

Interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitation de l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union. Refonte

2017/0128(COD) - 31/05/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et faciliter l'échange transfrontalier d'informations sur le défaut de paiement des redevances routières.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: l'interopérabilité fait défaut aux actuels systèmes européens de télépéage (SET), ce qui est problématique notamment pour la circulation transfrontière. À l'heure actuelle, **plusieurs «unités embarquées»** à bord des véhicules sont exigées pour circuler sans contrainte dans différents pays. Les coûts sont actuellement estimés à **334 millions EUR par an**, et devraient passer juste en dessous des 300 millions EUR par an d'ici 2025 (sans nouvelle intervention au niveau de l'UE).

Pour remédier à cette situation, une directive concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier a été adoptée en 2004. Un certain degré d'interopérabilité transfrontière a été atteint mais dans bon nombre de pays seules les unités embarquées nationales peuvent être utilisées pour acquitter les péages.

Les prestataires du SET sont encore confrontés à **d'importantes barrières à l'entrée**, telles que le traitement discriminatoire de la part des autorités (protection des opérateurs historiques), des procédures d'agrément longues et fluctuantes et des spécificités techniques des systèmes locaux qui ne sont pas conformes aux normes établies.

Un autre problème réside dans la **difficulté d'identifier les contrevenants non-résidents** en cas d'infraction au télépéage et partant, de contraindre les propriétaires de véhicules immatriculés dans un autre État membre à respecter les péages. La perte de recettes qui en résulte pour les systèmes de péage nationaux, régionaux et locaux est de l'ordre de 300 millions EUR par an.

Dans ce contexte, la Commission estime nécessaire de prévoir **la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage** dans les États membres ainsi que dans les pays voisins. Ces systèmes devraient être **interopérables** et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée est celle qui consiste à aborder tous les problèmes par la législation en conservant l'approche axée sur le marché suivie par la [décision 2009/750/CE de la Commission](#) relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques.

Les bénéfices escomptés sont les suivants:

- les usagers de la route pourront réaliser des économies cumulées de 370 millions EUR (valeur actuelle nette - VAN) jusqu'en 2025;

- les gestionnaires de réseaux routiers pourront réaliser des économies de 48 millions EUR (VAN) jusqu'en 2025;
- les prestataires du SET connaîtront un allègement de la charge réglementaire et un élargissement du marché, générant 700 millions EUR de recettes supplémentaires par an.

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

CONTENU: la proposition constitue une refonte d'un acte législatif existant (la directive 2004/52/CE).

Objet et champ d'application: la directive proposée fixerait 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 l'Union.

Elle s'appliquerait à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier de l'Union, urbain et interurbain autoroutes, grands ou petits axes routiers, et ouvrages divers. Elle n'empêcherait pas les États membres de percevoir des redevances pour certains types de véhicules, ou de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité.

Solutions technologiques: tous les nouveaux systèmes de télépéage qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué devraient **recourir à une ou plusieurs des technologies énumérées à l'annexe IV de la directive** pour l'exécution des transactions de télépéage.

La proposition 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.

Un équipement embarqué du SET pourrait être relié à d'autres dispositifs installés ou présents dans le véhicule, tels que des systèmes de navigation par satellite ou des smartphones. La communication entre l'équipement embarqué et ces autres dispositifs pourrait reposer sur des technologies **qui ne sont pas énumérées à l'annexe IV** (par exemple, Bluetooth).

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

Procédure pour l'échange transfrontière d'informations sur les contrevenants: pour les enquêtes relatives au défaut de paiement des redevances routières, les États membres devraient donner aux points de contact nationaux des autres États membres accès à aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules et leur permettre d'y effectuer des recherches automatisées.

Le système d'échange d'informations relatives aux conducteurs qui ne s'acquittent pas des redevances routières utiliserait les mêmes outils que le système employé pour l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière prévu dans la [directive \(UE\) 2015/413](#) du Parlement européen et du Conseil.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE.