

Informations de base	
2012/2296(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe 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		Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	HIGGINS Jim (PPE)	05/11/2012
		Rapporteur(e) fictif/fictive AYALA SENDER Inés (S&D) KLINZ Wolf (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts /ALE) ZĪLE Roberts (ECR) RUBIKS Alfreds (GUE/NGL)	
	Commission pour avis		Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire
	Stabilité financière, services financiers et union des marchés des capitaux		KALLAS Siim

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
30/08/2012	Publication du document de base non-législatif	COM(2012)0474 	
22/11/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
23/04/2013	Vote en commission		
25/04/2013	Dépôt du rapport de la commission	A7-0142/2013	Résumé
10/06/2013	Débat en plénière		
11/06/2013	Décision du Parlement	T7-0248/2013	Résumé
11/06/2013	Résultat du vote au parlement		
11/06/2013	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2012/2296(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/11239

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE504.407	18/02/2013	
Amendements déposés en commission		PE507.996	26/03/2013	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0142/2013	25/04/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0248/2013	11/06/2013	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence		Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2012)0199 		14/05/2012	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0474 		30/08/2012	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)626		15/11/2013	

Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe

2012/2296(INI) - 30/08/2012

OBJECTIF : présenter les progrès accomplis dans la mise en œuvre du service européen de télépéage (SET).

CONTENU : la directive 2004/52/CE vise à réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne. Elle prévoit la mise en place d'un service européen de télépéage (SET) complétant les services nationaux de télépéage des États membres.

La décision d'application de la Commission (décision 2009/750/CE) établit les exigences essentielles de ce service, qui sont valables dans toute l'Union européenne, et fixe des normes contraignantes, des spécifications techniques et des règles opérationnelles. Conformément à cette décision, la présente communication, après avoir situé le SET dans le contexte plus large de la politique européenne des transports, 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. La Commission rappelle que dans son [Livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports»](#), elle a souligné que le service européen de télépéage pouvait aider à promouvoir des stratégies de tarification routière favorisant un système de transport durable et à faciliter l'acceptation de la tarification routière par les utilisateurs.

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 dans le cadre de la directive en ce qui concerne la mise en œuvre, dans les délais prévus, d'un véritable service de péage électronique européen.

La Commission rappelle que **l'industrie européenne est actuellement un pionnier mondial** de la tarification des infrastructures routières et des équipements de péage. Les entreprises européennes ne cessent de remporter des contrats de péage dans le monde entier. Le SET peut faciliter l'introduction et le déploiement à l'échelle mondiale de nouveaux produits, tels que les unités embarquées interopérables, qui combinent le tachygraphe numérique et le péage avec d'autres applications intelligentes en matière de transports. Il peut en découler par la suite des services et applications complètement nouveaux, pouvant aussi conquérir le marché mondial.

Progrès réalisés : le rapport montre que malgré l'adoption de la décision 2009/750/CE, **l'état d'avancement du déploiement du SET est décevant**. Le service n'est pas encore une réalité dans la vie quotidienne des usagers de la route. De plus, les États membres et les parties prenantes n'ont pas tous fait la preuve de la détermination nécessaire pour finaliser le cadre réglementaire et opérationnel du service à leur niveau.

Prochaines étapes : 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 propose de mettre en œuvre les actions suivantes :

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

- La Commission et les États membres intensifieront les travaux du comité du télépéage institué par la directive 2004/52/CE. Les États membres doivent s'acquitter d'urgence de leurs obligations prévues par la décision 2009/750/CE, notamment en ce qui concerne la **désignation de leur organe de conciliation**. La Commission engagera, le cas échéant, des procédures d'infraction.
- La Commission assurera 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. Elle créera 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 veilleront 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. Si une telle pratique est maintenue, la Commission engagera une procédure d'infraction.
- La Commission prendra 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»**, y compris sur les aspects liés à la sécurité, afin de limiter les divergences entre les protocoles des percepteurs de droits de péage, ce qui permettra, par voie de conséquence, de réduire les coûts imputés aux prestataires du SET.
- La Commission mettra 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°) Adopter 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. Ces **projets de déploiement précoce à l'échelon régional** seront encouragés de manière à ce qu'ils puissent être élargis dès que possible par la suite pour couvrir toutes les infrastructures à télépéage routier de l'UE et peuvent apporter des expériences concrètes dans la résolution des problèmes pratiques du SET.
- Une attention particulière sera accordée 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. Les connaissances acquises lors de la mise en œuvre de ces projets

régionaux devraient être partagées efficacement entre toutes les parties prenantes. La Commission est disposée à fournir une assistance technique à de telles initiatives régionales et est prête 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. Lors de l'adoption de son avis sur les nouveaux régimes de tarification des infrastructures routières, qui sont notifiés dans le cadre de la directive 1999/62/CE (directive «Eurovignette»), la Commission rendra un avis négatif s'ils ne comprennent pas un système de SET totalement compatible.
- 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.

Enfin, 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.

Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe

2012/2296(INI) - 14/05/2012 - Document annexé à la procédure

La Commission présente une communication relative à l'imposition aux véhicules particuliers légers de redevances nationales sur les infrastructures routières.

Dans son [livre blanc sur les transports](#), la Commission a annoncé son intention de proposer des mesures obligatoires pour internaliser les principaux coûts externes des transports, tels que les nuisances sonores, la pollution locale et les encombrements, à l'horizon 2020.

S'il existe, dans l'UE, des règles de droit dérivé relatives aux redevances routières applicables aux poids lourds dont la masse totale autorisée dépasse 3,5 tonnes (voir [directive «Eurovignette»](#)), en revanche, les seules règles relatives à la taxation des véhicules particuliers légers, des véhicules utilitaires légers dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, des autobus et des autocars découlent directement du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La présente communication s'inscrit dans le cadre plus vaste de la stratégie en matière de tarification routière décrite dans le livre blanc. Elle vise à **expliquer la manière dont la Commission entend appliquer les principes généraux de non-discrimination et de proportionnalité du traité à un système de vignette pour véhicules particuliers légers**. Elle fournit également des orientations sur l'application d'un tel système de vignette. La communication ne crée pas de nouvelles règles législatives.

Systèmes de tarification existants : en l'absence de législation de l'UE dans ce domaine, les États membres sont en principe libres de mettre en place un système national de redevances pour l'utilisation des infrastructures routières applicable aux véhicules particuliers légers (système de vignette). Des systèmes de vignette pour les véhicules particuliers légers sont actuellement en application dans sept États membres de l'UE, à savoir l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie. D'autres États membres tels que la Belgique prévoient de mettre en œuvre un système de ce type. La taxation actuelle de ces véhicules témoigne de la **grande diversité des politiques mises en place par les États membres**.

Les nombreuses plaintes que la Commission ne cesse de recevoir montrent que la mise en œuvre de systèmes de vignette pour les véhicules particuliers légers peut, si elle n'a pas été soigneusement préparée, i) donner lieu à des problèmes pratiques entravant la fluidité du trafic, notamment dans les régions frontalières, ii) favoriser des pratiques inadaptées en matière de contrôle ; iii) être source de discrimination potentielle pour les utilisateurs occasionnels, principalement les automobilistes originaires d'autres États membres auxquels une vignette pour une courte durée n'est pas toujours proposée.

Les systèmes de vignette sont appliqués de manière différente entre les États membres et **ces disparités peuvent être à l'origine de failles**. Les systèmes de péage pour les véhicules particuliers légers, quant à eux, ne causent pas les mêmes problèmes que les systèmes de vignette, puisque les redevances de péage sont fonction de la distance et qu'elles sont directement liées à l'utilisation des infrastructures, ce qui réduit le risque potentiel de discrimination. En outre, les systèmes de péage électroniques permettent au trafic de s'écouler librement sans que les utilisateurs aient à s'arrêter aux barrières de péage.

Application des dispositions du traité : la Commission estime que tout système de vignette applicable aux véhicules particuliers légers être évalué à la lumière des règles fondamentales consacrées par la législation de l'UE qui sont particulièrement pertinentes en la matière, à savoir le principe d'absence de discrimination fondée sur la nationalité et le principe de proportionnalité.

Tout système de vignette appliqué par un État membre fonctionnerait au détriment des ressortissants des autres États membres si, en ne prévoyant pas de tarif pour une utilisation de l'infrastructure routière pour une courte durée ou à des fins de transit, il pénalisait les automobilistes qui ne résident pas dans cet État mais utilisent occasionnellement son réseau routier.

De plus, une mesure nationale applicable de la même manière aux ressortissants ou aux résidents et non-ressortissants ou non-résidents pourrait aussi être discriminatoire (discrimination indirecte). Toutefois, cette discrimination pourrait être justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général telle que l'amélioration des flux de trafic et/ou la réduction des coûts/dommages environnementaux.

Orientations pour l'application de systèmes nationaux de vignette : sur la base des plaintes reçues et des études analytiques, la Commission propose des orientations en ce qui concerne les aspects suivants: a) la disponibilité de vignettes à des tarifs proportionnés; b) l'accès adéquat à l'information; c) la perception des redevances et leur paiement; d) des pratiques appropriées en matière de contrôle.

Concrètement, afin que les systèmes de vignette applicables aux véhicules particuliers légers soient non discriminatoires, la Commission propose que les États membres mettent en place des systèmes qui prévoient **des vignettes hebdomadaires (ou pour une période plus courte) en plus des vignettes annuelles et mensuelles**. En outre, elle estime souhaitable:

- de proposer des **vignettes de courte durée et des vignettes de longue durée à un prix proportionné**;
- de donner aux utilisateurs occasionnels non résidents un **accès correct aux informations** concernant le type de véhicules pour lesquels l'achat de la vignette est obligatoire, l'infrastructure routière soumise à une tarification, les types de vignettes, leur validité et leurs prix, les points de vente et les amendes appliquées;
- de proposer aux utilisateurs occasionnels non résidents un **vaste éventail de possibilités** pour l'achat de la vignette;
- de **concentrer les mesures de contrôle d'application** sur les endroits où la probabilité de non-respect des règles est relativement élevée et pas essentiellement, dans les zones frontalières, sur les non-résidents qui commettent souvent ce type d'infraction pour la première fois, afin de garantir l'égalité de traitement entre résidents et non-résidents;
- de prévoir des **amendes proportionnées** aux autres infractions à la réglementation routière et ayant une valeur de sanction appropriée.

Étant donné que les systèmes de vignette mettent en œuvre, pour la plupart, le principe de l'«utilisateur-payeur», la Commission préconise une **utilisation transparente de leurs recettes** qui devraient, idéalement, être uniquement affectées aux routes pour lesquelles il existe un programme d'entretien bien défini, de manière à offrir aux utilisateurs un niveau de service minimum pour les redevances qu'ils paient.

La Commission invite les États membres qui appliquent un système de vignette aux véhicules particuliers légers ou qui comptent introduire un tel système à évaluer leur système à la lumière de la communication. **Sur la base de l'expérience, la Commission pourra envisager une initiative** destinée à apporter des éclaircissements sur les redevances routières applicables aux véhicules particuliers légers.

Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe

2012/2296(INI) - 25/04/2013 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Jim HIGGINS (PPE, IE) sur une stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe.

Les députés partagent l'avis de la Commission selon lequel **le service européen de télépéage système (SET), mis en place par la directive 2004/52/CE, n'a pas fonctionné et qu'il doit être révisé**. Ils estiment que l'accent mis par la Commission sur la nécessité de subordonner la prestation de services aux lois du marché n'a pas porté ses fruits et qu'une **action politique** s'impose pour accélérer la mise en œuvre du SET et en faire une réalité sans plus de retard.

Déplorent le manque d'intérêt des États membres pour le développement du SET, les députés demandent à la Commission de **proposer un paquet de mesures** propres à inciter les opérateurs et les États membres à réduire les délais de mise en œuvre du système. La Commission devrait en particulier se pencher sur des **mesures législatives appropriées dans le domaine de l'interopérabilité** afin d'obliger tous les acteurs à faire avancer le projet du SET.

La Commission est invitée à :

- **présenter, avant la fin de 2013, une synthèse** en vue de fournir une base claire pour les différentes possibilités d'action tant à moyen terme qu'à long terme, y compris la tarification de l'utilisation des routes au moyen de technologies telles que le **GPS/GNSS** afin d'empêcher et de réduire la congestion du trafic causée par les barrières physiques ;
- entreprendre une **étude sur les aspects financiers** et les conditions qui permettraient de faire du SET une réalité opérationnelle ;
- prévoir, dans ses programmes de travail sur les **réseaux transeuropéens de transport**, la possibilité de financer des projets susceptibles de servir de base à une accélération de la mise en œuvre du SET.

Quel que soit le système choisi, la Commission devrait veiller à garantir que les consommateurs soient **en permanence informés du coût du péage** perçu au moyen d'un dispositif électronique ou d'une vignette de péage.

En ce qui concerne **la tarification de l'utilisation des routes**, les députés estiment que, si le pouvoir d'augmenter les recettes incombe aux États membres, l'Union européenne devrait favoriser **un système de péage basé sur la distance** plutôt que les systèmes de type « vignette ». La Commission devrait dès lors favoriser une généralisation des systèmes de tarification basés sur la distance plutôt que sur le temps.

En outre, les députés sont d'avis que l'introduction d'un nouveau système de tarification impliquant le partage de systèmes d'exploitation et de données sur les clients et leurs déplacements doit être **strictement soumis aux règlements de l'Union européenne en matière de protection des données** et que les données doivent être dépersonnalisées afin de protéger la vie privée des personnes.

La Commission est invitée à :

- obliger les États membres disposant d'un système de vignettes à **simplifier considérablement la vente de vignettes** ainsi que l'accès aux informations;
- introduire un **service de paiement en ligne** qui permette aux clients de payer à l'avance leurs redevances par le biais d'une interface accessible à tous, et à prévoir la possibilité d'effectuer un paiement par téléphone mobile pour les systèmes de péage et de vignettes;
- tenir compte de la **situation spécifique des régions frontalières** lors de la mise au point de plans pour les systèmes de péage, de manière à minimiser leur impact sur la vie quotidienne des citoyens de ces régions.

Soulignant l'importance des entreprises de transport et des PME pour la croissance économique et la création d'emplois en Europe, les députés estiment dès lors essentiel qu'aucune charge supplémentaire inutile ne soit leur imposée, mais plutôt que **le principe de l'utilisateur payeur** s'applique systématiquement à toutes les catégories de véhicules.

Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe

2012/2296(INI) - 11/06/2013 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 516 voix pour, 111 contre et 12 abstentions, une résolution sur une stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe.

Le Parlement prend acte de la déclaration de la Commission selon laquelle les deux principaux acteurs concernés sont les percepteurs de péages et les prestataires du **service européen de télépéage système (SET)**. Il souligne toutefois que les usagers de la route, en particulier les sociétés de transport, constituent un troisième acteur clé qui peut aider à accélérer le développement du SET.

Le SET: échec à ce jour et nécessité d'une nouvelle orientation : le Parlement partage l'avis de la Commission selon lequel **le SET, mis en place par la directive 2004/52/CE, n'a pas fonctionné et qu'il doit être révisé**. Il estime que l'accent mis par la Commission sur la nécessité de subordonner la prestation de services aux lois du marché n'a pas porté ses fruits et qu'une **action politique** s'impose pour accélérer la mise en œuvre du SET et en faire une réalité sans plus de retard.

Déplorent le manque d'intérêt des États membres pour le développement du SET, le Parlement demande à la Commission de **proposer un paquet de mesures** propres à inciter les opérateurs et les États membres à réduire les délais de mise en œuvre du système. La Commission devrait en particulier se pencher sur des **mesures législatives dans le domaine de l'interopérabilité** afin d'obliger tous les acteurs à faire avancer le projet du SET.

Les députés estiment que les acteurs du secteur ne sont pas favorables au SET, notamment les prestataires de service de péage, les concessionnaires routiers et les fabricants d'étiquettes électroniques et d'équipements associés, et qu'un **règlement pourrait être nécessaire pour contraindre les parties intéressées à collaborer**.

La Commission est invitée à :

- **présenter, avant la fin de 2013, une synthèse** en vue de fournir une base claire pour les différentes possibilités d'action tant à moyen terme qu'à long terme, y compris la tarification de l'utilisation des routes au moyen de technologies telles que **le GPS/GNSS** afin d'empêcher et de réduire la congestion du trafic causée par les barrières physique ;
- entreprendre une **étude sur les aspects financiers** et les conditions qui permettraient de faire du SET une réalité opérationnelle ;
- prévoir, dans ses programmes de travail sur les **réseaux transeuropéens de transport**, la possibilité de financer des projets susceptibles de servir de base à une accélération de la mise en œuvre du SET.

Quel que soit le système choisi, la Commission devrait veiller à garantir que les consommateurs soient **en permanence informés du coût du péage** perçu au moyen d'un dispositif électronique ou d'une vignette de péage. De plus, la mise en œuvre des systèmes de péage ne devrait **en aucun cas se révéler discriminatoire** à l'égard des non-résidents en créant de nouvelles entraves au principe de la libre circulation.

Tarification de l'utilisation des routes : les députés estiment que l'Union européenne devrait favoriser **un système de péage basé sur la distance** plutôt que les systèmes de type «vignette». La Commission devrait dès lors favoriser une généralisation des systèmes de tarification basés sur la distance plutôt que sur le temps.

Pour les systèmes basés sur le temps, la Commission devrait introduire l'obligation : i) de proposer aux usagers de la route des vignettes sur mesure en fonction de différentes structures de tarification routière *au prorata*, telles que des options de tarification journalière, hebdomadaire, mensuelle et annuelle, avec la possibilité d'acheter une vignette jusqu'à 30 jours avant l'utilisation de la route, et ii) d'indiquer clairement le montant perçu comme redevance administrative.

En outre, les députés sont d'avis que l'introduction d'un nouveau système de tarification impliquant le partage de systèmes d'exploitation et de données sur les clients et leurs déplacements doit être **strictement soumis aux règlements de l'Union européenne en matière de protection des données** et que les données doivent être dépersonnalisées afin de protéger la vie privée des personnes.

La Commission est invitée à :

- obliger les États membres disposant d'un système de vignettes à **simplifier la vente de vignettes** ainsi que l'accès aux informations;
- introduire un **service de paiement en ligne** qui permette aux clients de payer à l'avance leurs redevances par le biais d'une interface accessible à tous, et à prévoir la possibilité d'effectuer un paiement par téléphone mobile pour les systèmes de péage et de vignettes;

- tenir compte de la **situation spécifique des régions frontalières** lors de la mise au point de plans pour les systèmes de péage, de manière à minimiser leur impact sur la vie quotidienne des citoyens de ces régions.

Soulignant l'importance des entreprises de transport et des PME pour la croissance économique et la création d'emplois en Europe, le Parlement juge essentiel qu'aucune charge supplémentaire inutile ne soit leur imposée, mais plutôt que **le principe de l'utilisateur payeur** s'applique systématiquement à toutes les catégories de véhicules.