permettra une généralisation des principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», et contribuera ainsi à la réalisation des objectifs de l'union de l'énergie. En particulier, cette initiative renforcera l'efficacité et l'efficience de la proposition visant à réviser la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures⁶, présentée concomitamment.

Enfin, l'initiative propose un cadre juridique pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules aux fins du respect du péage. Cela contribuera à la réalisation d'objectifs dans les domaines de la justice et des droits fondamentaux. D'un point de vue opérationnel, les dispositions proposées sont conformes à la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière⁷. Ces dispositions sont également conformes à la législation applicable sur la protection des données à caractère personnel.

2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La base juridique de la proposition est la même que celle de la directive en vigueur (directive 2004/52/CE), c'est-à-dire l'article 91 du traité.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'organisation déficiente du marché de la perception par télépéage dans un État membre A aura des répercussions négatives sur les usagers de la route immatriculés dans un État membre B, et vice versa. Par conséquent, aucun État membre pris individuellement n'a de motivation à faire évoluer les choses, à moins que les intérêts des citoyens et des entreprises de l'UE ne soient pris en considération. Pour ce faire, l'action doit nécessairement être menée à l'échelle de l'UE.

⁶ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

⁷ Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

En ce qui concerne le contrôle transfrontière du respect des péages, l'approche purement intergouvernementale a montré ses limites, puisque quelques États membres seulement ont signé entre eux des accords bilatéraux. Seule l'UE est en mesure d'instaurer un système efficace d'échange d'informations sur les contrevenants entre tous les États membres.

- **Proportionnalité**

Les éléments nouveaux (par rapport à la directive 2004/52/CE) ont été formulés après une analyse préliminaire approfondie de la liste complète des actions suggérées par les parties prenantes dans le cadre de la consultation publique. La proportionnalité était l'un des principaux critères d'évaluation. Les mesures les moins proportionnées, notamment l'harmonisation systématique des systèmes de télépéage au sein de l'UE, ont été étudiées dans le cadre de l'analyse d'impact et ont été rejetées.

- **Choix des instruments**

L'initiative modifie de façon non négligeable les dispositions de la directive 2004/52/CE et y ajoute de nombreuses dispositions nouvelles. Par souci de clarté, l'acte proposé est donc une nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil (refonte).

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Les conclusions de l'évaluation ex post de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE, exposées dans un seul et même document de travail des services de la Commission⁸, sont les suivantes.

- La législation n'a pas réussi à atteindre la plupart des objectifs qu'elle s'était fixés: pour les percepteurs de péage, les coûts du télépéage n'ont guère diminué et les usagers de la route ne disposent toujours d'aucun SET;
- On a peu avancé sur l'interopérabilité des télépéages et, à quelques exceptions près, les unités embarquées n'ont pas été intégrées à d'autres dispositifs. L'interopérabilité, quand elle existe, est principalement disponible au niveau national: seuls quelques accords transnationaux ont été conclus. Ce déficit relatif d'interopérabilité transfrontière est dû à la structure anticoncurrentielle de nombreux marchés nationaux, les autorités accordant une position privilégiée sur le marché à un seul opérateur du système de péage, et aux contraintes imposées par la législation relative au SET elle-même (en particulier, l'obligation pour les prestataires du SET d'être en mesure d'offrir leurs services dans toute l'Union dans un délai de 24 mois). L'interopérabilité transfrontière est coûteuse et difficile à concrétiser en raison d'écarts importants dans la mise en œuvre, au sein de chaque système de péage national, des trois technologies autorisées par la réglementation sur le SET. Elle est également entravée par l'absence de dispositions effectives qui permettraient de contraindre les propriétaires de véhicules immatriculés dans un autre État membre à respecter les péages.

⁸ Indiquer la référence lorsqu'elle sera publiée.

- En ce qui concerne son champ d’application, la législation n’est que partiellement pertinente car le fait qu’elle exige de tous les prestataires du SET de couvrir tous les types de véhicules et tous les secteurs à péage en Europe est considéré comme une exigence excessive. Il serait plus efficace de laisser les prestataires du SET libres de répondre aux exigences de leurs clients, plutôt que d’être tenu de leur imposer un service complet mais coûteux et superflu.
- La législation pourrait apporter une valeur ajoutée européenne considérable puisque les accords de coopération volontaire entre les États membres n’aboutissent pas à une couverture substantielle du marché intérieur par le SET. En tout état de cause, comme peu d’accords de coopération volontaire ont été conclus, ce potentiel n’a été concrétisé que dans une très faible mesure; enfin:
- La directive évoque des «opérateurs» sans les définir pour désigner les entités responsables de la fourniture du SET, alors que la décision fait référence à des «prestataires du SET» bien définis. Il y a par conséquent un certain manque de cohérence entre les deux actes juridiques.

Les résultats de l’évaluation ex post sont allés alimenter directement les travaux menés afin de recenser les problèmes que la présente initiative vise à résoudre.

- **Consultation des parties intéressées**

Dans le cadre de la préparation de l’évaluation ex post et de l’analyse d’impact, la Commission a procédé à cinq grandes consultations:

1) Une consultation publique sur la base d’un questionnaire en ligne

La consultation était ouverte entre le 8 juillet et le 2 octobre 2016 (12 semaines). Le questionnaire contenait des questions intéressant principalement le grand public, offrant à tout un chacun la possibilité d’exprimer son point de vue sur le télépéage sans entrer dans les détails techniques. Les participants ont cependant pu développer leurs thèses en réponse à plusieurs questions ouvertes et télécharger des documents de synthèse et autres documents.

Pour la Commission, l’objectif de la consultation était de sonder l’opinion du public sur les grandes options politiques (tant celles qui étaient reprises dans la législation en vigueur que celles qui étaient à l’étude dans le cadre de la révision législative). Bien que le nombre relativement faible de réponses amène à s’interroger sur leur représentativité, il s’en dégage un soutien marqué pour l’ensemble des grandes options envisagées dans la proposition actuelle.

2) Un appel à contributions écrites à l’intention de toutes les parties intéressées

Les parties intéressées ont eu la possibilité de fournir des contributions à l’évaluation ex post et à l’analyse d’impact. Au total, 22 contributions utiles ont été reçues: neuf provenant d’opérateurs de péage/d’autoroute, neuf provenant d’entreprises de transport et quatre d’autorités publiques.

3) Une consultation restreinte de professionnels sur des thèmes abordés dans l’évaluation ex post.

Cette consultation ciblée de parties intéressées a été lancée le 26 juin 2015 et est demeurée ouverte jusqu’au 1^{er} septembre 2015 (10 semaines). L’objectif principal était de recueillir des informations et des données afin de combler les lacunes dans les

connaissances qui étaient nécessaires à la Commission pour préparer l'évaluation ex post.

Quatre questionnaires distincts adressés à différents groupes de parties prenantes au SET ont suscité un total de 22 réponses. Compte tenu du nombre relativement faible de parties prenantes d'envergure et de la bonne organisation du secteur, on peut raisonnablement considérer ces réponses comme étant très représentatives.

Les contributions étaient de qualité variable, mais la moitié environ des réponses ont fourni des données concrètes et des informations complètes, que la Commission a prises en considération dans son document de travail. L'autre moitié contenait principalement des avis et des prises de positions qui ont aidé la Commission à comprendre le point de vue des parties prenantes quant à l'efficacité et à l'efficience de la législation en vigueur.

- 4) Une consultation restreinte de professionnels sur des thèmes concernant la proposition en gestation de révision du cadre législatif du SET.

Cette consultation ciblée de parties intéressées a été lancée, le 5 octobre 2016, en vue de réaliser l'analyse d'impact de la révision du cadre législatif du SET et elle est demeurée ouverte jusqu'au 13 novembre 2016 (10 semaines).

L'objectif principal était de recueillir des informations et des données afin de combler les lacunes dans les connaissances qui étaient nécessaires à la Commission pour préparer la partie de l'analyse d'impact relative à la «définition de la problématique», mais aussi de sonder la communauté des parties prenantes sur les options et les éventuelles mesures que la Commission pouvait proposer.

Le questionnaire a reçu 35 réponses au total, soit nettement plus que la consultation analogue en vue de l'évaluation ex post. Un certain nombre d'excellentes contributions contenaient une analyse approfondie des problèmes, assortie de statistiques/d'autres données et de recommandations en vue de solutions concrètes. Les réponses reçues ont largement contribué à renforcer la base factuelle de l'analyse d'impact et à formuler des mesures potentielles.

- 5) Réactions à la feuille de route de l'évaluation et à l'analyse d'impact initiale

Les parties intéressées ont eu la possibilité de réagir à la feuille de route de l'évaluation et à l'analyse d'impact initiale, mais aucune d'elles ne l'a fait.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Des experts externes ont été sollicités afin d'assister la Commission dans la préparation du rapport d'analyse d'impact. Une étude d'accompagnement a été réalisée par Ricardo⁹. L'analyse d'impact s'est également inspirée des résultats de deux études précédentes préparées par la Commission dans le cadre de l'évaluation ex post: «State of the art of electronic tolling»¹⁰ et «Expert review of the EETS legislative acts»¹¹.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a d'abord reçu un avis négatif du comité d'examen de la réglementation. Le comité estimait que le rapport ne définissait pas

⁹ Insérer le lien lorsque l'étude sera publiée.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

explicitement un objectif d'interopérabilité complète des systèmes de télépéage dans l'UE et n'expliquait pas en quoi les options présentées contribueraient à l'interopérabilité. Selon lui, les options n'exposaient pas non plus suffisamment quels arbitrages et choix réels devraient faire les décideurs et le rapport ne reflétait pas assez le point de vue des parties intéressées, et notamment des États membres.

Les modifications suivantes ont été apportées au rapport pour donner suite aux recommandations du comité d'examen de la réglementation:

- L'objectif général a été reformulé afin d'explicitier que l'initiative vise à donner à chaque usager de la route accès au niveau de services de péage interopérables correspondant à ses besoins et demandes, ce qui comprend la possibilité de jouir d'une interopérabilité complète; en outre, la description du premier objectif spécifique a été complétée pour expliquer que celui-ci n'est pas seulement compatible avec l'objectif d'atteindre trois niveaux d'interopérabilité (technique, procédurale et contractuelle), mais inclut également l'objectif de favoriser la mise en place d'une structure concurrentielle pour le marché du SET.

- Les deux nouvelles sections 5.1 et 5.2 présentent les résultats de l'analyse préliminaire de la liste complète des actions débattues avec les parties prenantes dans le cadre de la consultation publique; en outre, l'une des options, qui envisageait une harmonisation pure, est devenue une option comprenant également des mesures de marché.

- Le point de vue des parties intéressées, et en particulier celui des États membres, a été présenté de façon exhaustive dans les sections 5.1 et 5.2.

Après avoir examiné la version révisée du rapport d'analyse d'impact, le comité d'examen de la réglementation a émis un second avis, positif, avec réserves. Les réserves du comité portaient sur trois aspects principaux:

- Le comité estimait que le rapport d'analyse d'impact ne recensait pas les mesures centrales, essentielles à l'obtention des résultats envisagés, et n'évaluait pas leurs interdépendances.

- Le comité relevait également que le rapport n'expliquait toujours pas clairement comment l'ensemble de mesures proposé contribuerait à atteindre le niveau envisagé d'interopérabilité dans l'Union, ni quels seraient les risques associés à l'option privilégiée.

Enfin, le comité attirait l'attention sur le fait que le rapport n'expliquait pas pourquoi des solutions intermédiaires entre la plus efficiente et la plus efficace par rapport au coût n'avaient pas été prises en considération.

Les ajouts suivants ont été faits pour donner suite à ces réserves:

- dans le tableau 9, le rapport présente des explications détaillées quant aux mesures qui sont essentielles et à celles qui ne le sont pas, et quant à l'interdépendance entre les mesures;
- un nouveau tableau 19 a été ajouté concernant l'efficacité dans la réalisation de l'objectif général et le risque que l'option 2 ne permette pas, en fin de compte, de réaliser cet objectif; et
- les sections 5.1.4 et 5.4 ont été complétées pour expliquer pourquoi des solutions intermédiaires entre la plus efficiente et la plus efficace par rapport au coût n'avaient pas été prises en considération.

Trois grandes options ont été examinées dans l'analyse d'impact:

1. aborder certains problèmes par l'autorégulation et d'autres par la législation;
2. aborder tous les problèmes par la législation en conservant l'approche axée sur le marché suivie par la décision 2009/750/CE; et
3. aborder certains problèmes par une harmonisation technique et procédurale intégrale des systèmes de perception par télépéage dans l'UE, et d'autres par la législation.

L'option 2 constitue l'**option privilégiée**. Elle a été choisie en raison de sa grande efficacité et de sa meilleure efficacité (coûts contre bénéfices) dans la réalisation des objectifs, avec des effets secondaires globalement positifs.

Les bénéfices escomptés sont les suivants:

- les usagers de la route pourront réaliser des économies cumulées de 370 millions d'EUR (valeur actuelle nette — VAN) jusqu'en 2025. Ces économies seront, pour l'essentiel, au bénéfice des opérateurs de transport routier, qui sont principalement des PME;
- les gestionnaires de réseaux routiers pourront réaliser des économies de 48 millions d'EUR (VAN) jusqu'en 2025, du fait qu'ils ne seront pas tenus de fournir des unités embarquées qui feraient double emploi, et jouiront d'un surcroît de recettes de péage résultant d'une meilleure réglementation sur le contrôle transfrontière (150 millions d'EUR par an); et
- les prestataires du SET connaîtront un allègement de la charge réglementaire liée à l'entrée sur les marchés nationaux (10 millions d'EUR VAN jusqu'en 2025, prévus pour un groupe de 12 prestataires du SET) et un élargissement du marché, générant 700 millions d'EUR de recettes supplémentaires par an.

Les coûts escomptés sont les suivants¹²:

- les gestionnaires de réseaux routiers devront supporter des coûts supplémentaires pour adapter leurs systèmes de péage aux nouvelles exigences (174 millions d'EUR VAN cumulés jusqu'en 2025) et payer aux prestataires du SET 700 millions d'EUR supplémentaires par an (valeur cumulée pour tous les gestionnaires et tous les prestataires du SET). Toutefois, l'incidence budgétaire sera neutre puisqu'il s'agira en fait d'externaliser des activités actuellement menées par les gestionnaires eux-mêmes ou par leurs sous-traitants.

Dans l'ensemble, le bénéfice net cumulé de l'option privilégiée (bénéfices moins coûts) est de 254 millions d'EUR (VAN) jusqu'en 2025.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'initiative est supposée alléger de 254 millions d'EUR cumulés jusqu'en 2025 la charge réglementaire des entreprises, du fait:

- d'une réduction cumulée de 370 millions d'EUR de la charge réglementaire pour les usagers de la route d'ici 2025. Ces allègements seront pour l'essentiel au bénéfice

¹² Les coûts environnementaux et sociaux de l'initiative sont négligeables.

des transporteurs routiers, qui sont en majorité des PME (principalement des micro-entreprises);

- d’une augmentation cumulée de 126 millions d’EUR de la charge réglementaire pour les usagers de la route (autrement dit, des gestionnaires de réseaux routiers), parmi lesquels il n’y a pas de PME; et
- d’une réduction cumulée de 10 millions d’EUR de la charge réglementaire pour les prestataires du SET (pour la plupart des filiales de grandes voire très grandes entreprises).

Dans la mesure où les PME et les micro-entreprises sont prédominantes dans la catégorie la plus importante de parties concernées (c’est-à-dire les transporteurs routiers) et où les incidences pour elles sont positives, il n’y a pas lieu de prévoir des dérogations ou des règles spécifiques en leur faveur.

L’initiative est de nature à favoriser la concurrence, en permettant l’entrée de nouveaux opérateurs sur des marchés nationaux de perception par télépéage fondés jusque-là sur des monopoles. Elle permettra de réduire les charges dues à la réglementation pour le transport routier, et d’augmenter de ce fait sa compétitivité sectorielle. En outre, les fabricants d’équipements européens, qui mènent déjà le jeu au niveau mondial, tireront avantage d’une plus grande harmonisation des méthodes de perception par télépéage grâce à des normes de l’UE robustes et efficaces.

La proposition contribue à la réalisation des objectifs du marché numérique¹³.

• **Droits fondamentaux**

Les progrès réalisés sur la voie d’un SET opérationnel devraient faciliter les déplacements transfrontaliers et favoriser ainsi la libre circulation des biens et des personnes. Le renforcement du contrôle du respect des péages, rendu possible par l’échange d’informations sur l’identité des contrevenants, garantira l’égalité de traitement entre les usagers de la route nationaux et ceux qui sont immatriculés à l’étranger. La proposition introduit également des dispositions qui devraient permettre aux prestataires du SET d’être traités sur un pied d’égalité avec les opérateurs historiques.

En ce qui concerne le droit à la protection des données à caractère personnel et le droit au respect de la vie privée, la principale incidence découle de la mise en place d’un mécanisme d’échange obligatoire, entre les États membres, d’informations sur l’identité des propriétaires de véhicule qui ont été convaincus ou sont suspectés d’avoir commis des fraudes à l’égard du système de péage. Le mécanisme repose en grande mesure sur les dispositions de la directive (UE) 2015/413 pour l’application transfrontière des sanctions en cas d’infractions en matière de sécurité routière. Par conséquent, des garanties appropriées ont été prévues afin que la proposition respecte pleinement les articles 7 et 8 de la charte des droits fondamentaux, ainsi que le cadre juridique applicable en matière de protection des données à caractère personnel. Les données recueillies dans le cadre de la directive ne devraient pas être utilisées pour d’autres motifs que ceux qui la sous-tendent. Les États membres devraient respecter les obligations sur les conditions d’utilisation et de conservation temporaire des données et, plus

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - *Stratégie pour un marché unique numérique en Europe*, COM(2015) 192 final du 6.5.2015.

généralement, les principes de nécessité et de proportionnalité de l'utilisation des données à caractère personnel.

La proposition a été présentée pour consultation au contrôleur européen de la protection des données (CEPD) en deux étapes: dans un premier temps, il a été consulté sur les principes du système d'échange d'informations envisagé; dans un deuxième temps, il a été consulté sur le texte législatif lui-même. Le CEPD n'a pas formulé d'autres observations.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

L'analyse d'impact présente un plan de suivi détaillé fondé sur 11 indicateurs qui permettront de suivre et d'évaluer l'impact de la législation cinq ans après son entrée en vigueur. Une clause de rapport spécifique a été incluse dans la proposition pour évaluer l'impact des nouvelles dispositions concernant l'échange transfrontière d'informations pour les besoins du contrôle du respect des péages.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Eu égard au champ d'application de la proposition et au fait qu'elle constitue la refonte d'une directive existante (directive 2004/52/CE), transposée dans son intégralité par l'ensemble des États membres, il ne semble pas justifié ni proportionné d'exiger des documents explicatifs.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les principales modifications de fond apportées au texte de la directive 2004/52/CE sont les suivantes.

Article premier: Objectif et champ d'application

Au paragraphe 1, un second objectif (le premier étant d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage) est ajouté: il s'agit de faciliter l'échange transfrontière d'informations relatives aux défauts de paiement des redevances routières dans l'Union.

Au paragraphe 2, le point b) est supprimé afin de permettre aux États membres d'échanger des informations sur les personnes qui ne s'acquittent pas des redevances routières, dans les cas où les systèmes de péage ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué. Cette modification est nécessaire pour permettre, par exemple, le contrôle transfrontière du respect des péages urbains (y compris les systèmes de tarification de la congestion) et d'autres systèmes utilisant la technologie de reconnaissance automatique des plaques pour les transactions de télépéage.

Le paragraphe 3 est modifié pour confirmer que le SET est fourni par les prestataires du SET, et non par les percepteurs de péage.

Article 2: Définitions

Un article est ajouté afin de clarifier le sens des termes utilisés dans la directive.

Article 3: Solutions technologiques

Le paragraphe 1 précise que ses dispositions ne s'appliquent qu'aux systèmes de péage qui requièrent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué. Le verbe «utiliser» est employé pour confirmer que les dispositifs portatifs utilisés pour les transactions de télépéage doivent être considérés comme des équipements embarqués aux fins de la directive. Le paragraphe 1 expose les solutions technologiques applicables aux systèmes de télépéage nouveaux et préexistants.

Il indique également que la liste des technologies susceptibles d'être utilisées pour les transactions de télépéage est déplacée à l'annexe IV. La Commission est habilitée à modifier la liste au moyen d'un acte délégué si une technologie devient obsolète ou si une nouvelle technologie, testée dans le cadre d'essais pilotes conformément aux dispositions de l'article 20 de la décision 2009/750/CE, doit être ajoutée à la liste.

L'ancien paragraphe 2 est supprimé car il fait double emploi avec d'autres dispositions de la directive.

Le nouveau paragraphe 2 prévoit que les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite sont compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), et peuvent être compatibles avec d'autres systèmes de navigation par satellite.

Le paragraphe 3 précise que, afin de se conformer aux exigences techniques de la directive et en particulier de son annexe IV, un équipement embarqué du SET peut être relié à d'autres dispositifs installés ou présents dans le véhicule, tels que des systèmes de navigation par satellite ou des smartphones. Il indique également que la communication entre l'équipement embarqué et ces autres dispositifs peut reposer sur des technologies qui ne sont pas énumérées à l'annexe IV (par exemple, Bluetooth).

Au paragraphe 3, la portion de phrase «et [pouvant fonctionner] dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi à l'article 3, paragraphe 4» a été supprimée pour deux raisons:

- les prestataires du SET ne devraient pas être tenus de fournir le SET à tous les véhicules, mais devraient pouvoir choisir de le fournir aux véhicules utilitaires lourds ou aux véhicules utilitaires légers uniquement; et
- comme expliqué au paragraphe 4, il se peut qu'un équipement embarqué dans un véhicule utilitaire léger ne puisse fonctionner qu'avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz, ce qui exclut donc certains systèmes de perception de péage qui s'appliquent aux véhicules utilitaires lourds et nécessitent un équipement pouvant fonctionner avec les trois technologies autorisées.

Le nouveau paragraphe 4 précise que les équipements embarqués peuvent être intégrés à d'autres dispositifs et servir à d'autres fins que le péage.

Dans le nouveau paragraphe 4, une dérogation est prévue pour permettre aux prestataires du SET orientés vers les véhicules utilitaires légers de proposer à leurs clients un équipement

embarqué fonctionnant uniquement avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz. Cette dérogation s'applique jusqu'au 31 décembre 2027.

L'ancien paragraphe 3 est supprimé car il renvoie à des exigences caduques.

L'article 4 est supprimé.

Le paragraphe 1 est supprimé parce qu'il est devenu superflu.

Les paragraphes 2 et 3 ont été déplacés vers d'autres articles.

Le paragraphe 4 est supprimé parce que les États membres n'ont aucune influence sur la date à laquelle les prestataires du SET doivent proposer le SET.

Article 5: Caractéristiques du service européen de télépéage

Le paragraphe 1 renvoie à «l'annexe I» et non plus à «l'annexe», car de nouvelles annexes sont ajoutées et toutes les annexes doivent donc être numérotées.

Les anciens paragraphes 2, 4 et 5 sont remplacés par de nouvelles dispositions à l'article 11, afin d'adapter la procédure de réglementation avec contrôle à la procédure de délégation visée à l'article 290, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Le nouveau paragraphe 5 contient une clause spécifique garantissant que, lorsque les organismes européens de normalisation examinent des normes intéressant le SET, un mécanisme de transition approprié maintient la compatibilité des constituants d'interopérabilité.

Par ailleurs, dans ce nouveau paragraphe 5, le renvoi à l'article 2, paragraphe 1, est remplacé par un renvoi à l'annexe IV, vers laquelle les dispositions pertinentes sont déplacées.

Articles 6, 7, 8, 9 et 10 et annexes II et III

Ces cinq articles et deux annexes établissent une procédure pour l'échange transfrontière d'informations sur les contrevenants. C'est le résultat de l'adaptation des dispositions de la directive (UE) 2015/413 à la situation en matière de péage. Le contrôleur européen de la protection des données (CEPD) a été consulté sur le projet de texte législatif et n'a soulevé aucune objection.

Les dispositions suivantes de la directive 2004/52/CE ne sont pas modifiées par l'initiative proposée:

l'article 16 (ancien article 8), qui précise les destinataires de la directive; et

l'annexe I (ancienne annexe unique), qui précise les éléments nécessaires à la définition et au déploiement du SET.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage ~~☒~~ et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières ~~☒~~ dans la ~~Communauté~~ ~~☒~~ l'Union ~~☒~~ (refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Having regard to the ~~☒~~ sur le fonctionnement de l'Union européenne ~~☒~~ ~~établissant la Communauté européenne~~, et notamment son article ~~7~~ ~~☒~~ 91 ~~☒~~ paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu la proposition de la Commission, vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁴,

vu l'avis du Comité des régions¹⁵,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

↓ nouveau

- (1) La directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶ a été modifiée de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.

¹⁴ JO C du , p. .

¹⁵ JO C du , p. .

¹⁶ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 1
(adapté)

~~Par la résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances¹⁷, le Conseil a demandé aux États membres et à la Commission d'élaborer une stratégie en vue d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances pour atteindre un niveau adéquat d'interopérabilité au niveau européen. La communication de la Commission relative à l'interopérabilité des systèmes de péage électronique en Europe constituait la première phase de cette stratégie.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 2
(adapté)

~~La majorité des États membres qui ont installé des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou pour la perception de redevances d'usage du réseau routier (systèmes dénommés ci-après «télépéage») utilisent majoritairement la technologie des micro-ondes à courte portée et des fréquences proches de 5,8 GHz, mais ces systèmes ne sont pas aujourd'hui totalement compatibles entre eux. Les travaux entrepris par le Comité européen de normalisation (CEN) à propos de la technologie des micro-ondes ont abouti, en janvier 2003, à la préparation de normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage à micro-ondes de 5,8 GHz, après l'adoption de prénormes techniques en 1997. Toutefois, ces prénormes ne valent pas pour tous les systèmes de communications spécialisées à courte portée (DSRC) 5,8 GHz utilisés dans la Communauté et comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles. Elles reposent sur le modèle d'«Interconnexion des systèmes ouverts» défini par l'Organisation internationale de normalisation pour la communication entre les systèmes informatiques.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 3
(adapté)

~~Toutefois, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus, au sein de la Communauté, pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes DSRC 5,8 GHz existants. Par conséquent, les équipements à mettre à la disposition des usagers devraient être capables de communiquer au moyen des seules technologies autorisées dans les nouveaux systèmes de télépéage mis en service dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.~~

¹⁷ JO C 194 du 25.6.1997, p. 5.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 4
(adapté)

~~Il est essentiel que les travaux de normalisation soient achevés au plus vite afin d'établir des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 5
(adapté)

(2) Il est nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et ~~il devient nécessaire~~ de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒ et aux évolutions techniques futures.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 6

(3) Les systèmes de télépéage devraient être interopérables et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 7

~~Lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage, les équipements devraient être disponibles en nombre suffisant pour éviter toute discrimination entre les entreprises concernées.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 8

~~L'application au télépéage des nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS) peut permettre, grâce en particulier à leur grande souplesse d'utilisation ainsi qu'à leur polyvalence, de répondre aux exigences des nouvelles politiques de tarification routière envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures. Ces technologies ouvrent également la voie à de nouveaux services de sécurité et d'information pour les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, des informations en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps de parcours. Dans le domaine de la localisation par satellite, le projet Galileo lancé par la Communauté en 2002 est conçu pour offrir, à partir de 2008, des services d'information d'une qualité supérieure à celle que permettent les systèmes de~~

~~navigation actuels, et qui sont parfaitement adaptés aux services de télématique routière. Le système précurseur que constitue le «système européen de navigation par recouvrement géostationnaire» (EGNOS) sera opérationnel dès 2004 et présentera des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient susciter des problèmes quant à la fiabilité des contrôles et à la prévention des fraudes. Néanmoins, vu les importants avantages mentionnés ci-dessus, il conviendrait de recommander en principe le recours aux technologies de localisation par satellite et de communications mobiles lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 9
(adapté)

- (4) ~~La multiplication des technologies utilisées ou envisagées dans les années à venir pour le télépéage (micro ondes de 5,8 GHz, localisation par satellite et communications mobiles, essentiellement) ainsi que la~~ multiplication des spécifications imposées par les États membres et les pays voisins pour leurs systèmes de télépéage ~~peut~~ peuvent porter préjudice au bon fonctionnement du marché intérieur et aux objectifs de la politique des transports. Cette situation risque d'entraîner la multiplication de boîtiers électroniques incompatibles et onéreux dans l'habitacle des ~~poils~~ véhicules ~~utilitaires~~ lourds, de même que des risques d'erreur d'utilisation de la part des ~~chauffeurs~~ conducteurs avec pour conséquence, par exemple, un défaut de paiement involontaire. Une telle multiplication est inacceptable pour les usagers et les constructeurs de ~~poils lourds~~ véhicules pour des raisons de coût et de sécurité ainsi que pour des raisons juridiques.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 10
(adapté)

- (5) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à ~~la Communauté~~ l'Union ~~de~~ de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau ~~communautaire~~ de l'Union de.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 11

~~Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, en particulier sur le plan de la sécurité, et de voir se réduire notablement la congestion aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence et en certains points particulièrement congestionnés du réseau routier. La définition du service européen de télépéage doit répondre à ce souci. De plus, il faudrait veiller à ce que les technologies et composantes prévues puissent également, dans la mesure où cela est techniquement possible, être combinées avec d'autres composantes du véhicule, notamment le~~

~~tachygraphe électronique et les dispositifs d'appel d'urgence. Il convient de ne pas exclure les systèmes intermodaux à un stade ultérieur.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 12

~~Il convient de garantir, au moyen d'équipements adaptés, la possibilité d'accès à d'autres applications futures, outre la perception de péages.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 13

- (6) Un service européen de télépéage devrait assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural en comportant:
- a) un seul contrat entre les clients et les opérateurs proposant le service, conforme à un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, qui donnera accès à l'ensemble du réseau;
 - b) une série de normes et d'exigences techniques sur la base desquelles les industriels pourront fournir les équipements nécessaires à la prestation du service.
-

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 14

- (7) Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.
-

↓ nouveau

- (8) Il convient de confirmer que le service européen de télépéage (SET) est fourni par les prestataires du SET, comme indiqué dans la décision 2009/750/CE de la Commission¹⁸.
- (9) Afin que leurs équipements embarqués soient adaptés aux technologies de communication requises, les prestataires du SET devraient être autorisés à recourir et à être reliés à d'autres systèmes informatiques (matériels et logiciels) déjà présents dans le véhicule, tels que des systèmes de navigation par satellite ou des smartphones.
- (10) Les applications de télépéage et de système de transport intelligent coopératif (STI-C) utilisent des technologies analogues et des bandes de fréquences voisines pour la communication à courte portée de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. À l'avenir, il conviendrait d'explorer le potentiel d'une fusion du télépéage avec les STI-C dans la bande de 5,9 GHz, actuellement utilisée par les STI-C, après une

¹⁸ Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11).

évaluation approfondie des coûts, des avantages, des obstacles techniques et des solutions possibles.

- (11) Les caractéristiques spécifiques des systèmes de télépéage qui sont utilisés aujourd'hui pour les véhicules utilitaires légers devraient être prises en considération. Étant donné qu'aucun de ces systèmes de télépéage n'utilise actuellement la localisation par satellite ni les communications mobiles, les prestataires du SET devraient être autorisés, pendant une période de temps limitée, à équiper les véhicules utilitaires légers d'équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement.
- (12) Lors de la révision des normes intéressant le SET par les organismes européens de normalisation, il conviendrait de prévoir des dispositions transitoires appropriées pour garantir la continuité du SET et assurer que les constituants d'interopérabilité déjà en usage au moment de la révision de ces normes sont compatibles avec les systèmes de péage.
- (13) Les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents en cas d'infraction au télépéage entravent la poursuite du déploiement des systèmes de télépéage et l'application plus large des principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» sur les routes de l'Union.
- (14) Pour des raisons de cohérence et d'utilisation efficiente des ressources, le système d'échange d'informations relatives aux conducteurs qui ne s'acquittent pas des redevances routières doit utiliser les mêmes outils que le système employé pour l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière prévu dans la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil¹⁹.
- (15) L'échange transfrontalier d'informations relatives aux conducteurs en défaut de paiement d'une redevance routière devrait être possible pour les États membres quelle que soit la technologie utilisée pour l'exécution des transactions de télépéage.
- (16) Les États membres devraient être tenus de fournir à la Commission les informations et les données nécessaires pour évaluer l'efficacité et l'efficience du système d'échange d'informations concernant les personnes qui ne s'acquittent pas des redevances routières. La Commission devrait être tenue d'évaluer les données et informations obtenues, et de proposer, le cas échéant, les modifications à apporter à la législation.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 15

~~Les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accident et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent aussi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péage existantes.~~

¹⁹ Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 16
(adapté)

~~Le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 comporte des objectifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic routier. Les services et systèmes de transport intelligents et interopérables constituent un élément clé dans la réalisation de ces objectifs.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 17
(adapté)

- (17) La mise en place des systèmes de télépéage implique le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements ~~doivent~~ être assurés dans le respect des normes européennes ~~de~~ l'Union ~~telles~~ que fixées notamment dans ~~la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel à la libre circulation de ces données~~²⁰, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil²¹, dans la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil²² et dans la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ~~du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques~~²³. Le droit à la protection des données à caractère personnel est reconnu explicitement par l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
-

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 18

~~Le prélèvement automatique des redevances de péage sur les comptes bancaires ou les comptes de cartes de crédit ou de paiement où qu'ils soient situés, dans la Communauté ou dans un pays tiers, suppose un espace de paiement pleinement opérationnel dans la Communauté, avec des frais de gestion non discriminatoires.~~

²⁰ ~~JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).~~

²¹ 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) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

²² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

²³ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 19

~~Tout système de télépéage mis en place dans les États membres devrait remplir les critères fondamentaux suivants: le système devrait facilement intégrer les améliorations et les évolutions futures des techniques et des systèmes, sans exiger un remplacement coûteux des modèles et méthodes plus anciens, les coûts de son adoption par les usagers de la route à des fins commerciales ou privées devraient être négligeables par rapport aux bénéfices retirés par ces utilisateurs et l'ensemble de la société et sa mise en œuvre dans les États membres ne devrait entraîner aucune discrimination entre les utilisateurs du réseau routier nationaux et ceux d'autres États membres.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 20
(adapté)

~~Étant donné que les objectifs de la présente directive, notamment l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans le marché intérieur et la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension européenne, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 21
(adapté)

~~Il y a lieu d'inclure les parties intéressées (telles qu'opérateurs de services de péage, gestionnaires d'infrastructures, industries électronique et automobile, usagers) dans les consultations de la Commission concernant les aspects techniques et contractuels de la création du service européen de télépéage. La Commission devrait aussi consulter, le cas échéant, des organisations non gouvernementales opérant dans le domaine de la protection de la vie privée, de la sécurité routière et de l'environnement.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 22
(adapté)

~~La création d'un service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité du télépéage institué par la présente directive.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 23

(18) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50, considérant 24

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission²⁴;~~

↓ nouveau

- (19) Afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et de faciliter l'échange transfrontalier d'informations sur le défaut de paiement des redevances routières, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique de la liste des technologies pouvant être utilisées pour l'exécution des transactions de télépéage dans les systèmes de télépéage qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (20) L'obligation de transposer la présente directive en droit national doit être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la directive précédente. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte de la directive précédente.
- (21) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant le délai de transposition en droit national de la directive indiqué à l'annexe V, partie B.
- (22) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil²⁵.

²⁴ ~~JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.~~

²⁵ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif ☒ Objet ☒ et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage ⇒ et faciliter l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières ⇐ dans la Communauté ☒ l'Union ☒ . Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire ☒ de l'Union ☒, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers, ~~et~~ ouvrages divers tels que tunnels, ou ponts, et transbordeurs.

⇒ La présente directive s'applique sans préjudice des décisions des États membres de percevoir des redevances pour certains types de véhicules, ou de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité. ⇐

2. La présente directive ne s'applique pas:

a) aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;

~~b) aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;~~

eb) aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient;

⇒ c) aux redevances de stationnement. ⇐

3. ~~Afin d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1, ☒ d'interopérabilité des systèmes ☒ un service européen de télépéage ☒ routier dans l'Union ☒ est créé ☒ poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage (SET), ☒ Ce service, qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres, garantit l'interopérabilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté, pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place dans les États membres ainsi que de ceux installés par la suite dans le cadre de la présente directive.~~

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «service européen de télépéage (SET)», les services fournis, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET. Ces services consistent notamment à mettre à disposition les équipements embarqués nécessaires pour s'acquitter des redevances routières dans tous les secteurs à télépéage convenus dans le contrat et à en garantir le paramétrage correct et le bon fonctionnement, à traiter le paiement des redevances routières dues par l'utilisateur au percepteur de péage pour le compte de l'utilisateur, et à fournir d'autres services et l'assistance nécessaires à l'utilisateur pour se conformer aux obligations imposées par les percepteurs de péage dans les secteurs à péage convenus dans le contrat;
- b) «percepteur de péage», une entité publique ou privée qui prélève des redevances routières pour la circulation des véhicules dans un secteur à télépéage;
- c) «prestataire du SET», une entité qui donne accès au SET à un utilisateur du SET en vertu d'un contrat et qui est enregistrée par son État membre d'établissement;
- d) «utilisateur du SET», une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;
- e) «secteur à télépéage», une route, un réseau routier, un ouvrage d'art tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des redevances routières sont perçues au moyen, exclusivement ou partiellement, de mécanismes de détection automatique tels que la communication avec l'équipement embarqué dans le véhicule ou la reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation;
- f) «équipement embarqué», l'ensemble complet de composants matériels et logiciels nécessaire pour fournir le SET, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance;
- g) «redevance routière», la redevance doit être acquittée par l'utilisateur de la route pour emprunter une route, un réseau routier, un ouvrage d'art tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur bien déterminés;
- h) «défaut de paiement d'une redevance routière», la commission d'une infraction dans laquelle un utilisateur de la route ne s'acquitte pas d'une redevance routière dans un État membre, au sens de la législation applicable de cet État membre;
- i) «État membre d'immatriculation», l'État membre d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction de défaut de paiement d'une redevance routière a été commise;
- j) «point de contact national», une autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- k) «recherche automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les États membres ou pays participants;
- l) «véhicule», tout véhicule motorisé, y compris un motorcycle, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- m) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation.

n) «véhicule utilitaire lourd», un véhicule conçu pour le transport de marchandises ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes, ou un véhicule destiné au transport de passagers comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur;

o) «véhicule utilitaire léger», tout véhicule qui n'est pas un véhicule utilitaire lourd.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50 (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~2~~ 3

Solutions technologiques

1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage ~~qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué~~ ⇒ qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué ~~mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007~~ recourent à une ou plusieurs des technologies ~~suivantes~~ ☒ énumérées à l'annexe IV ☒ pour l'exécution des transactions de télépéage ~~à~~.

⇒ Les systèmes de télépéage existants qui recourent à des technologies autres que celles énumérées à l'annexe IV sont conformes à ces technologies en cas de progrès technologiques importants ⇐

a) ~~localisation par satellite;~~

b) ~~communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);~~

e) ~~micro-ondes de 5,8 GHz.~~

↓ nouveau

2. Les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite sont compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), et peuvent être compatibles avec d'autres systèmes de navigation par satellite.

3. Les prestataires du SET mettent à la disposition des usagers un équipement embarqué qui peut fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres et recourant aux technologies visées à l'annexe IV et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50

~~2. Le service européen de télépéage est mis en service conformément à l'article 3, paragraphe 1. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États~~

~~membres recourant aux technologies visées au paragraphe 1 et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi à l'article 3, paragraphe 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au paragraphe 1. Les modalités relatives à ces questions sont fixées par le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, y compris celles relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande des utilisateurs intéressés.~~

↓ nouveau

4. L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées à l'annexe IV.

5. Jusqu'au 31 décembre 2027, les prestataires du SET peuvent fournir aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers des équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50 (adapté)
⇒ nouveau

~~3. Il est recommandé que les nouveaux systèmes de télépéage mis en service après l'adoption de la présente directive utilisent les technologies de la localisation par satellite et des communications mobiles indiquées au paragraphe 1. En ce qui concerne la migration éventuelle des systèmes utilisant d'autres technologies vers ceux qui utilisent lesdites technologies, la Commission, en liaison avec le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, élabore un rapport au plus tard pour le 31 décembre 2009. Ce rapport comporte une étude de l'utilisation de chacune des technologies visées au paragraphe 1 ainsi qu'une analyse coûts-avantages. Le cas échéant, la Commission assortit son rapport d'une proposition au Parlement européen et au Conseil concernant une stratégie de migration.~~

~~4. Sans préjudice du paragraphe 1, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.~~

~~5. Les États membres qui ont des systèmes de péage prennent les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils s'efforcent de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Les voies empruntées pour la perception par télépéage peuvent également l'être pour acquitter le péage par d'autres moyens, la sécurité étant dûment garantie.~~

~~6. Les travaux d'interopérabilité des technologies de télépéage existantes réalisés en liaison avec le service européen de télépéage garantissent la compatibilité et l'interfaçage complets de ces technologies avec celles mentionnées au paragraphe 1 ainsi que de leurs équipements entre eux.~~

~~76.~~ Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du ~~service européen de télépéage~~ ~~SET~~ s'effectue en conformité avec les normes ~~communautaires~~ de l'Union protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et à ce que, en particulier, les dispositions ~~des directives 95/46/CE~~ du règlement (UE) 2016/679, de la directive (UE) 2016/680 et de la directive 2002/58/CE soient respectées

~~Article 3~~

~~Mise en place d'un service européen de télépéage~~

~~1. Un service européen de télépéage est mis en place et englobe tous les réseaux routiers de la Communauté sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçu(e) par voie électronique. Ce service de télépéage est défini par un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, un ensemble de normes et d'exigences techniques ainsi qu'un contrat d'abonnement unique entre les clients et les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposant le service. Ce contrat donne accès au service sur l'ensemble du réseau et peut être souscrit auprès d'un opérateur de n'importe quelle partie du réseau et/ou auprès de l'émetteur de moyens de paiement.~~

~~4. Lorsque les États membres disposent de systèmes nationaux de perception par télépéage, ils veillent à ce que les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposent le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:~~

~~a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour tous les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4;~~

~~b) pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4.~~

~~Article 4~~

~~Caractéristiques du service européen de télépéage~~ ~~SET~~

~~1. Le service européen de télépéage~~ ~~SET~~ repose sur les éléments énumérés à l'annexe ~~I~~ de la présente directive.

↓ 219/2009 article. 1^{er} et point 7.7 de l'annexe

~~2. S'il y a lieu, l'annexe peut être adaptée pour des raisons techniques. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50 (adapté)

~~2. Le service européen de télépéage est indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules ainsi que du niveau de tarification appliqué et de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances.~~ Le service SET autorise à conclure des contrats quels que soient le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité des parties contractantes et la zone ou le point tronçon du réseau routier à l'égard duquel le péage est dû la redevance routière est due .

3. Le ~~system~~ SET permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

~~34. Le service européen de télépéage~~ SET utilise ~~=~~ -- les solutions technologiques visées à l'article ~~23~~, ~~en ayant recours à des~~ et les spécifications techniques visées à l'article 10, paragraphe 2 , ~~qui doivent être disponibles publiquement.~~

↓ 219/2009 article. 1^{er} et point 7.7
de l'annexe

~~4. La Commission prend les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2. Ces décisions ne sont prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, sont réunies pour permettre à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, notamment au niveau des conditions techniques, juridiques et commerciales.~~

~~5. La Commission prend les décisions techniques relatives à la réalisation du service européen de télépéage. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50 (adapté)
⇒ nouveau

~~75. La Commission invite~~ demande conformément à la procédure établie par la directive 2015/1535/UE du Parlement européen et du Conseil²⁶ ~~directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques²⁷~~, que les organismes de normalisation compétents en la matière, notamment le CEN, ~~à tout mettre en œuvre rapidement pour adopter~~ adoptent rapidement les normes applicables aux systèmes de

²⁶ Directive 2015/1535/EU du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).

²⁷ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

télépage en ce qui concerne les technologies énumérées à ~~l'article 2, paragraphe 1~~ l'annexe IV ⇒, et les mettent à jour le cas échéant ⇐. ⇒ La Commission demande que les organismes de normalisation veillent à maintenir la compatibilité des constituants d'interopérabilité. ⇐

86. Les équipements ☒ embarqués ☒ supportant le ~~service européen de télépage~~ doivent être conformes ☒ SET sont conformes ☒ ~~notamment~~ aux exigences de la ~~directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité~~²⁸ directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil²⁹ et de la ~~directive 89/336/CEE du Conseil du 3 mai 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la compatibilité électromagnétique~~³⁰ directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil³¹.

↓ nouveau

Article 5

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1. Pour les enquêtes relatives au défaut de paiement des redevances routières, les États membres donnent aux points de contact nationaux des autres États membres accès à aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et leur permettent d'y effectuer des recherches automatisées:

- (a) les données relatives aux véhicules et
- (b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe II.

2. Aux fins de l'échange des données visées au paragraphe 1, chaque État membre désigne un point de contact national. Les attributions des points de contact nationaux sont régies par le droit applicable de l'État membre concerné.

3. Lorsqu'il effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national de l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté utilise un numéro d'immatriculation complet.

²⁸ ~~JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.~~

²⁹ Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'articles pyrotechniques (JO L 153 du 22.5.2014, p. 62).

³⁰ ~~JO L 139 du 23.5.1989, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/68/CEE (JO L 220 du 30.8.1993, p. 1).~~

³¹ Directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique (JO L 96 du 29.3.2014, p. 79).

Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil³² et aux exigences de l'annexe II de la présente directive.

L'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté utilise les données obtenues aux fins d'établir qui est responsable du défaut de paiement de cette redevance.

4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'échange d'informations s'effectue par des moyens électroniques interopérables, sans échange de données provenant d'autres bases de données qui ne sont pas utilisées aux fins de la présente directive. Les États membres veillent à ce que cet échange d'informations présente un bon rapport coût-efficacité et qu'il soit sécurisé. Les États membres veillent à la sécurité et à la protection des données transmises en utilisant, dans la mesure du possible, les applications informatiques existantes, par exemple l'application visée à l'article 15 de la décision 2008/616/JAI, ainsi que les versions modifiées de ces applications informatiques, dans le respect de l'annexe II de la présente directive et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. Les versions modifiées des applications informatiques couvrent à la fois l'échange en ligne en temps réel et le mode d'échange par lots, celui-ci permettant d'échanger en un seul message des demandes ou réponses multiples.
5. Chaque État membre prend en charge ses propres coûts afférents à la gestion, à l'utilisation et à la maintenance des applications informatiques visées au paragraphe 4.

Article 6

Lettre de notification relative au défaut de paiement d'une redevance routière

1. L'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté décide d'engager ou non des poursuites à propos du défaut de paiement d'une redevance routière.

Lorsque l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté décide d'engager ces poursuites, il en informe, conformément à son droit interne, le propriétaire ou le détenteur du véhicule ou toute autre personne identifiée soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière. Les informations communiquées comprennent, conformément au droit interne, les conséquences juridiques du défaut de paiement d'une redevance routière dans l'État membre sur le territoire duquel ce défaut de paiement a été constaté au regard du droit dudit État membre.

2. Lorsqu'il envoie la lettre de notification au propriétaire ou au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière, l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté y inclut, conformément à son droit interne,

³²

Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 12).

toutes les informations pertinentes, notamment la nature, le lieu, la date et l'heure de ce défaut de paiement de la redevance routière, le titre des textes de droit interne qui ont été violés et la sanction ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction. À cette fin, l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté peut utiliser le modèle figurant à l'annexe III.

3. Lorsque l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté décide d'engager des poursuites à propos du défaut de paiement de la redevance routière, il envoie la lettre de notification dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

Article 7

Rapports communiqués par les États membres à la Commission

Chaque État membre adresse un rapport complet à la Commission au plus tard le [quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], et tous les deux ans par la suite.

Le rapport complet indique le nombre de recherches automatisées que l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté a effectuées à la suite de défauts de paiement de redevances routières constatés sur son territoire et adressées au point de contact national de l'État membre d'immatriculation, ainsi que la nature du défaut de paiement d'une redevance routière au sujet duquel des demandes ont été envoyées et le nombre de demandes ayant échoué.

Le rapport complet inclut également une description de la situation au niveau national concernant la suite donnée aux défauts de paiement de redevances routières, sur la base de la proportion de tels défauts de paiement de redevances routières ayant fait l'objet de lettres de notification.

Article 8

Protection des données

1. Les dispositions du règlement (UE) 2016/679 et les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive (UE) 2016/680 sont applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive soient, dans un délai approprié, rectifiées lorsqu'elles sont inexactes, ou effacées ou restreintes, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément au règlement (UE) 2016/679 et aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive (UE) 2016/680.

Les États membres veillent à ce que toutes les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins de faciliter l'échange

transfrontalier d'informations sur les défauts de paiement de redevances routières, et que les intéressés aient des droits d'information, d'accès, de rectificatif, d'effacement et de verrouillage des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel prévus dans le règlement (UE) 2016/679 et dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive (UE) 2016/680.

3. Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel enregistrées dans l'État membre d'immatriculation qui ont été transmises à l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté.

Article 9

Rapport

La Commission transmet, au plus tard le [cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application des articles 6 et 7 de la présente directive par les États membres. Dans son rapport, la Commission se concentre notamment sur les aspects suivants et présente, s'il y a lieu, des propositions pour les couvrir:

- une évaluation de l'efficacité des articles 6 et 7 sur la réduction du nombre de défauts de paiement des redevances routières dans l'Union,
- une évaluation de la nécessité de continuer à faciliter le contrôle transfrontière du paiement des redevances routières dans l'Union par la mise en place d'un mécanisme de soutien grâce auquel l'État membre d'immatriculation aide l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté à recouvrer les redevances routières et les amendes.

Article 10

Actes délégués

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 afin de modifier les annexes I et IV en vue de les adapter au progrès technique.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 en ce qui concerne la définition des spécifications techniques et exigences du SET et les règles contractuelles relatives à sa mise à disposition, y compris les droits et obligations des prestataires du SET, des percepteurs de péage et des utilisateurs du SET.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 en ce qui concerne des dispositions administratives, des clauses de sauvegarde et une procédure de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du SET.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformément à l'article 11 pour actualiser l'annexe II afin de tenir compte de toute modification pertinente apportée aux décisions 2008/615/JHA³³ et 2008/616/JHA du Conseil ou lorsque cela est requis par d'autres actes pertinents de l'Union.

Article 11

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016³⁴.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

↓ 219/2009 article. 1^{er} et point 7.7 de l'annexe

~~Article 5~~

~~Comité~~

- ~~1. La Commission est assistée par un comité du télépéage.~~

³³ Décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 1).

³⁴ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

~~2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50 (adapté)

Article ~~6~~ 12

~~Mise en œuvre~~ ☒ **Transposition** ☒

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer ~~à la présente directive~~ ☒ à l'article 1^{er} et aux articles 3 à 8, ainsi qu'aux annexes II et III au plus tard le [18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive] ☒ ~~avant le 20 novembre 2005~~. Ils communiquent immédiatement ~~à la Commission~~ le texte de ces ☒ mesures à la Commission ☒ ~~dispositions ainsi qu'un tableau établissant la correspondance entre ces dispositions et la présente directive.~~

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. ☒ Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. ☒ Les modalités de cette référence ☒ et la formulation de cette mention ☒ sont arrêtées par les États membres.

☒ 2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. ☒

↓ nouveau

Article 13

Abrogation

La directive 2004/52/CE est abrogée avec effet au [jour suivant la date figurant à l'article 12, paragraphe 1, premier alinéa], sans préjudice des obligations des États membres concernant le délai de transposition en droit national de la directive indiqué à l'annexe V, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50

Article ~~7~~ 14

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

↓ Rectificatif, JO L 200 du
7.6.2004, p. 50

Article 8 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président