Informations de base

2003/0081(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité Abrogation 2017/0128(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 3.30.03.06 Communications par satellite 3.30.05 Communications électroniques et mobiles, services cryptés 3.30.06 Technologies de l'information et de la communication, technologies numériques	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SOMMER Renate (PPE-DE)	21/05/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SOMMER Renate (PPE-DE)	21/05/2003

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	TURMES Claude (V/ALE)	11/06/2003

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2515	2003-06-05
Agriculture et pêche	2573	2004-03-22

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/04/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0132	Résumé
12/05/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/06/2003	Débat au Conseil		
25/11/2003	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
25/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0435/2003	
17/12/2003	Débat en plénière		
18/12/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0594/2003	Résumé
22/03/2004	Publication de la position du Conseil	06277/1/2004	Résumé
31/03/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
06/04/2004	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
06/04/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0246/2004	
20/04/2004	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0280/2004	Résumé
29/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Signature de l'acte final		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2003/0081(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2017/0128(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/20844

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0435/2003	25/11/2003	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0594/2003 JO C 091 15.04.2004, p. 0525-0649 E	18/12/2003	Résumé

Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0246/2004	06/04/2004	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0280/2004 JO C 104 30.04.2004, p. 0030-0128 E	20/04/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	07353/2004	15/03/2004	
Position du Conseil	06277/1/2004 JO C 095 20.04.2004, p. 0053-0061 E	22/03/2004	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2003)0132	23/04/2003	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2004)0222	26/03/2004	Résumé
Document de base non législatif	COM(2012)0474	30/08/2012	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2012)0474	16/04/2013	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1389/2003 JO C 032 05.02.2004, p. 0036-0038	29/10/2003	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0185/2003 JO C 073 23.03.2004, p. 0054-0063	19/11/2003	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2004/0052
JO L 200 07.06.2004, p. 0050-0057 Résumé

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 26/03/2004 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission considère que la position commune ne trahit ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition. Elle reprend à la lettre ou en l'esprit la quasi totalité des amendements du Parlement européen votés en première lecture. La Commission approuve la position commune.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 29/04/2004 - Acte final

OBJECTIF : garantir l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté et mettre en place un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (Rectificatif à la directive publiée initialement au JO L.166 du 30/04/2004).

CONTENU : la présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bacs. La directive ne s'applique pas : aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique ; aux systèmes de péage électronique routiers qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement à bord des véhicules ; et aux systèmes de péage routiers 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.

La directive prévoit de maintenir la coexistence entre les technologies micro-ondes 5.8 GHz et satellitaires1. Ainsi, tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1er janvier 2007 pourront utiliser une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage: localisation par satellite; communications mobiles selon la norme GSM/GPRS ; et micro-ondes de 5.8 GHz. L'utilisation des technologies de localisation par satellite et de téléphonie dans les nouveaux systèmes de télépéage est recommandée mais n'est pas obligatoire.

Le calendrier prévu repose sur un compromis entre la position du Parlement et celle exprimée par la majorité du Conseil :

- les décisions relatives à la définition de ce service devraient être prises au plus tard le 1er janvier 2006 ;

- les opérateurs et/ou les émetteurs de contrat devraient proposer le service à leurs clients selon le calendrier suivant : 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 (donc le 1er juillet 2009 au plus tard); 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 (donc le 1er juillet 2011 au plus tard).

Les États membres qui ont des systèmes de péage doivent prendre les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils sont tenus de faire en sorte que, au plus tard le 1er janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50% du débit routier dans chaque poste de péage.

En ce qui concerne la définition du service européen de télépéage, la directive stipule que les décisions relatives à cette définition devraient être prises par la Commission au plus tard le 1er janvier 2006 mais elle précise que ces décisions ne devraient être prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, qui permettent à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, et notamment du point de vue technique, juridique et commercial, sont réunies. Si les décisions ne sont pas prises avant la date prévue , la Commission devra fixer une nouvelle date avant laquelle ces décisions doivent être prises, conformément à la procédure de comité de réglementation.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/05/2004.

TRANSPOSITION : 20/11/2005.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 23/04/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : créer un service européen de télépéage routier afin de garantir l'interopérabilité des systèmes de péage dans le marché intérieur, et contribuer à l'élaboration de politiques de tarification des infrastructures à l'échelon européen. CONTENU : la présente proposition de directive est annoncée dans le Livre Blanc sur la politique des Transports "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Elle prescrit les conditions nécessaires pour assurer le plus tôt possible, la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier soumis au péage. Ce service reposera sur le principe suivant : "un seul contrat par client, un seul boîtier par véhicule" et permettra de réduire les encombrements, d'améliorer les flux de circulation et de limiter les transactions en argent liquide aux postes de péage. Il faut noter que la proposition ne traite pas de la politique tarifaire en tant que telle; elle ne préjuge pas des choix possibles quant aux politiques futures de tarification. Les solutions techniques retenues permettent au contraire de mettre en oeuvre toutes les politiques envisagées actuellement au niveau de l'Union aussi bien que des États membres. Les technologies préconisées permettent de couvrir l'ensemble des infrastructures - autoroutes, routes, ponts, tunnels, - et des véhicules - poids lourds, véhicules légers, motos. Le service repose sur deux technologies : - les systèmes micro-ondes à 5.8 GHz déjà utilisé aujourd'hui sur les autoroutes payantes européennes; - la radiolocalisation par satellite associée à la téléphonie mobile, solution innovante basée à terme sur GALILEO. Les usagers auront la possibilité de s'abonner auprès de tous les exploitants des différentes parties des réseaux. Les exploitants des systèmes de perception des redevances doivent être en mesure d'assurer le service à compter du 1er janvier 2005 pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes ou transportant plus de neuf personnes, et à partir de 2010 pour toutes les autres catégories de véhicules. Un protocole d'accord sera mis en place entre les exploitants, qui devront se conformer à des spécifications fonctionnelles et à des exigences de qualité et de quantité, dans l'optique d'une harmonisation technique. Le service devra offrir une garantie d'interopérabilité et tenir compte du progrès technologique. Des dispositions spécifiques seront prévues pour les usagers occasionnels et les cas particuliers. La proposition crée également un Comité Télépéage chargé de régler en concertation avec les États membres toutes les questions techniques et contractuelles qui sont nécessaires à la mise en place du service européen. Parallèlement à la proposition de directive, la Commission a présenté une communication au Parlement et au Conseil qui contient les instruments financiers et les systèmes de gestion novateurs nécessaires pour mettre en oeuvre de grands projets d'infrastructure. Une nouvelle approche globale au niveau communautaire s'impose en effet pour assurer la mise en place des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) dans une UE élargie et garantir une utilisation plus rationnelle des infrastructures. La communication examine les différentes options susceptibles d'améliorer la rentabilité financière desprojets et lance des consultations sur les questions soulevées. La Commission soumettra ensuite des propositions en vue de faire face aux retards enregistrés dans la mise en place des RTE-T. La Commission préconise notamment : - une meilleure définition des projets et une meilleure synergie des investissements publics, ainsi qu'une meilleure définition des priorités et un renforcement de la coordination des financements; - la mise en oeuvre de structures de gestion juridique et financière sur le modèle de la société de droit européen; ces structures pourraient être créées spécifiquement pour chaque projet transnational; - une structure éventuelle pour la promotion et la coordination de la gestion des RTE-T; - la possibilité, lorsque les projets sont économiquement viables, d'octroyer des prêts et des garanties de prêts communautaires afin d'assurer une couverture contre les risques, y compris les risques politiques.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 22/03/2004 - Position du Conseil

La position commune approuve les points principaux de la proposition de la Commission. Sur certains points, le Conseil a modifié le texte, généralement pour le rendre plus clair. Un grand nombre de modifications résultent des amendements présentés par le Parlement européen. Les deux principales modifications apportées par le Conseil sont les suivantes: Alors que la Commission avait proposé de rendre obligatoire, à partir d'une certaine date, l'utilisation des technologies de localisation par satellite et de téléphonie mobile dans les nouveaux systèmes de télépéage, le Conseil a décidé qu'une telle obligation ne devrait pas être imposée et que l'utilisation de ces technologies ne devrait être que recommandée. Par conséquent, la position commune propose de maintenir la coexistence entre les systèmes fondés sur la technologie micro-ondes 5,8 GHz traditionnelle et les systèmes utilisant les nouvelles technologies par satellite. Le Conseil a modifié le calendrier proposé par la Commission pour la mise en service du service européen de télépéage. Les décisions relatives à la définition de ce service devraient être prises au plus tard le 1er janvier 2006 (le Parlement aurait souhaité le 1er janvier 2007). Les opérateurs et/ou les émetteurs de contrat devraient proposer le service à leurs clients selon le calendrier suivant : - 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, donc le 1er juillet 2009 au plus tard (le Parlement aurait souhaité le 1er janvier 2009); - 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, donc le 1er juillet 2011 au plus tard (le Parlement aurait souhaité le 1er janvier 2011). Le Conseil a par ailleurs souligné : - que la directive n'a pas d'incidence sur la liberté des États membres d'édicter des règles régissant la tarification des infrastructures et les questions fiscales; - que la directive ne s'applique pas a) aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique b) aux systèmes de péage électronique routiers qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement à bord des véhicules et c) aux systèmes de péage routiers 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; - que les États membres qui ont des systèmes de péage devraient prendre les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage, tout en précisant que les États membres sont seulement tenus de faire en sorte que, au plus tard le 1er janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du débit routier dans chaque poste de péage. En ce qui concerne la définition du service européen de télépéage, le Conseil a non seulement stipulé que lesdécisions relatives à cette définition devraient être prises par la Commission au plus tard le 1er janvier 2006 mais il a également précisé que ces décisions ne devraient être prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, qui permettent à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, et notamment du point de vue technique, juridique et commercial, sont réunies. Si les décisions ne sont pas prises avant la date prévue, la Commission devrait fixer une nouvelle date avant laquelle ces décisions doivent être prises, conformément à la procédure de comité de réglementation. Pour renforcer la lisibilité du texte, le Conseil a décidé de faire figurer dans une nouvelle annexe jointe à la directive les éléments sur lesquels devrait reposer le service européen de télépéage.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 18/12/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Renate SOMMER (PPE-DE, D), le Parlement a considérablement amendé la proposition de la Commission sur l'introduction de systèmes de télépéage routier dans la Communauté. Les principaux amendements adoptés visent les points suivants: - la présente directive prescrit les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de péage électronique routiers dans la Communauté. La "généralisation" des systèmes de télépéage, proposée par la Commission, n'est plus mentionnée; - la directive ne devrait pas s'appliquer : aux systèmes de péage routier pour lesquels il n'existe pas de moyens électroniques de perception du péage; aux systèmes de télépéage routier qui ne nécessitent pas cette installation d'équipements embarqués à bord des véhicules; aux petits systèmes de péage routier strictement locaux, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les conditions de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux bénéfices; - le fonctionnement du système étant la condition la plus importante pour l'introduction d'un service de télépéage routier européen, celui-ci ne devrait pas commencer avant le 1er janvier 2007 et non 2005 comme la Commission l'a proposé. Le "service européen de télépéage" qui, selon la proposition, devrait être créé au 1er janvier 2005, serait selon le Parlement, un corps européen contractuel de règles pour le télépéage créé au 1er janvier 2007. Ce corps de règles contractuelles autoriserait tous les exploitants ou émetteurs à fournir le service, un ensemble de normes et d'exigences techniques et un contrat d'abonnement unique entre les clients et les exploitants proposant le service. Ce contrat s'étendra sur l'ensemble de ce réseau et pourra être souscrit auprès de tout exploitant d'une partie de ce réseau. Le corps européen contractuel de règles pour le télépéage devrait être indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certain types de véhicules et du niveau de tarification appliqué ou de sa finalité; - le système doit permettre le développement d'un service de péage intermodal, sans pénaliser les modes de transport plus durables; - alors que la proposition de directive stipule que les États membres veillent notamment à ce qu'en 2005 au plus tard, au moins 50% des voies de péages de chaque gare soient équipées de péage électronique, le Parlement demande que les États membres s'emploient à ce qu'au 1er janvier 2007 au plus tard, au moins 50% du flux de trafic de chaque gare puissent utiliser le péage électronique. Les voies utilisées pour le télépéage peuvent également servir pour le péage par d'autres moyens, la sécurité devant être dûment prise en compte; - la Commission serait assistée par le "comité télépéage", composé de représentants des États membres et d'ONG compétentes en matière de protection de la vie privée, de problèmes de sécurité et de questions environnementales, et présidé par le représentant de la Commission; - les États membres devraient se conformer à la directive au plus tard le 30 juin 2005 au lieu du 30 juin 2004. Des amendements ont également été adoptés en faveur du systèmede navigation par satellite Galileo. Le Parlement estime que les nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS), appliquées au télépéage, peuvent permettre, grâce en particulier à leur grande souplesse d'utilisation ainsi qu'à leurs multiples applications, de répondre aux exigences des nouvelles politiques tarifaires envisagées niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Il conviendrait donc 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. L'Assemblée a également signalé qu'il n'appartenait pas à la Commission d'imposer certaines technologies. Ces décisions devraient être prises par l'industrie, les États membres et les autres parties concernées.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 20/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen approuve telle quelle la position commune.

Réseau transeuropéen de transport: télépéage routier, généralisation et interopérabilité

2003/0081(COD) - 30/08/2012

Conformément à la décision 2009/750/CE de la Commission définissant le service européen de télépéage (SET) et entrée en vigueur le 8 octobre 2009, la Commission présente une **communication sur l'avancement du déploiement du SET**. Après avoir situé le SET dans le contexte plus large de la politique européenne des transports, la Commission présente les progrès accomplis dans sa mise en œuvre et donne l'évaluation par la Commission des prochaines mesures à prendre pour rendre le SET opérationnel.

Les routes soumises à péage dans l'UE représentent une longueur totale d'environ 72.000 kilomètres, dont 60% sont équipés de systèmes de télépéage et 40% sont couverts par des systèmes de vignette. Aujourd'hui, plus de 20 millions d'usagers de la route, automobilistes ou transporteurs. L'industrie européenne est actuellement un pionnier mondial de la tarification des infrastructures routières et des équipements de péage. **Garantir l'interopérabilité totale des systèmes de télépéage** à l'échelle européenne permettra de : i) réaliser des économies d'échelle et réduire le coût des équipements de perception des péages ; ii) faciliter le paiement de redevances routières par les utilisateurs transfrontaliers, y compris ceux occasionnels.

Dans son Livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», la Commission a esquissé les mesures qui pourraient être prises pour accélérer l'élaboration et l'harmonisation de la tarification de l'utilisation des infrastructures routières. De même, à l'occasion de la **récente modification de la directive «Eurovignette»** concernant la tarification des poids lourds, le Parlement européen et le Conseil ont invité la Commission à contrôler les progrès réalisés en ce qui concerne la mise en œuvre, dans les délais prévus, d'un véritable «**service de péage**

électronique européen» et à favoriser, entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen.

Progrès réalisés : la Commission estime que **l'état d'avancement du déploiement du SET est décevant**. Malgré les efforts de la Commission et la maturité des technologies de perception des péages, le service européen de télépéage n'est pas encore une réalité dans la vie quotidienne des usagers de la route. L'absence de mise en œuvre du SET dans les délais prévus **ne tient pas à des motifs techniques**. Toutefois, plusieurs problèmes subsistent:

- la mise en œuvre du SET reste entravée par le **manque de coopération** entre les différents groupes de parties prenantes. Les efforts déployés par les États membres se sont limités jusqu'à présent à l'interopérabilité nationale séparée. Un changement radical dans le sens d'une interopérabilité paneuropéenne est nécessaire ;
- la plupart des États membres doivent encore **finaliser le cadre national** pour que les prestataires potentiels du SET sachent comment s'enregistrer dans la pratique et où introduire une plainte en cas d'obstruction de la part des percepteurs de droits de péage ;
- certains percepteurs de droits de péage proposent une **clause contractuelle** qui met fin automatiquement au contrat si le prestataire du SET n'a pas atteint la couverture européenne intégrale dans un délai de 24 mois. Une telle clause crée un risque économique considérable et décourage les prestataires potentiels du SET ;
- enfin, le **coût total de l'évaluation** de l'interopérabilité et de la réalisation des tests d'«aptitude à l'emploi» demandés par certains prestataires du SET aux percepteurs de droits de péage peut constituer un obstacle à l'entrée des entreprises sur le marché.

Prochaines étapes : la Commission réaffirme sa détermination à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la mise en place de l'interopérabilité technique et opérationnelle intégrale des systèmes européens de télépéage routier.

Afin de faciliter le lancement en temps voulu du SET par les États membres et les entreprises et d'encourager la coopération nécessaire, comme demandé par le Parlement européen et le Conseil, la Commission préconise de mettre en œuvre les actions suivantes :

1) *Accélérer une mise en œuvre uniforme de la décision* :

- intensifier les travaux du comité du télépéage institué par la directive 2004/52/CE ;
- assurer le suivi de la mise en œuvre du SET par les États membres, en se référant notamment à sa note d'orientation sur l'interprétation des notions visées à l'annexe I de la décision 2009/750/CE ; créer en outre un réseau européen des organes de conciliation nationaux qui contribuerait à assurer, au niveau de l'Union européenne, des conditions de concurrence équitables pour tous les milieux professionnels intéressés par le SET ;
- les États membres devraient veiller à ce que les clauses contractuelles mettant fin automatiquement au contrat si un prestataire du SET n'atteint pas une couverture européenne intégrale dans un délai de 24 mois ne soient pas autorisées ;
- prendre une initiative utilisant la structure mise en place par la législation en vigueur sur le SET pour élaborer un ensemble uniforme de protocoles pour les tests d'«aptitude à l'emploi» ;
- mettre en place avec les parties prenantes une plateforme-ressource complète de partage des informations, qui fournira des informations actualisées sur le SET via un point d'accès unique sur l'internet.

2) *Une approche par étapes* :

- comme première étape vers l'interopérabilité européenne intégrale, les États membres dont le volume de trafic sur le réseau transeuropéen est important devraient encourager l'interopérabilité transfrontalière de leurs systèmes de télépéage routier ;
- il convient de prêter une attention particulière à la participation d'un nombre suffisant de percepteurs de droits de péage et d'États membres afin de s'assurer que ces projets seront extrapolables à l'ensemble de l'Union ;
- la Commission est disposée à fournir une assistance technique à des initiatives régionales et à examiner l'apport d'un éventuel soutien financier à des projets régionaux à grande échelle dans le cadre du programme RTE-T.

3) *Suivre de près le développement et, le cas échéant, prendre de nouvelles initiatives* :

- en cas de lancement de nouveaux projets ou de renouvellement de concessions, les États membres devraient systématiquement s'assurer du respect des exigences concernant le SET ;
- si des différends entre percepteurs de péages et prestataires du SET ne peuvent pas être réglés par l'organe de conciliation, la Commission examinera les points litigieux et vérifiera si les accords passés entre les percepteurs de droits de péage et leurs prestataires de service locaux /nationaux existants sont discriminatoires ou non par rapport à ceux proposés aux prestataires du SET.

La Commission rappelle enfin que le Livre blanc sur les transports a indiqué que si, malgré ces efforts, l'évaluation montre qu'aucun progrès notable n'a été réalisé d'ici à la mi-2013 et qu'un service de télépéage interopérable n'est pas disponible sur une large échelle à ce moment-là, **la Commission se réserve le droit de présenter une nouvelle initiative** au Parlement européen et au Conseil.