Informations de base

2017/0128(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
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 Abrogation Directive 2004/52/EC 2003/0081(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 3.30.06 Technologies de l'information et de la communication, technologies numériques 3.30.20 Réseaux transeuropéens de communication	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SALINI Massimiliano (PPE)	30/06/2017
	Rapporteur(e) fictif/fictive SEHNALOVÁ Olga (S&D) TOŠENOVSKÝ Evžen (ECR) VAN MILTENBURG Matthijs (ALDE) DALUNDE Jakop G. (Verts /ALE) PAKSAS Rolandas (EFDD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	ŠKRIPEK Branislav (ECR)	31/08/2017

Commission pour avis sur la technique de la refonte	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination

	JURI Affaires juridiques	MAŠTÁLKA Jiří (GUE/NGL)	26/07/2017

Conseil de l'Union européenne	**Formation du Conseil**	**Réunions**	**Date**
	Transports, télécommunications et énergie	3623	2018-06-07

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0280	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/05/2018	Vote en commission,1ère lecture		
24/05/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
05/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0199/2018	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
13/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
03/12/2018	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2019)004224	
13/02/2019	Débat en plénière		
14/02/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0122/2019	Résumé
14/02/2019	Résultat du vote au parlement		
04/03/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
19/03/2019	Signature de l'acte final		
19/03/2019	Fin de la procédure au Parlement		
29/03/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2017/0128(COD)

Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2004/52/EC 2003/0081(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/10071

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE609.385	30/08/2017	
Projet de rapport de la commission		PE615.481	19/12/2017	
Amendements déposés en commission		PE618.183	21/02/2018	
Avis de la commission	LIBE	PE616.760	28/03/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0199/2018	05/06/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0122/2019	14/02/2019	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)004224	28/11/2018	
Projet d'acte final	00069/2018/LEX	13/03/2019	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2017)0280	31/05/2017	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0190	31/05/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0191	31/05/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0192	31/05/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0193	31/05/2017	

Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)354	16/04/2019	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	NL_CHAMBER	COM(2017)0280	13/07/2017	
Contribution	IT_SENATE	COM(2017)0280	04/08/2017	
Contribution	RO_SENATE	COM(2017)0280	26/09/2017	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2017)0280	23/10/2017	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2017)0280	13/03/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2887/2017	18/10/2017	
CofR	Comité des régions: avis	CDR3560/2017	01/02/2018	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlement européen	Briefing	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2019/0520
JO L 091 29.03.2019, p. 0045 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2019/2955(DEA)	Examen d'un acte délégué

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.

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) - 14/02/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 536 voix pour, 53 contre et 17 abstentions, une résolution législative sur la 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).

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application

La directive fixerait les conditions nécessaires afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union et de faciliter l'échange transfrontière de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs de véhicules qui ne s'acquittent pas des redevances routières même lorsque leur véhicule est immatriculé dans un autre pays de l'UE.

La directive 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

La directive amendée prévoit que tous les nouveaux systèmes de télépéage routier qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué devront recourir à une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage: a) localisation par satellite; b) communications mobiles; c) micro-ondes de 5,8 GH.

Les systèmes de télépéage routier existants qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué et recourent à d'autres technologies devraient être conformes à ces prescriptions en cas de progrès technologiques importants.

Caractéristiques du service européen de télépéage (SET)

La notion de «SET» couvrirait les services de péage fournis, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs du SET, à savoir une route, un réseau routier, un pont, un tunnel ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier.

Le SET devrait permettre de développer l'intermodalité tout en garantissant le respect des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur.

Exigences applicables aux prestataires du SET

Les prestataires devraient demander leur enregistrement dans un État membre où ils sont établis et satisfaire à certaines exigences comme par exemple, détenir une certification, prouver qu'ils disposent des équipements techniques et de la déclaration CE, justifier de leurs compétences, avoir la capacité financière appropriée, mettre en œuvre un plan de gestion des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins.

Droits et obligations des prestataires du SET

Les prestataires devraient i) conclure des contrats couvrant tous les secteurs de SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les 36 mois suivant leur enregistrement; ii) conclure, sauf exception, des contrats couvrant tous les secteurs de SET dans un État membre donné dans un délai de 24 mois à compter de la conclusion du premier contrat dans cet État membre. Une fois les contrats conclus, les prestataires du SET devraient garantir la couverture de tous les secteurs de SET à tout moment.

Les prestataires du SET devraient collaborer avec les percepteurs de péage dans leurs activités de recouvrement. En cas soupçon de non-paiement d' une redevance routière par un usager de la route, le percepteur de péage pourrait demander au prestataire du SET de lui fournir les données relatives au véhicule concerné. Ces données devraient être disponibles instantanément.

Droits et obligations du percepteur de péage

Les percepteurs de péage seraient tenus de donner aux prestataires du SET, sans discrimination, accès à leurs secteurs de SET. Ils devraient publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.

Chaque État membre possédant au moins deux secteurs de SET sur son territoire devrait désigner un bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Le péage serait fixé par le percepteur de péage conformément, entre autres, à la classification du véhicule. Les utilisateurs du SET ne devraient pas payer un péage plus élevé qu'ils ne le feraient pour le péage national/local correspondant. Toute réduction ou remise accordée par un État membre ou un percepteur de péage aux utilisateurs d'un équipement embarqué devrait être proposée, dans les mêmes conditions, à tous les clients des prestataires du SET.

Les prestataires du SET auraient droit à une rémunération de la part du percepteur de péage.

Organe de conciliation

Chaque État membre ayant au moins un secteur de SET devrait désigner un organe de conciliation afin de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages disposant d'un secteur de SET situé sur son territoire et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages. Il devrait établir une procédure de médiation afin de permettre à un percepteur de péages ou à un prestataire du SET de demander à l'organe de conciliation compétent d'intervenir dans tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

Systèmes de péage pilotes

Des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la directive pourraient être autorisés pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans sous réserve de l'accord préalable de la Commission.

Protection des données

Le règlement général sur la protection des données (règlement (UE) 2016/679) et les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant les directives 2002/58/CE et (UE) 2016/680 s'appliqueraient aux données à caractère personnel traitées en vertu de la directive.

Les données à caractère personnel devraient être traitées uniquement afin de faciliter l'échange transfrontalier d'informations sur les défauts de paiement de redevances routières. Les États membres devraient également veiller à ce que les personnes concernées aient le droit de mettre à jour, de rectifier et d'effacer sans délai, en cas d'inexactitude, leurs données à caractère personnel traitées.

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) - 05/06/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Massimiliano SALINI (PPE, IT) sur la 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).

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objet et champ d'application: la directive devrait fixer les conditions nécessaires afin:

- **d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union**, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers, ouvrages divers tels que tunnels ou ponts, et transbordeurs,
- **de faciliter l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union**, y compris le non-paiement des péages à collecter manuellement à partir d'infrastructures relevant du champ d'application de la directive, ainsi que des péages imposés dans les zones urbaines visées par la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil ou les amendes pour des infractions relatives au paiement des péages.

La directive 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: les députés proposent de préciser dans le dispositif de la directive (plutôt que dans une annexe) que tous les nouveaux systèmes de télépéage exigeant l'installation d'un équipement embarqué devraient recourir à une ou plusieurs des technologies suivantes pour l' exécution des transactions de télépéage: a) **localisation par satellite**; b) **communications mobiles**; c) **micro-ondes de 5,8 GHz**.

Chaque véhicule ne disposerait que d'un seul identificateur embarqué, celui-ci n'étant associé qu'à un seul véhicule.

Caractéristiques du service européen de télépéage (SET): la notion de «SET» couvrirait les services de péage fournis, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET.

Le SET serait **financé par des accords contractuels** entre les prestataires du service et les percepteurs de péages, ce qui permettrait de garantir le bon paiement du péage dû. En outre, il devrait permettre de **développer l'intermodalité** tout en garantissant le respect des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur et en développant des avantages pour d'autres modes de transport plus durables.

Exigences applicables aux prestataires du SET: ces prestataires devraient demander leur **enregistrement** dans un État membre où ils sont établis et satisfaire à certaines exigences comme par exemple, détenir une certification, prouver qu'ils disposent des équipements techniques et de la déclaration CE, justifier de leurs compétences, avoir la capacité financière appropriée, mettre en œuvre un plan de gestion des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins.

Droits et obligations des prestataires du SET: ces prestataires devraient i) conclure des contrats couvrant tous les secteurs de SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les **36 mois** suivant leur enregistrement; ii) conclure, sauf exception, des contrats couvrant tous les secteurs de SET dans un État membre donné dans un délai de **24 mois** à compter de la conclusion du premier contrat dans cet État membre. Une fois les contrats conclus, les prestataires du SET devraient garantir la couverture de tous les secteurs de SET à tout moment.

Les prestataires du SET devraient **collaborer avec les percepteurs de péage dans leurs activités de recouvrement**. En cas soupçon de non-paiement d' une redevance routière par un usager de la route, le percepteur de péage pourrait demander au prestataire du SET de lui fournir les données relatives au véhicule concerné. Ces données devraient être disponibles instantanément. La décision prononcée par l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté devrait **automatiquement être reconnue** dans l'État membre du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

Droits et obligations du percepteur de péage: les percepteurs de péage seraient tenus de donner aux prestataires du SET, **sans discrimination**, accès à leurs secteurs de SET. Ils devraient publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.

Chaque État membre possédant au moins deux secteurs de SET sur son territoire devrait désigner un bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Le péage serait fixé par le percepteur de péage conformément, entre autres, à la classification du véhicule. Les utilisateurs du SET **ne devraient pas payer un péage plus élevé** qu'ils ne le feraient pour le péage national/local correspondant. Toute réduction ou remise accordée par un État membre ou un percepteur de péage aux utilisateurs d'un équipement embarqué devrait être proposée, dans les mêmes conditions, à tous les clients des prestataires du SET.

Les prestataires du SET auraient droit à une rémunération de la part du percepteur de péage.

Organe de conciliation: les députés proposent d'instaurer une procédure de conciliation en vue de régler les différends entre percepteurs de péage et prestataires du SET au cours des négociations et relations contractuelles. Les percepteurs de péage et les prestataires du SET devraient consulter les organes de conciliation nationaux pour régler les différends concernant l'accès non discriminatoire aux secteurs de SET. Les organes de conciliation pourraient vérifier que les conditions contractuelles imposées à tout prestataire du SET sont non discriminatoires.

Systèmes de péage pilotes: des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la directive pourraient être autorisés pour une période initiale **ne pouvant dépasser trois ans** sous réserve de l'accord préalable de la Commission.

Protection des données: le traitement des données à caractère personnel devrait être assuré dans le **respect des normes de l'Union**. Lorsque le défaut de paiement d'une redevance routière est considéré comme une infraction pénale par l'État membre où le paiement est dû, la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil s'appliquerait.

Les données à caractère personnel devraient être traitées uniquement afin de faciliter l'échange transfrontalier d'informations sur les défauts de paiement de redevances routières. Les États membres devraient également veiller à ce que les personnes concernées aient **le droit de mettre à jour, de rectifier et d'effacer sans délai**, en cas d'inexactitude, leurs données à caractère personnel traitées.

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) - 29/03/2019 - Acte final

OBJECTIF: assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et faciliter le recouvrement des péages routiers impayés.

ACTE LÉGISLATIF: Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.

CONTENU : la directive fixe les conditions nécessaires afin :

- d'assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage sur l'ensemble du réseau routier de l'Union, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers, ouvrages divers, tels que tunnels ou ponts, et transbordeurs, et

- de faciliter l'échange transfrontière de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs de véhicules pour lesquels il y a eu défaut de paiement de tout type de redevance routière dans l'Union.

La directive n'empêchera pas les États membres de percevoir des redevances routières pour certains types de véhicules et de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité.

Solutions technologiques

Tous les nouveaux systèmes de télépéage routier qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué devront recourir à une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage: a) localisation par satellite; b) communications mobiles; c) micro-ondes de 5,8 GHz.

Les prestataires du service européen de télépéage (SET) devront mettre à la disposition des usagers du SET un équipement embarqué qui peut fonctionner avec les systèmes de télépéage routier concernés en service dans les États membres et recourant aux technologies susmentionnées et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

L'équipement embarqué pourra utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Pour communiquer avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué pourra recourir à des technologies autres que celles énumérées dans la directive, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

Les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite et sont mis sur le marché après le 19 octobre 2021 devront être compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).

Interopérabilité

Les nouvelles règles rendront les systèmes de télépéage plus interopérables et, par conséquent, plus rentables et conviviaux. Elles supprimeront les obstacles administratifs, comme les procédures d'autorisation lourdes et les spécifications techniques locales non standards. Par conséquent, les prestataires de télépéage pourront accéder plus facilement au marché de la perception des péages.

Principes généraux du service européen de télépéage (SET)

Chaque État membre établira une procédure pour l'enregistrement des prestataires du SET. Il accordera l'enregistrement aux entités établies sur son territoire qui le demandent et qui peuvent démontrer qu'elles satisfont à un certain nombre d’exigences.

Les percepteurs de péages devront, sans discrimination, donner aux prestataires du SET un accès à leur secteur de SET. Pour assurer à tous les prestataires du SET un accès transparent et non discriminatoire aux secteurs de SET, les percepteurs de péages devront publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.

Toutes les remises ou réductions de péage offertes par un État membre ou un percepteur de péages aux utilisateurs d'équipements embarqués devront être transparentes, annoncées publiquement et disponibles dans les mêmes conditions aux clients des prestataires du SET.

Les prestataires du SET pourront prétendre à une rémunération équitable, calculée à partir d'une méthode transparente, non discriminatoire et identique. Des organes de conciliation auront le pouvoir de vérifier le caractère non discriminatoire des conditions contractuelles imposées à tout prestataire du SET.

Procédure pour l'échange transfrontière d'informations sur les contrevenants

Afin d'identifier les propriétaires de véhicules pour lesquels les péages routiers n'ont pas été payés, les États membres devront donner aux points de contact nationaux des autres États membres accès à aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules et aux propriétaires ou détenteurs des véhicules et leur permettre d'y effectuer des recherches automatisées.

Les États membres devront s'assurer que l'échange d'informations entre États membres s'effectue uniquement entre les points de contact nationaux dont les attributions seront régies par le droit applicable de l'État membre concerné. Dans le cadre de cet échange de données, une attention particulière sera portée à la protection adéquate des données à caractère personnel.

Les éventuelles conséquences administratives ou juridiques dépendront de la législation nationale du pays où la redevance routière n'a pas été acquittée.

Lorsque l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté décide d'engager des poursuites, il enverra 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 18.4.2019.

TRANSPOSITION : au plus tard le 19.10.2021.