



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 19 mars 2019
(OR. en)**

**2017/0128 (COD)
LEX 1877**

**PE-CONS 69/1/18
REV 1**

**TRANS 600
CODEC 2178**

**DIRECTIVE 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 (REFONTE)**

DIRECTIVE (UE) 2019/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 19 mars 2019

**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
(refonte)**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 81 du 2.3.2018, p. 181.

² JO C 176 du 23.5.2018, p. 66.

³ Position du Parlement européen du 14 février 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 mars 2019.

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil¹ a été modifiée de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.
- (2) Il est souhaitable de parvenir à une généralisation du déploiement des systèmes de télépéage routier dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et de disposer, dans la mesure du possible, de systèmes fiables, commodes, économiquement rentables et adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle de l'Union et aux évolutions techniques futures. Par conséquent, il est nécessaire de rendre les systèmes de télépéage routier interopérables afin de réduire le coût et les charges liés au paiement des péages dans l'ensemble de l'Union.
- (3) Les systèmes de télépéage routier interopérable contribuent à la réalisation des objectifs définis par le droit de l'Union en matière de redevances routières.
- (4) L'absence d'interopérabilité constitue un problème important des systèmes de télépéage routier pour lesquels les redevances routières dues sont liées à la distance parcourue par le véhicule (péage fondé sur la distance) ou au passage du véhicule par un point spécifique (péage de cordon par exemple). Les dispositions relatives à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier devraient dès lors s'appliquer uniquement à ces systèmes et non aux systèmes pour lesquels les redevances routières dues sont liées au temps passé par le véhicule sur l'infrastructure à péage (par exemple les systèmes fondés sur la durée tels que les vignettes).

¹ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

- (5) L'exécution transfrontière de l'obligation de paiement des redevances routières dans l'Union constitue un problème de taille dans tout type de système, qu'il s'agisse de systèmes fondés sur la distance, de systèmes de cordon ou de systèmes fondés sur la durée, électroniques ou manuels. Pour résoudre le problème de l'exécution transfrontière à la suite d'un défaut de paiement d'une redevance routière, les dispositions concernant l'échange transfrontière d'informations devraient donc s'appliquer à tous ces systèmes.
- (6) En droit national, l'infraction consistant en un défaut de paiement d'une redevance routière peut être qualifiée d'infraction administrative ou d'infraction pénale. La présente directive devrait s'appliquer indépendamment de la qualification de l'infraction.
- (7) En raison de l'absence d'une classification cohérente des redevances de stationnement dans l'ensemble de l'Union et de leur lien indirect avec l'utilisation de l'infrastructure, ces redevances devraient rester hors du champ d'application de la présente directive.
- (8) L'interopérabilité des systèmes de télépéage routier requiert l'harmonisation de la technologie utilisée et des interfaces entre les constituants d'interopérabilité.
- (9) L'harmonisation des technologies et des interfaces devrait s'appuyer sur le développement et la mise à jour de normes ouvertes et publiques, disponibles sans discrimination à tous les fournisseurs de systèmes.

- (10) Afin que leurs équipements embarqués soient adaptés aux technologies de communication requises, les prestataires du service européen de télépéage (SET) devraient être autorisés à recourir et à être reliés à d'autres systèmes informatiques (matériels et logiciels) déjà présents dans le véhicule, tels que des systèmes de navigation par satellite ou des appareils portables.
- (11) Les caractéristiques spécifiques des systèmes de télépéage routier qui sont utilisés aujourd'hui pour les véhicules utilitaires légers devraient être prises en considération. Étant donné qu'aucun de ces systèmes de télépéage routier n'utilise actuellement la localisation par satellite ni les communications mobiles, les prestataires du SET devraient être autorisés, pendant une période limitée, à fournir aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers des équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement. Cette dérogation devrait être sans préjudice du droit des États membres de mettre en place un péage par satellite pour les véhicules utilitaires légers.
- (12) Les systèmes de péage fondés sur la technologie de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) nécessitent davantage de vérifications manuelles des transactions de péage dans les back-offices que les systèmes recourant aux équipements embarqués. Les systèmes utilisant des équipements embarqués sont plus efficaces pour de vastes secteurs à télépéage et les systèmes utilisant la technologie ANPR sont mieux adaptés aux secteurs plus petits, tels que les péages urbains, pour lesquels l'utilisation d'équipements embarqués générerait des coûts ou une charge administrative disproportionnés. La technologie ANPR peut notamment s'avérer utile en association avec d'autres technologies.
- (13) En vue de l'évolution technique des solutions fondées sur la technologie ANPR, les organismes de normalisation devraient être encouragés à définir les normes techniques nécessaires.

- (14) Les droits et obligations spécifiques des prestataires du SET devraient s'appliquer aux entités qui peuvent apporter la preuve qu'elles remplissent certaines exigences et font l'objet d'un enregistrement en tant que prestataires du SET dans leur État membre d'établissement.
- (15) Les droits et obligations des principaux acteurs du SET, c'est-à-dire les prestataires du SET, les percepteurs de péages et les utilisateurs du SET, devraient être clairement définis de manière à garantir un fonctionnement du marché juste et efficace.
- (16) Il est particulièrement important de préserver certains droits des prestataires du SET, tels que le droit à la protection des données commercialement sensibles, sans pour cela induire d'effet négatif sur la qualité des services fournis aux percepteurs de péages et aux utilisateurs du SET. En particulier, le percepteur de péages devrait être tenu de ne pas communiquer de données commercialement sensibles aux concurrents du prestataire du SET. Le volume et le type de données que les prestataires du SET communiquent aux percepteurs de péages, aux fins du calcul et de l'application du péage ou en vue de vérifier le calcul du péage appliqué aux véhicules des utilisateurs du SET par les prestataires du SET, devraient être limités au strict minimum.
- (17) Les prestataires du SET devraient être tenus de coopérer totalement aux efforts de mise en œuvre fournis par les percepteurs de péages de manière à renforcer l'efficacité générale des systèmes de télépéage routier. Par conséquent, les percepteurs de péages devraient être autorisés à demander au prestataire du SET, lorsqu'un défaut de paiement d'une redevance routière est suspecté, des données relatives au véhicule et au propriétaire ou au détenteur du véhicule qui est le client du prestataire du SET, à condition que ces données ne soient pas utilisées à des fins autres que l'exécution.

- (18) Afin de permettre aux prestataires du SET d'entrer en concurrence, sans discrimination, pour attirer tous les clients d'un secteur de SET donné, il importe de leur donner la possibilité d'être agréés suffisamment tôt pour le secteur en question afin qu'ils puissent offrir des services aux utilisateurs dès le premier jour de fonctionnement du système de péage.
- (19) Les percepteurs de péages devraient, sans discrimination, donner aux prestataires du SET un accès à leur secteur de SET.
- (20) Pour assurer à tous les prestataires du SET un accès transparent et non discriminatoire aux secteurs de SET, les percepteurs de péages devraient publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.
- (21) Toutes les remises ou réductions de péage offertes par un État membre ou un percepateur de péages aux utilisateurs d'équipements embarqués devraient être transparentes, annoncées publiquement et disponibles dans les mêmes conditions aux clients des prestataires du SET.
- (22) Les prestataires du SET devraient pouvoir prétendre à une rémunération équitable, calculée à partir d'une méthode transparente, non discriminatoire et identique.
- (23) Les percepteurs de péages devraient être autorisés à déduire de la rémunération des prestataires du SET les coûts appropriés qu'ils ont supportés pour fournir, exploiter et tenir à jour les éléments télépéage du système de télépéage routier propres au système européen de télépéage.

- (24) Les prestataires du SET devraient verser au percepteur de péages tous les péages dus par leurs clients. Ils ne sauraient toutefois être tenus responsables des péages non acquittés par leurs clients lorsque ces derniers sont munis d'équipements embarqués qui ont été déclarés invalidés au percepteur de péages.
- (25) Lorsqu'une personne morale qui est un prestataire de service de péage joue également d'autres rôles dans un système de télépéage routier, ou exerce d'autres activités sans lien direct avec la perception de télépéage, elle devrait être tenue de conserver des documents comptables permettant de distinguer clairement les coûts et recettes liés à la fourniture des services de péage et des coûts et recettes liés à d'autres activités, et de communiquer, sur demande, des informations sur les coûts et recettes liés à la fourniture des services de péage à l'organe de conciliation ou à l'instance judiciaire compétent. Les subventions croisées entre les activités exécutées dans le rôle de prestataire de service de péage et d'autres activités ne devraient pas être autorisées.
- (26) Les utilisateurs devraient avoir la possibilité de souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET, indépendamment de leur nationalité, de leur État membre de résidence ou de l'État membre d'immatriculation du véhicule.
- (27) Afin d'éviter les doubles paiements et d'assurer aux utilisateurs une sécurité juridique, il y a lieu de considérer le paiement d'un péage à un prestataire du SET comme satisfaisant aux obligations de l'utilisateur à l'égard du percepteur de péages concerné.

- (28) Les relations contractuelles entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET devraient garantir, entre autres, le paiement en bonne et due forme des péages.
- (29) Une procédure de médiation devrait être instaurée en vue de régler les différends entre percepteurs de péages et prestataires du SET au cours des négociations contractuelles et relations contractuelles. Les percepteurs de péages 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.
- (30) Les organes de conciliation devraient avoir le pouvoir de vérifier le caractère non discriminatoire des conditions contractuelles imposées à tout prestataire du SET. Ils devraient en particulier avoir le pouvoir de vérifier que la rémunération offerte par le percepteur de péages aux prestataires du SET respecte les principes énoncés dans la présente directive.
- (31) Les données de trafic des utilisateurs du SET représentent un élément essentiel pour l'amélioration des politiques de transport des États membres. Les États membres devraient donc avoir la possibilité de demander ces données aux prestataires de service de péage, y compris aux prestataires du SET afin de définir des politiques en matière de circulation et d'améliorer la gestion du trafic ou pour toute autre utilisation non commerciale par leurs autorités, en respectant les règles applicables en matière de protection des données.

- (32) Il est nécessaire de définir un cadre pour les procédures d'attribution d'un secteur à péage aux prestataires du SET de manière à garantir un accès équitable au marché tout en assurant un niveau de service adéquat. La déclaration de secteur de SET devrait exposer de manière détaillée la procédure d'agrément d'un prestataire du SET dans le secteur de SET, en particulier la procédure de vérification de la conformité avec les spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité. La procédure devrait être identique pour tous les prestataires du SET.
- (33) Afin de faciliter l'accès des acteurs du marché du SET à l'information, les États membres devraient être tenus de recueillir et de publier toutes les données importantes relatives au SET dans des registres nationaux accessibles au public.
- (34) Aux fins du progrès technique, il importe que les percepteurs de péages aient la possibilité de tester de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts de péage. Ces essais devraient toutefois être limités, et les prestataires du SET ne devraient pas être tenus d'y participer. La Commission devrait avoir la possibilité de ne pas autoriser ces essais lorsqu'ils risquent de porter préjudice au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET.
- (35) De grandes différences dans les spécifications techniques des systèmes de télépéage routier pourraient entraver la mise en place de l'interopérabilité des systèmes de télépéage à l'échelle de l'Union et contribuer ainsi au maintien de la situation actuelle, dans laquelle les utilisateurs ont besoin de plusieurs équipements embarqués pour payer les péages dans l'Union. Cette situation compromet l'efficacité des opérations de transport, le rapport coût-efficacité des systèmes de péage et la réalisation des objectifs de la politique des transports. Il convient donc de régler les questions à l'origine de cette situation.

- (36) Si l'interopérabilité transfrontière s'améliore dans toute l'Union, l'objectif à moyen et à long terme est de pouvoir se déplacer dans l'ensemble de l'Union muni d'un seul équipement embarqué. Par conséquent, afin d'éviter une charge administrative et des coûts pour les usagers de la route, il importe que la Commission mette en place une feuille de route pour atteindre cet objectif et pour faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'Union, sans compromettre la concurrence sur le marché.
- (37) Le SET est un service fondé sur le marché et les prestataires du SET ne devraient donc pas être tenus de fournir leurs services dans l'ensemble de l'Union. Néanmoins, dans l'intérêt des utilisateurs, les prestataires du SET devraient couvrir l'intégralité des secteurs de SET de tout État membre où ils décident de fournir leurs services. Par ailleurs, la Commission devrait évaluer si la marge de manœuvre laissée aux prestataires du SET entraîne l'exclusion des secteurs de SET périphériques ou de faible dimension du système du SET, et, si tel est le cas, devrait prendre des mesures s'il y a lieu.
- (38) La déclaration de secteur de SET devrait comprendre une description détaillée des conditions-cadre commerciales applicables aux activités des prestataires du SET dans le secteur de SET concerné. En particulier, elle devrait décrire la méthode utilisée pour le calcul de la rémunération des prestataires du SET.

- (39) Lorsqu'un nouveau système de télépéage routier est lancé ou qu'un système existant fait l'objet d'une modification en profondeur, le percepteur de péages devrait publier la nouvelle déclaration de secteur de SET ou la déclaration actualisée suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires du SET d'être agréés ou agréés une nouvelle fois dans le système au plus tard un mois avant la date de son lancement opérationnel. Le percepteur de péages devrait élaborer et suivre la procédure d'agrément ou, respectivement, de réagrément des prestataires du SET de telle sorte que la procédure puisse être achevée au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système ou du système modifié en profondeur. Les percepteurs de péages devraient respecter leur part de la procédure planifiée telle que définie dans la déclaration de secteur de SET.
- (40) Les percepteurs de péages ne devraient ni demander ni exiger des solutions techniques spécifiques de la part des prestataires du SET qui risquent de compromettre l'interopérabilité avec d'autres secteurs du SET et avec les constituants d'interopérabilité existants du prestataire du SET.
- (41) Le SET peut permettre de réduire considérablement les coûts et les charges administratives des transporteurs routiers et des conducteurs routiers internationaux.
- (42) Les prestataires du SET devraient être autorisés à adresser des factures aux usagers du SET. Toutefois, les percepteurs de péages devraient être autorisés à demander que les factures soient envoyées pour leur compte et à leur nom, étant donné que le fait de facturer directement au nom du prestataire du SET risque d'avoir, dans certains secteurs du SET, des implications négatives sur le plan administratif et fiscal.

- (43) Chaque État membre possédant au moins deux secteurs de SET devrait désigner un bureau de contact pour les prestataires du SET qui souhaitent fournir ce service sur son territoire, de manière à faciliter les contacts avec les percepteurs de péages.
- (44) Les applications de télépéage et d'autres services tels que le système de transport intelligent coopératif (STI-C) utilisent des technologies analogues et des bandes de fréquences voisines pour la communication à courte portée de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. À l'avenir, il conviendrait d'explorer le potentiel que représente l'application d'autres technologies émergentes de télépéage, après une évaluation approfondie des coûts, des avantages, des obstacles techniques et des solutions possibles. Il importe de mettre en œuvre des mesures visant à protéger les investissements existants dans la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz des interférences d'autres technologies.
- (45) Sans préjudice des aides d'État et du droit de la concurrence, les États membres devraient être autorisés à élaborer des mesures visant à promouvoir la perception et la facturation par télépéage.
- (46) Lors de la révision des normes intéressant le SET par les organismes de normalisation, il conviendrait de prévoir des dispositions transitoires appropriées pour garantir la continuité du SET et assurer que les constituants d'interopérabilité déjà en usage au moment de la révision de ces normes sont compatibles avec les systèmes de péage.
- (47) Le SET devrait permettre de développer l'intermodalité tout en respectant les principes de l'"utilisateur-payeur" et du "pollueur-payeur".

- (48) Les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents en cas d'infraction aux systèmes de télépéage routier entravent la poursuite du déploiement de ces systèmes et l'application plus large des principes de l'"utilisateur-payeur" et du "pollueur-payeur" sur les routes de l'Union. Il est donc nécessaire de trouver une solution pour identifier ces personnes et procéder au traitement de leurs données à caractère personnel.
- (49) Pour des raisons de cohérence et d'utilisation efficiente des ressources, le système d'échange d'informations relatives aux conducteurs qui ne s'acquittent pas des redevances routières et à leurs véhicules devrait utiliser les mêmes outils que le système employé pour l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière prévu dans la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (50) Dans certains États membres, le défaut de paiement d'une redevance routière n'est établi qu'après notification à l'utilisateur de l'obligation de paiement de la redevance routière. Étant donné que la présente directive n'harmonise pas les législations nationales à cet égard, les États membres devraient pouvoir appliquer la présente directive pour identifier les utilisateurs et les véhicules à des fins de notification. Toutefois, cette application élargie ne devrait être autorisée que si certaines conditions sont remplies.

¹ Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

- (51) La procédure de suivi du défaut de paiement d'une redevance routière n'est pas harmonisée dans l'ensemble de l'Union. Souvent, l'usager de la route identifié a la possibilité de payer directement la redevance due, ou un montant de substitution fixe, directement à l'entité responsable de la perception de la redevance routière, avant que les autorités des États membres n'engagent de nouvelles procédures administratives ou pénales. Il est important qu'une telle procédure efficace pour mettre un terme au défaut de paiement d'une redevance routière soit applicable dans des conditions similaires à tous les usagers de la route. À cette fin, les États membres devraient être autorisés à fournir à l'entité chargée de prélever la redevance routière les données nécessaires à l'identification du véhicule pour lequel il y a eu défaut de paiement d'une redevance routière, ainsi qu'à l'identification de son propriétaire ou de son détenteur, à condition que les données à caractère personnel soient dûment protégées. Dans ce contexte, les États membres devraient veiller à ce que le respect de l'ordre de paiement émis par l'entité concernée mette un terme au défaut de paiement d'une redevance routière.
- (52) Dans certains États membres, l'absence ou le dysfonctionnement d'équipements embarqués est considéré comme un défaut de paiement d'une redevance routière lorsque ces frais ne peuvent être payés qu'au moyen d'équipements embarqués.
- (53) Les États membres devraient fournir à la Commission les informations et les données nécessaires pour évaluer l'efficacité et l'efficacité du système d'échange d'informations concernant les personnes qui ne s'acquittent pas des redevances routières. La Commission devrait évaluer les données et informations obtenues, et proposer, le cas échéant, les modifications à apporter à la présente directive.
- (54) Tout en analysant les mesures susceptibles de faciliter davantage l'exécution transfrontière de l'obligation de paiement des redevances routières dans l'Union, la Commission devrait également évaluer dans son rapport la nécessité d'une assistance mutuelle entre les États membres.

- (55) L'exécution de l'obligation de paiement des redevances routières, l'identification du véhicule et du propriétaire ou du détenteur du véhicule pour lequel un défaut de paiement de redevance routière a été établi et la collecte d'informations concernant l'utilisateur aux fins du respect, par le percepteur de péages, de ses obligations envers des autorités fiscales impliquent le traitement de données à caractère personnel. Ce traitement doit être assuré dans le respect des normes de l'Union telles que fixées notamment dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil¹, dans la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil² et dans la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil³. Le droit à la protection des données à caractère personnel est reconnu explicitement par l'article 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (56) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales.

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

² Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

³ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

(57) Afin de faciliter l'échange transfrontière d'informations concernant les véhicules ainsi que les propriétaires ou les détenteurs des véhicules pour lesquels il y a eu défaut de paiement des redevances routières, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe I à l'évolution du droit de l'Union. Il convient également de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la définition des modalités de classement des véhicules aux fins de l'établissement des régimes tarifaires applicables, la définition plus précise des obligations des utilisateurs du SET en matière de fourniture de données au prestataire du SET et de l'utilisation ainsi que de la manipulation de l'équipement embarqué, la définition des exigences relatives aux constituants d'interopérabilité en matière de sécurité et de santé, de fiabilité et de disponibilité, de protection de l'environnement, de compatibilité technique, de sécurité et de vie privée, d'exploitation et de gestion, la définition des exigences générales en matière d'infrastructure pour les constituants d'interopérabilité et la fixation des critères minimaux d'admissibilité pour les organismes notifiés. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (58) La mise en œuvre de la présente directive requiert des conditions uniformes d'application des spécifications techniques et administratives aux fins du déploiement, dans les États membres, de procédures qui impliquent les acteurs du SET et d'interfaces entre eux, de manière à faciliter l'interopérabilité et à faire en sorte que les marchés nationaux de la perception des péages soient régis par des règles équivalentes. Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive et de définir ces spécifications techniques et administratives, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (59) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant le délai de transposition en droit national des directives indiquées à l'annexe III, partie B.
- (60) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment la protection des données à caractère personnel.
- (61) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil²,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

² Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires aux fins suivantes:
 - a) 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
 - b) 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.

Afin de respecter le principe de subsidiarité, la présente directive s'applique sans préjudice des décisions des États membres de percevoir des redevances routières pour certains types de véhicules, et de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité.

2. Les articles 3 à 22 ne s'appliquent pas:
 - a) aux systèmes de péage routier qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point 10); et
 - b) aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences des articles 3 à 22 seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.
3. La présente directive ne s'applique pas aux redevances de stationnement.
4. L'objectif d'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union est poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage (SET), qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres.
5. Lorsque le droit national exige que l'utilisateur se voie notifier l'obligation de payer avant qu'un défaut de paiement d'une redevance routière ne puisse être établi, les États membres peuvent également appliquer la présente directive pour identifier le propriétaire ou le détenteur du véhicule et le véhicule lui-même à des fins de notification, uniquement si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - a) il n'existe aucun autre moyen d'identifier le propriétaire ou le détenteur du véhicule, et
 - b) la notification de l'obligation de paiement au propriétaire ou au détenteur du véhicule est une étape obligatoire de la procédure de paiement d'une redevance routière au titre du droit national.

6. Lorsqu'un État membre applique le paragraphe 5, il prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que toute procédure de suivi concernant l'obligation de paiement de la redevance routière soit effectuée par les pouvoirs publics. Les mentions du défaut de paiement d'une redevance routière faites dans la présente directive englobent les cas couverts par le paragraphe 5 si l'État membre où a lieu le défaut de paiement applique ledit paragraphe.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "service de péage ", le service qui permet aux usagers d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs secteurs du SET en vertu d'un contrat unique et, au besoin, disposant d'un équipement embarqué, et qui comprend:
 - a) si nécessaire, fournir un équipement embarqué personnalisé aux usagers et assurer la maintenance de ses fonctionnalités;
 - b) garantir que le percepteur de péages reçoit le péage dû par l'utilisateur;
 - c) fournir les moyens de paiement à l'utilisateur ou accepter un moyen de paiement existant;
 - d) percevoir le péage auprès de l'utilisateur;

- e) gérer les relations de clientèle avec l'usager; et
 - f) mettre en œuvre et respecter les politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage routier;
- 2) "prestataire de services de péage", une entité juridique qui fournit des services de péage dans un ou plusieurs secteurs du SET pour une ou plusieurs classes de véhicules;
 - 3) "percepteur de péages", une entité publique ou privée qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur du SET;
 - 4) "percepteur de péages désigné", une entité publique ou privée qui a été nommée pour devenir le percepteur de péages dans un futur secteur du SET;
 - 5) "service européen de télépéage (SET)", le service de péage fourni, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs du SET;
 - 6) "prestataire du SET", une entité qui, en vertu d'un contrat distinct, donne accès au SET à un utilisateur du SET, transfère les péages au percepteur de péages concerné et qui est enregistrée par son État membre d'établissement;
 - 7) "utilisateur du SET", une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;

- 8) "secteur du SET", une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier;
- 9) "système conforme au SET", l'ensemble des éléments d'un système de télépéage routier particulièrement nécessaires pour l'intégration des prestataires du SET dans le système et le fonctionnement du SET;
- 10) "système de télépéage routier", un système de perception de péage dans le cadre duquel l'obligation qu'à l'utilisateur de payer le péage est exclusivement déclenchée par la détection automatique de la présence du véhicule à un certain endroit par communication à distance avec l'équipement embarqué dans le véhicule ou par reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation, et liée à cette détection ou reconnaissance;
- 11) "équipement embarqué", l'ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisé dans le cadre du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule;
- 12) "prestataire de services principal", un prestataire de services de péage ayant des obligations spécifiques, comme l'obligation de signer des contrats avec tous les utilisateurs intéressés, ou des droits spécifiques, comme le droit à une rémunération spécifique ou à un contrat de longue durée garanti, différents des droits et obligations des autres prestataires de services;

- 13) "constituant d'interopérabilité", tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels;
- 14) "aptitude à l'emploi", la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un perceuteur de péages;
- 15) "données du contexte de péage", les informations, définies par le perceuteur de péages responsable, qui sont nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage particulier et conclure la transaction de péage;
- 16) "déclaration de péage", une déclaration au perceuteur de péages, qui confirme la présence d'un véhicule dans un secteur du SET, dans un format convenu entre le prestataire de services de péage et le perceuteur de péages;
- 17) "paramètres de classification du véhicule", les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage;
- 18) "back-office", le système électronique central utilisé par le perceuteur de péages, un groupe de perceuteurs de péages qui ont créé une plateforme d'interopérabilité, ou le prestataire du SET pour collecter, traiter et transmettre les informations dans le cadre d'un système de télépéage routier;

- 19) "système modifié en profondeur", un système de télépéage routier existant qui a fait ou fait l'objet d'un changement imposant aux prestataires du SET d'apporter aux constituants d'interopérabilité en service des modifications, telles que la reprogrammation ou l'adaptation des interfaces de leur back-office, d'une telle ampleur qu'un nouvel agrément est nécessaire;
- 20) "agrément", le processus défini et géré par le percepteur de péages, auquel un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET;
- 21) "péage" ou "redevance routière", la redevance qui doit être acquittée par l'utilisateur de la route pour emprunter une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, bien déterminés;
- 22) "défaut de paiement d'une redevance routière", l'infraction par laquelle un usager de la route ne s'acquitte pas d'une redevance routière dans un État membre, au sens des dispositions nationales de cet État membre;
- 23) "État membre d'immatriculation", l'État membre dans lequel est immatriculé le véhicule pour lequel la redevance routière doit être acquittée;
- 24) "point de contact national", une autorité compétente d'un État membre désignée pour l'échange transfrontière de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- 25) "recherche automatisée", une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs, ou de tous les États membres;

- 26) "véhicule", un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- 27) "détenteur du véhicule", la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation;
- 28) "véhicule utilitaire lourd", un véhicule ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 29) "véhicule utilitaire léger", un véhicule ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes.

Article 3

Solutions technologiques

- 1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage routier qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué recourent 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 systèmes de télépéage routier existants qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué et recourent à d'autres technologies sont conformes aux prescriptions visées au premier alinéa du présent paragraphe en cas de progrès technologiques importants.

2. La Commission demande, conformément à la procédure établie par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil¹, que les organismes de normalisation compétents adoptent rapidement les normes applicables aux systèmes de télépéage routier en ce qui concerne les technologies énumérées au paragraphe 1, premier alinéa, et la technologie ANPR, et les mettent à jour le cas échéant. La Commission demande que les organismes de normalisation veillent à maintenir la compatibilité des constituants d'interopérabilité.
3. Les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite et sont mis sur le marché après le ... [30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive] sont compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).
4. Sans préjudice du paragraphe 6, les prestataires du SET mettent 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 visées au paragraphe 1, premier alinéa, et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

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

5. L'équipement embarqué peut utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées au paragraphe 1, premier alinéa, pour autant que la sécurité, la qualité de service et la protection de la vie privée soient assurées.

Un équipement embarqué du SET peut faciliter des services autres que la perception du péage, pour autant que l'exploitation de ces services n'interfère pas avec les services de péage dans un secteur du SET.

6. Sans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, les prestataires du SET peuvent, jusqu'au 31 décembre 2027, fournir aux utilisateurs de véhicules utilitaires légers des équipements embarqués pouvant fonctionner avec la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz uniquement, à utiliser dans des secteurs du SET qui ne requièrent pas le recours aux technologies de localisation par satellite ou de communications mobiles.

Chapitre II

Principes généraux du SET

Article 4

Enregistrement des prestataires du SET

Chaque État membre établit une procédure pour l'enregistrement des prestataires du SET. Il accorde l'enregistrement aux entités établies sur son territoire qui le demandent et qui peuvent démontrer qu'elles satisfont aux exigences suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) disposer des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans d'autres domaines pertinents;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins; et
- f) jouir d'une bonne réputation.

Article 5

Droits et obligations des prestataires du SET

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés concluent des contrats de SET couvrant tous les secteurs du SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les trente-six mois suivant leur enregistrement conformément à l'article 4. Ils prennent les mesures nécessaires pour que ces prestataires du SET concluent des contrats couvrant tous les secteurs du SET dans un État membre donné dans les vingt-quatre mois suivant la conclusion du premier contrat dans cet État membre, sauf pour les secteurs du SET pour lesquels les percepteurs de péages responsables ne respectent pas l'article 6, paragraphe 3.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés garantissent à tout moment la couverture de tous les secteurs du SET une fois les contrats conclus. Ils prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'un prestataire du SET, lorsqu'il n'est pas en mesure de garantir la couverture d'un secteur du SET parce que le percepteur de péages ne respecte pas la présente directive, rétablisse la couverture du secteur concerné dans les meilleurs délais.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés publient des informations sur les secteurs du SET qu'ils couvrent et toute modification à cet égard, ainsi que, dans un délai d'un mois à compter de l'enregistrement, le détail des projets concernant l'éventuelle extension de leurs services à d'autres secteurs du SET, avec des mises à jour annuelles.
4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, le cas échéant, les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés ou qui assurent le SET sur leur territoire, mettent à disposition des utilisateurs du SET un équipement embarqué qui satisfait aux exigences de la présente directive, ainsi que des directives 2014/53/UE¹ et 2014/30/UE² du Parlement européen et du Conseil. Ils peuvent demander aux prestataires du SET concernés la preuve que ces exigences sont satisfaites.
5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qui assurent le SET sur leur territoire tiennent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de SET avec des utilisateurs du SET. Ils prennent les mesures nécessaires pour que ces listes soient tenues à jour en stricte conformité avec les règles de l'Union sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans le règlement (UE) 2016/679 et la directive 2002/58/CE.

¹ Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et abrogeant la directive 1999/5/CE (JO L 153 du 22.5.2014, p. 62).

² Directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique (JO L 96 du 29.3.2014, p. 79).

6. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés rendent publiques leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.
7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qui assurent le SET sur leur territoire fournissent aux percepteurs de péages les informations qui leur sont nécessaires pour calculer et appliquer le péage aux véhicules des utilisateurs du SET, ou fournissent aux percepteurs de péages toutes les informations nécessaires pour leur permettre de vérifier le calcul du péage appliqué aux véhicules des utilisateurs du SET par les prestataires du SET.
8. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les prestataires du SET qui assurent le SET sur leur territoire coopèrent avec les percepteurs de péages dans leurs efforts d'identification des contrevenants présumés. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que, lorsqu'il y a lieu de soupçonner un défaut de paiement d'une redevance routière, le percepteur de péages puisse obtenir, du prestataire du SET, les données relatives au véhicule concerné par le soupçon de défaut de paiement d'une redevance routière et au propriétaire ou au détenteur de ce véhicule qui est client du prestataire du SET. Le prestataire du SET fait en sorte que ces données soient disponibles instantanément.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que le percepteur de péages ne divulgue pas ces données à un autre prestataire de services de péage. Ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données soient utilisées aux seules fins de l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction, ou conformément à l'article 27, paragraphe 3.

9. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour qu'un percepteur de péages responsable d'un secteur du SET sur leur territoire soit en mesure d'obtenir d'un prestataire du SET des données relatives à tous les véhicules qui appartiennent à des clients du prestataire du SET ou sont détenus par ceux-ci et qui, au cours d'une période donnée, ont roulé sur le secteur du SET dont le percepteur de péages est responsable, ainsi que des données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs de ces véhicules, pour autant que le percepteur de péages en ait besoin pour se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que le prestataire du SET communique les données sollicitées au plus tard deux jours après en avoir reçu la demande. Ils prennent les mesures nécessaires pour garantir que le percepteur de péages ne divulgue pas ces données à un autre prestataire de services de péage. Ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, lorsque le percepteur de péages forme une entité avec un prestataire de services de péage, les données soient utilisées aux seules fins de permettre au percepteur de péage de se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales.
10. Les données communiquées par les prestataires du SET aux percepteurs de péages sont traitées en conformité avec les règles de l'Union sur la protection des données à caractère personnel prévues par le règlement (UE) 2016/679, ainsi que par les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant les directives 2002/58/CE et (UE) 2016/680.

11. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution visant à préciser les obligations des prestataires du SET pour ce qui est:
- a) du contrôle de leur niveau de service et de la coopération avec les percepteurs de péages concernant les audits de vérification;
 - b) de la coopération avec les percepteurs de péages concernant la réalisation d'essais du système de péage;
 - c) d'assurer aux utilisateurs du SET un service et un soutien technique ainsi que la personnalisation de l'équipement embarqué;
 - d) de la facturation des utilisateurs du SET;
 - e) des informations que les prestataires du SET doivent communiquer aux percepteurs de péages et qui sont visées au paragraphe 7; et
 - f) de signaler aux utilisateurs du SET tout cas détecté de non-déclaration de péage.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

Article 6

Droits et obligations des percepteurs de péages

1. Lorsqu'un secteur de SET ne remplit pas les conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET établies par la présente directive, l'État membre sur le territoire duquel se trouve ledit secteur de SET prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que le percepteur de péages responsable analyse le problème avec les parties intéressées et, lorsque cela relève de sa responsabilité, prenne des mesures correctrices afin d'assurer l'interopérabilité de son système de péage avec le SET. Le cas échéant, l'État membre met à jour le registre visé à l'article 21, paragraphe 1, en ce qui concerne les informations visées à son point a).
2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que le percepteur de péages responsable d'un secteur de SET se trouvant sur son territoire établisse et tienne à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à leurs secteurs à péage, conformément à l'acte visé au paragraphe 9.

Lorsqu'un nouveau système de télépéage routier est créé sur le territoire d'un État membre, celui-ci prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que le percepteur de péages désigné responsable pour ce système publie la déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre l'agrément des prestataires du SET intéressés au moins un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système, compte dûment tenu de la longueur de la procédure d'évaluation de la conformité avec les spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visés à l'article 15, paragraphe 1.

Lorsqu'un système de télépéage routier situé sur le territoire d'un État membre est modifié en profondeur, ledit État membre prend toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que le percepteur de péages compétent pour ce système publie la déclaration de secteur de SET actualisée suffisamment à l'avance pour permettre aux prestataires du SET déjà agréés d'adapter leurs constituants d'interopérabilité aux nouvelles exigences et d'obtenir un nouvel agrément au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié, compte dûment tenu de la longueur de la procédure d'évaluation de la conformité avec les spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité visés à l'article 15, paragraphe 1.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les percepteurs de péages responsables de secteurs de SET sur leur territoire acceptent, sans discrimination, tout prestataire du SET demandant à fournir le SET dans lesdits secteurs de SET.

L'acceptation d'un prestataire du SET dans un secteur de SET est déterminée par le respect, par le prestataire, des obligations et des conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les percepteurs de péages n'exigent pas des prestataires du SET qu'ils recourent à des processus ou solutions techniques spécifiques qui portent atteinte à l'interopérabilité des constituants d'interopérabilité du prestataire du SET avec des systèmes de télépéage routier dans d'autres secteurs de SET.

Si un percepteur de péages et un prestataire du SET ne peuvent parvenir à un accord, l'affaire peut être portée devant l'organe de conciliation compétent dans le secteur à péage concerné.

4. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les contrats conclus entre le percepteur de péages et le prestataire du SET, en ce qui concerne la prestation du SET sur le territoire de cet État membre, permettent la transmission directe de la facture du péage du prestataire du SET à l'utilisateur du SET.

Le percepteur de péages peut exiger du prestataire du SET qu'il émette une facture adressée à l'utilisateur au nom et pour le compte du percepteur de péages, et le prestataire donne suite à cette demande.

5. Le péage demandé par les percepteurs de péages aux utilisateurs du SET ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant. Cela est sans préjudice du droit des États membres d'accorder des réductions ou remises pour encourager l'utilisation du télépéage. Toute réduction ou remise accordée par un État membre ou un percepteur de péages aux utilisateurs d'un équipement embarqué est transparente, annoncée publiquement et proposée, dans les mêmes conditions, à tous les clients des prestataires du SET.
6. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET tout équipement embarqué opérationnel des prestataires du SET avec lesquels ils sont liés par des relations contractuelles, qui a été certifié conformément à la procédure définie dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7, et qui ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 5, paragraphe 5.
7. En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit un service en mode dégradé permettant aux véhicules dotés de l'équipement visé au paragraphe 6 de circuler en sécurité, en subissant un retard minime et sans être soupçonné d'un défaut de paiement d'une redevance routière.
8. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les percepteurs de péages collaborent sans discrimination avec les prestataires du SET ou les fabricants ou les organismes notifiés en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs de SET.

9. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution visant à préciser le contenu minimal de la déclaration de secteur de SET, et notamment:

- a) les exigences applicables aux prestataires du SET;
- b) les conditions procédurales, y compris les conditions commerciales;
- c) la procédure d'agrément des prestataires du SET; et
- d) les données du contexte de péage.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

Article 7

Rémunération

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires du SET aient droit à une rémunération de la part du perceuteur de péages.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que la méthode utilisée pour déterminer la rémunération des prestataires du SET soit transparente, non discriminatoire et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur de SET donné. Ils prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que cette méthode soit publiée dans le cadre des conditions commerciales de la déclaration de secteur de SET.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, pour les secteurs de SET avec un prestataire de services principal, la méthode de calcul de la rémunération des prestataires du SET suive la même structure que la rémunération de services comparables fournis par le prestataire de services principal. Le montant de la rémunération des prestataires du SET peut varier de la rémunération du prestataire de services principal pour autant que cela soit justifié par:
 - a) le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET; et
 - b) la nécessité de déduire de la rémunération des prestataires du SET les redevances fixes imposées par le percepteur de péages sur la base des coûts encourus par celui-ci pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET dans son secteur à péage, y compris les coûts d'agrément, lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

Article 8

Péages

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, lorsqu'aux fins d'établir le tarif de péage applicable à un véhicule donné, il existe une divergence entre la classification du véhicule utilisée par le prestataire du SET et celle déterminée par le percepteur de péages, cette dernière prévale, à moins qu'une erreur ne puisse être établie.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'un percepteur de péages puisse exiger un paiement d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péages justifiée concernant tout compte d'utilisateur du SET géré par ce prestataire du SET.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, lorsqu'un prestataire du SET a transmis à un percepteur de péages une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 5, paragraphe 5, le prestataire du SET ne puisse plus être tenu pour responsable des péages encourus du fait de l'utilisation de ces équipements. Le nombre d'entrées sur la liste des équipements embarqués invalidés, le format de la liste et sa fréquence de mise à jour sont convenus entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET.
4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que, dans les systèmes de péage par micro-ondes, les percepteurs de péages communiquent aux prestataires du SET des déclarations de péage justifiées pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET respectifs.

5. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués, en conformité avec l'article 30, précisant les modalités de classification des véhicules aux fins de l'établissement des régimes tarifaires applicables, y compris toute procédure nécessaire à l'établissement de ces régimes.
- L'ensemble des paramètres de classification du véhicule que le SET doit prendre en charge ne doit pas limiter le choix de régimes tarifaires des percepteurs de péages. La Commission veille à ce qu'il existe une flexibilité suffisante pour permettre à l'ensemble de paramètres de classification d'évoluer en fonction des besoins prévisibles à l'avenir. Ces actes sont sans préjudice de la définition, dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹, des paramètres en fonction desquels les péages varient.

Article 9

Comptabilité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les entités juridiques qui sont des prestataires de services de péage tiennent une comptabilité qui permette une distinction claire entre les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage et ceux liés à d'autres activités. L'information sur les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage est communiquée, sur demande, à l'organe de conciliation ou à l'organe juridictionnel compétent.

Les États membres prennent également les mesures nécessaires pour faire en sorte que les subventions croisées entre les activités exercées en tant que prestataire de services de péage et d'autres activités ne soient pas autorisées.

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

Article 10

Droits et obligations des utilisateurs du SET

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les utilisateurs du SET puissent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, de l'État membre où ils résident ou de l'État membre où le véhicule est immatriculé. Lorsqu'ils souscrivent un contrat, les utilisateurs du SET sont dûment informés des moyens de paiement valides et, conformément au règlement (UE) 2016/679, du traitement de leurs données à caractère personnel et des droits découlant de la législation en vigueur sur la protection de ces données.
2. Le paiement d'un péage par un utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET envers le percepteur de péages concerné.

Si deux équipements embarqués, ou plus, sont installés ou transportés à bord d'un véhicule, il incombe à l'utilisateur du SET d'utiliser ou d'activer l'équipement embarqué pertinent pour le secteur de SET concerné.
3. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 30 afin de préciser les obligations des utilisateurs du SET en ce qui concerne:
 - a) la communication d'informations au prestataire du SET; et
 - b) l'utilisation et le maniement de l'équipement embarqué.

Chapitre III

Organe de conciliation

Article 11

Établissement et fonctions

1. Chaque État membre ayant au moins un secteur de SET désigne ou institue 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.
2. L'organe de conciliation est en particulier habilité à vérifier que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur de péages aux prestataires du SET ne sont pas discriminatoires. Il est habilité à vérifier que les prestataires du SET sont rémunérés conformément aux principes énoncés à l'article 7.
3. Les États membres visés au paragraphe 1 prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que leur organe de conciliation, de par sa structure organisationnelle et juridique, soit indépendant des intérêts commerciaux des percepteurs de péages et des prestataires de services de péage.

Article 12
Procédure de médiation

1. Chacun des États membres ayant au moins un secteur de SET établit 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.
2. La procédure de médiation visée au paragraphe 1 requiert que l'organe de conciliation indique, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'intervention, s'il est en possession de tous les documents nécessaires à la médiation.
3. La procédure de médiation visée au paragraphe 1 requiert que l'organe de conciliation rende son avis concernant le différend au plus tard six mois après réception de la demande d'intervention.
4. Afin de lui faciliter la tâche, les États membres donnent à l'organe de conciliation le pouvoir de demander les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et à toute tierce partie contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné.
5. Les États membres ayant au moins un secteur de SET et la Commission prennent les mesures nécessaires pour assurer l'échange d'informations entre les organes de conciliation en ce qui concerne leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs pratiques.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TECHNIQUES

Article 13

Service continu unique

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que le SET soit fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique. Cela signifie que:

- a) une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés ou les deux, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule; et
- b) l'interaction entre l'utilisateur et un équipement embarqué particulier reste la même quel que soit le secteur de SET.

Article 14

Éléments supplémentaires concernant le SET

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'interaction entre utilisateurs du SET et percepteurs de péages dans le cadre du SET soit limitée, le cas échéant, au processus de facturation conformément à l'article 6, paragraphe 4, et aux processus de contrôle. Les interactions entre utilisateurs et prestataires du SET, ou leur équipement embarqué, peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.
2. Les États membres peuvent exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET, à la demande des autorités des États membres, fournissent des données de trafic concernant leurs clients, sous réserve de conformité aux règles applicables en matière de protection des données. Ces données ne sont utilisées par les États membres qu'aux fins des politiques en matière de circulation et dans un but d'amélioration de la gestion du trafic, et elles ne sont pas utilisées pour identifier les clients.
3. La Commission adopte, au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], des actes d'exécution fixant les spécifications des interfaces électroniques entre les constituants d'interopérabilité des percepteurs de péages, des prestataires du SET et des utilisateurs du SET, y compris au besoin le contenu des messages échangés entre les acteurs par l'intermédiaire de ces interfaces. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

Article 15
Constituants d'interopérabilité

1. Lorsqu'un nouveau système de télépéage est créé sur le territoire d'un État membre, ce dernier prend les mesures nécessaires pour que le percepteur de péages responsable du système établisse et publie dans la déclaration de secteur de SET la planification détaillée de la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ce qui permet l'agrément des prestataires du SET concernés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du nouveau système.

Lorsqu'un système de télépéage routier installé sur le territoire d'un État membre fait l'objet d'une modification en profondeur, ledit État membre prend les mesures nécessaires pour que le percepteur de péages responsable du système établisse et publie dans la déclaration de secteur de SET, en plus des éléments visés au premier alinéa, la planification détaillée de la réévaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité des prestataires du SET déjà agréés pour le système avant qu'il ne soit modifié en profondeur. La planification permet le renouvellement de l'agrément des prestataires du SET concernés au plus tard un mois avant le lancement opérationnel du système modifié.

Le percepteur de péages respecte cette planification.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que chaque percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire desdits États membres mette en place un environnement de test qui permette au prestataire du SET, ou à ses mandataires, de vérifier que ses équipements embarqués sont aptes à l'emploi dans le secteur de SET du percepteur de péages et d'obtenir une certification des résultats concluants des tests concernés. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux percepteurs de péages de mettre en place un environnement de test unique pour plusieurs secteurs de SET et permettre à un mandataire de vérifier l'aptitude à l'emploi d'un type d'équipements embarqués pour le compte de plusieurs prestataires du SET.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux percepteurs de péages de demander aux prestataires du SET ou à leurs mandataires d'assumer le coût des tests concernés.

3. Les États membres n'interdisent pas, ne limitent pas ou n'empêchent pas la mise sur le marché, aux fins d'utilisation dans le cadre du SET, de constituants d'interopérabilité qui portent le marquage CE ou sont couverts par une déclaration de conformité aux spécifications ou une déclaration d'aptitude à l'emploi, ou les deux. En particulier, les États membres n'exigent pas de vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure de contrôle de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi ou les deux.

4. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 30 afin de fixer les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité en ce qui concerne la sécurité et la santé, la fiabilité et la disponibilité, la protection de l'environnement, la compatibilité technique, la sûreté et la protection de la vie privée, ainsi que l'exploitation et la gestion.
5. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 30 afin d'établir les exigences générales en matière d'infrastructure en ce qui concerne:
 - a) l'exactitude des données de la déclaration de péage en vue de garantir l'égalité de traitement entre les utilisateurs du SET par rapport aux péages et aux redevances;
 - b) l'identification, au moyen de l'équipement embarqué, du prestataire du SET responsable;
 - c) l'utilisation de normes ouvertes pour les constituants d'interopérabilité des équipements du SET;
 - d) l'intégration de l'équipement embarqué dans le véhicule; et
 - e) la signalisation au conducteur de l'obligation de paiement d'une redevance routière.

6. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], pour fixer les exigences spécifiques en matière d'infrastructure suivantes:
- a) les exigences relatives aux protocoles communs de communication entre l'équipement des percepteurs de péages et celui des prestataires du SET;
 - b) les exigences relatives aux mécanismes permettant aux percepteurs de péages de détecter si un véhicule circulant dans leur secteur du SET est équipé d'un équipement embarqué du SET valide et fonctionnant correctement;
 - c) les exigences relatives à l'interface homme/machine de l'équipement embarqué;
 - d) les exigences applicables spécifiquement aux constituants d'interopérabilité dans les systèmes de péage utilisant la technologie des micro-ondes; et
 - e) les exigences applicables spécifiquement aux systèmes de péage utilisant le système mondial de navigation par satellite (GNSS).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

7. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], pour fixer la procédure que les États membres doivent appliquer pour évaluer la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, y compris le contenu et le format de la déclaration CE. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 2.

Chapitre V

Clauses de sauvegarde

Article 16

Procédure de sauvegarde

1. Lorsqu'un État membre a des motifs de penser que des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE et mis sur le marché risquent, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur destination, de ne pas satisfaire aux exigences applicables, il prend toutes les mesures nécessaires pour limiter leur domaine d'application, en interdire l'emploi ou les retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures qu'il a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte:
- a) d'une mauvaise application des spécifications techniques; ou

- b) d'une insuffisance des spécifications techniques.
2. La Commission consulte dans les plus brefs délais l'État membre, le fabricant et le prestataire du SET concernés ou leurs mandataires établis dans l'Union. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que les autres États membres. Toutefois, lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union et les autres États membres.
3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité portant le marquage CE ne satisfait pas aux exigences d'interopérabilité, l'État membre compétent exige du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union qu'il remette le constituant d'interopérabilité en conformité aux spécifications ou rétablisse son aptitude à l'emploi, ou les deux, dans les conditions fixées par cet État membre et en informe la Commission et les autres États membres.

Article 17

Transparence des évaluations

Toute décision prise par un État membre ou un percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et toute décision prise conformément à l'article 16 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées dans les meilleurs délais au fabricant et au prestataire du SET concernés ou à leurs mandataires, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Chapitre VI

Dispositions administratives

Article 18

Bureau de contact unique

Chaque État membre possédant au moins deux secteurs de SET sur son territoire désigne un bureau de contact unique pour les prestataires du SET. L'État membre publie les coordonnées de ce bureau et les communique, sur demande, aux prestataires du SET intéressés. L'État membre prend les mesures nécessaires pour que, sur demande du prestataire du SET, le bureau de contact facilite et coordonne des contacts administratifs précoces entre le prestataire du SET et les percepteurs de péages responsables des secteurs de SET sur son territoire. Le bureau de contact peut être une personne physique ou un organe public ou privé.

Article 19
Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi visée dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence, et en assure la mise à jour.
2. Les États membres appliquent les critères figurant dans les actes délégués visés au paragraphe 5 du présent article pour l'évaluation des organismes candidats à la notification. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.
3. Tout État membre retire l'agrément d'un organisme si celui-ci ne remplit plus les critères prévus dans les actes délégués visés au paragraphe 5 du présent article. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères prévus dans les actes délégués visés au paragraphe 5 du présent article, le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1, est saisi de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission informe l'État membre qui a notifié l'organisme concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.
5. Au plus tard le ... [six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 30 afin de fixer les critères minimaux d'admissibilité des organismes notifiés.

Article 20

Groupe de coordination

Un groupe de coordination des organismes notifiés en vertu de l'article 19, paragraphe 1, (ci-après dénommé "groupe de coordination") est constitué en tant que groupe de travail du comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1, conformément au règlement intérieur dudit comité.

Article 21

Registres

1. Aux fins de l'application de la présente directive, chaque État membre tient un registre électronique national où sont consignés:
 - a) les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant:
 - i) les percepteurs de péages correspondants,
 - ii) les technologies de perception de péage employées,
 - iii) les données du contexte de péage,
 - iv) la déclaration de secteur de SET, et
 - v) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire dudit l'État membre.
 - b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4; et
 - c) les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 18, pour le SET, y compris une adresse électronique de contact et un numéro de téléphone.

Sauf indication contraire, les États membres vérifient au moins une fois par an que les exigences établies à l'article 4, points a), d), e) et f), sont toujours satisfaites et mettent à jour le registre en conséquence. Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point e). Un État membre ne peut être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.
3. Les registres sont accessibles au public par voie électronique.
4. Les registres sont mis à disposition à partir du ... [30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].
5. À la fin de chaque année civile, les autorités responsables du registre dans chaque État membre communiquent, par voie électronique, à la Commission les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. La Commission met ces informations à la disposition des autres États membres. Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission.

Chapitre VII

Systèmes pilotes

Article 22

Systèmes de péage pilotes

1. Pour permettre l'évolution technique du SET, les États membres peuvent autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de leurs secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la présente directive.
2. Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.
3. Avant le lancement d'un système de péage pilote, l'État membre concerné demande l'autorisation de la Commission. La Commission délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans.

Chapitre VIII

Échange d'informations

sur le défaut de paiement de redevances routières

Article 23

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1. Afin de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule, pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi, chaque État membre donne accès uniquement aux points de contact nationaux des autres États membres aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et leur permet d'y effectuer des recherches automatisées:
 - a) les données relatives aux véhicules et
 - b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

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

2. Aux fins de l'échange des données visées au paragraphe 1, chaque État membre désigne un point de contact national. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que l'échange d'informations entre États membres s'effectue uniquement entre les points de contact nationaux. Les attributions des points de contact nationaux sont régies par le droit applicable de l'État membre concerné. Dans le cadre de cet échange de données, une attention particulière est portée à la protection adéquate des données à caractère personnel.
3. Lorsqu'il effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national de l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté utilise un numéro d'immatriculation complet.

Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil¹ et aux exigences de l'annexe I de la présente directive.

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

¹ Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 12).

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que l'échange d'informations s'effectue au moyen de l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) ainsi que des versions modifiées de cette application, dans le respect de l'annexe I de la présente directive et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI.
5. Chaque État membre prend en charge ses propres coûts afférents à la gestion, à l'utilisation et à la maintenance des applications informatiques visées au paragraphe 4.

Article 24

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

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

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

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit interne, les conséquences juridiques du défaut de paiement d'une redevance routière dans l'État membre sur le territoire duquel ce défaut de paiement a été constaté au regard du droit dudit État membre.

2. Lorsqu'il envoie la lettre de notification au propriétaire, au détenteur du véhicule ou à toute autre personne identifiée soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière, l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté y inclut, conformément à son droit national, toutes les informations pertinentes, notamment la nature, le lieu, la date et l'heure de ce défaut de paiement de la redevance routière, la référence des textes de droit national qui ont été enfreints, les droits de recours et d'accès à l'information et la sanction ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur le dispositif utilisé pour détecter le défaut de paiement d'une redevance routière. À cette fin, l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté établit la lettre de notification sur la base du modèle figurant à l'annexe II.
3. Lorsque l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté décide d'engager des poursuites à propos du défaut de paiement de la redevance routière, il envoie la lettre de notification dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans l'une des langues officielles de l'État membre d'immatriculation, afin de garantir le respect des droits fondamentaux.

Article 25

Procédures de suivi par les entités chargées de la perception

1. L'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté ne peut fournir à l'entité responsable de la perception des redevances routières les données obtenues dans le cadre de la procédure visée à l'article 23, paragraphe 1, que si les conditions suivantes sont remplies:
 - a) les données transférées sont limitées à ce qui est nécessaire à cette entité pour obtenir le paiement de la redevance routière due;
 - b) la procédure pour obtenir le paiement de la redevance routière due est conforme à la procédure prévue à l'article 24;
 - c) l'entité concernée est responsable de la mise en œuvre de cette procédure; et
 - d) le respect de l'ordre de paiement émis par l'entité qui reçoit les données met un terme au défaut de paiement d'une redevance routière.
2. Les États membres veillent à ce que les données fournies à l'entité responsable soient utilisées dans le seul but d'obtenir le paiement de la redevance routière due et soient immédiatement supprimées une fois le paiement de la redevance effectué ou, si le défaut de paiement persiste, dans un délai raisonnable après le transfert des données, ce délai étant fixé par l'État membre.

Article 26

Rapports communiqués par les États membres à la Commission

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

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

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

Article 27

Protection des données

1. Le règlement (UE) 2016/679 et les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant les directives 2002/58/CE et (UE) 2016/680 sont applicables aux données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires, conformément à la législation applicable en matière de protection des données, pour veiller à ce que:
- a) le traitement des données à caractère personnel aux fins des articles 23, 24 et 25 se limite aux types de données énumérées dans l'annexe I de la présente directive;
 - b) les données à caractère personnel soient exactes et tenues à jour, et que les demandes de rectification ou d'effacement soient traitées dans les meilleurs délais; et
 - c) un délai soit fixé pour la conservation des données à caractère personnel.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive ne soient utilisées qu'aux fins:

- a) d'identifier les contrevenants présumés eu égard à l'obligation de payer des redevances routières dans le cadre de l'article 5, paragraphe 8;
- b) de veiller à ce que le percepteur de péages respecte ses obligations envers les autorités fiscales dans le cadre de l'article 5, paragraphe 9; et

- c) de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur du véhicule pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi dans le cadre des articles 23 et 24.

Les États membres prennent également les mesures nécessaires pour s'assurer que les intéressés bénéficient des droits d'information, d'accès, de rectificatif, d'effacement et de restriction du traitement, le droit de déposer une plainte auprès de l'autorité de contrôle de la protection des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel effectif prévus dans le règlement (UE) 2016/679 ou, le cas échéant, la directive (UE) 2016/680.

- 3. Le présent article n'a pas d'incidence sur la possibilité qu'ont les États membres de limiter la portée des obligations et des droits prévus dans certaines dispositions du règlement (UE) 2016/679 conformément à l'article 23 dudit règlement, pour les finalités énumérées au paragraphe 1 de cet article.
- 4. Toute personne concernée a le droit d'obtenir, sans retard injustifié, des informations sur les données à caractère personnel enregistrées dans l'État membre d'immatriculation qui ont été transmises à l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté.

Chapitre IX

Dispositions finales

Article 28

Rapport

1. Au plus tard le ... [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, en particulier en ce qui concerne le développement et le déploiement du SET et l'efficacité et l'efficience du mécanisme d'échange des données dans le cadre des enquêtes relatives au défaut de paiement des redevances routières.

Le rapport évalue notamment les points suivants:

- a) l'effet de l'article 5, paragraphes 1 et 2, sur le déploiement du SET, l'accent étant mis sur la disponibilité du service dans les secteurs du SET de faible dimension ou périphériques;
- b) l'efficacité des articles 23, 24 et 25 sur la réduction du nombre de défauts de paiement des redevances routières dans l'Union; et
- c) les progrès accomplis en ce qui concerne les aspects d'interopérabilité entre les systèmes de télépéage routier utilisant la localisation par satellite et la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz.

2. Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la présente directive, en ce qui concerne notamment les points suivants:
- a) des mesures supplémentaires en vue de garantir la disponibilité du SET dans tous les secteurs de SET, y compris les secteurs périphériques et de faible dimension;
 - b) des mesures visant à faciliter l'exécution transfrontière de l'obligation de paiement des redevances routières dans l'Union, y compris des modalités d'assistance mutuelle; et
 - c) l'extension des dispositions destinées à faciliter le contrôle transfrontière aux zones à faibles émissions, aux zones d'accès limité ou à d'autres systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines.

Article 29

Actes délégués

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 30 pour actualiser l'annexe I afin de tenir compte de toute modification pertinente apportée aux décisions 2008/615/JAI¹ et 2008/616/JAI du Conseil ou lorsque cela est requis par d'autres actes juridiques pertinents de l'Union.

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

Article 30
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 15, paragraphes 4 et 5, à l'article 19, paragraphe 5, et à l'article 29 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... [la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 15, paragraphes 4 et 5, à l'article 19, paragraphe 5, et à l'article 29 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer".
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8, paragraphe 5, de l'article 10, paragraphe 3, de l'article 15, paragraphes 4 et 5, de l'article 19, paragraphe 5, et de l'article 29 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 31

Procédure de comité

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

Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 32

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le ... [30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles 1 à 27, ainsi qu'aux annexes I et II. Ils communiquent immédiatement le texte de ces mesures à la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à compter du ... [30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

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

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

Article 33

Abrogation

La directive 2004/52/CE est abrogée avec effet au ... [le jour suivant la date figurant à l'article 32, paragraphe 1, premier alinéa], sans préjudice des obligations des États membres concernant le délai de transposition en droit national de la directive indiqué à l'annexe V, partie B.

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

Article 34

Entrée en vigueur

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

Article 35

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

Éléments de données nécessaires pour effectuer la recherche automatisée
visée à l'article 23, paragraphe 1

Poste	O/F ¹	Commentaires
Données relatives au véhicule	O	
État membre d'immatriculation	O	
Numéro d'immatriculation	O	(A ²)
Données relatives au défaut de paiement d'une redevance routière	O	
État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté	O	
Date de référence de l'événement	O	
Heure de référence de l'événement	O	

¹ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

² Code harmonisé de l'Union; voir la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Éléments de données fournis à la suite de la recherche automatisée effectuée
en vertu de l'article 23, paragraphe 1

Partie I. Données relatives aux véhicules

Poste	O/F ¹	Commentaires
Numéro d'immatriculation	O	
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule	O	
État membre d'immatriculation	O	
Marque	O	(D.1 ²) par exemple, Ford, Opel, Renault
Dénomination commerciale du véhicule	O	(D.3) par exemple, Focus, Astra, Mégane
Code catégorie UE	O	(J) par exemple, cyclomoteur, moto, voiture
Classe d'émission EURO	O	par exemple, Euro 4, EURO 6

¹ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

² Code harmonisé de l'Union, voir la directive 1999/37/CE.

Partie II. Données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules

Poste	O/F ¹	Commentaires
Données relatives au détenteur du véhicule		(C.1 ²) Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné.
Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation	O	(C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les particules, les titres, etc. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Prénom	O	(C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable.
Adresse	O	(C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable.
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique, association, société, firme, etc.
Lieu de naissance	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société.

¹ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

² Code harmonisé de l'Union, voir la directive 1999/37/CE.

Poste	O/F ¹	Commentaires
Données relatives au propriétaire du véhicule		(C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule
Nom ou raison sociale	O	(C.2.1)
Prénom	O	(C.2.2)
Adresse	O	(C.2.3)
Sexe	F	Masculin, féminin
Date de naissance	O	
Entité juridique	O	Personne physique, association, société, firme, etc.
Lieu de naissance	F	
Identifiant	F	Identifiant unique pour la personne ou la société.
		En cas de véhicule mis à la casse, de véhicule ou de plaques d'immatriculation volés ou d'immatriculation périmée, pas d'information sur le propriétaire/détenteur. À la place, le message "information non dévoilée" est renvoyé.

ANNEXE II

MODÈLE DE LA LETTRE DE NOTIFICATION

visée à l'article 24

[Page de couverture]

.....
.....
[Nom, adresse et numéro de téléphone de l'expéditeur]

.....
.....
[Nom et adresse du destinataire]

LETTRE DE NOTIFICATION

concernant le défaut de paiement d'une redevance routière constaté en/au/à

[nom de l'État membre sur le territoire duquel
un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté]

Le, un défaut de paiement d'une redevance routière par le véhicule immatriculé
[date]

numéromarquemodèle

a été constaté par

[nom de l'organisme responsable]

[Option 1]⁽¹⁾

Vous êtes enregistré en tant que titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule précité.

[Option 2] ⁽¹⁾

Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule précité a indiqué que vous conduisiez ce véhicule lorsque le défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté.

Les précisions concernant le défaut de paiement d'une redevance routière sont présentées à la page 3 ci-après.

Le montant de la pénalité financière due pour le défaut de paiement d'une redevance routière est de EUR/monnaie nationale.⁽¹⁾

Le montant de la redevance routière à payer est deEUR/monnaie nationale.⁽¹⁾

Le paiement doit être effectué avant le

Il vous est recommandé de remplir le formulaire de réponse joint (page 4) et de l'envoyer à l'adresse indiquée si vous ne payez pas cette pénalité financière⁽¹⁾ / redevance routière.⁽¹⁾.

La présente lettre est traitée conformément au droit interne

[adjectif de nationalité de l'État membre sur le territoire duquel
un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté].

Précisions concernant le défaut de paiement d'une redevance routière

- a) Données relatives au véhicule pour lequel le défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté:

Numéro d'immatriculation:

État membre d'immatriculation:

Marque et modèle:

- b) Données concernant le défaut de paiement d'une redevance routière:

Lieu, date et heure du défaut de paiement d'une redevance routière:

.....
.....
.....
.....

Nature et qualification du défaut de paiement d'une redevance routière:

.....
.....
.....
.....

Description détaillée du défaut de paiement d'une redevance routière:

.....
.....

Référence aux dispositions légales correspondantes:

.....
.....

Description ou référence de la preuve du défaut de paiement d'une redevance routière:

.....
.....

- c) Données concernant l'appareil utilisé pour constater le défaut de paiement d'une redevance routière ⁽²⁾:

Caractéristiques de l'appareil:

.....
.....

Numéro d'identification de l'appareil:

.....
.....

Date d'expiration du dernier étalonnage:

.....
.....

- (1) Biffer les mentions inutiles.
- (2) Sans objet si aucun appareil n'a été utilisé.

Formulaire de réponse

(Veuillez compléter en lettres capitales.)

A. Identité du conducteur:

– Nom complet:

.....
.....

– Date et lieu de naissance:

.....

– Numéro du permis de conduire: délivré le [date]:.....
à [lieu]:.....

– Adresse:.....
.....
.....
.....

B. Liste des questions:

1. Le véhicule, marque, numéro d'immatriculation,
est-il immatriculé à votre nom?oui/non ⁽¹⁾

En cas de réponse négative, le titulaire du certificat d'immatriculation est:

.....

[nom, prénom, adresse]

2. Reconnaissez-vous avoir omis de payer une redevance routière? oui/non ⁽¹⁾

3. En cas de réponse négative, veuillez préciser:

.....
.....

Veuillez envoyer le formulaire rempli dans les soixante jours à compter de la date de la présente lettre de notification à l'autorité ou l'entité suivante:

à l'adresse suivante:

INFORMATIONS

(Lorsque la lettre de notification est envoyée par l'entité chargée de la perception de la redevance routière conformément à l'article 25):

Si la redevance routière due n'est pas payée dans le délai fixé dans la présente lettre de notification, ce dossier sera transmis à l'autorité compétente de/du

[nom de l'État membre sur le territoire duquel
un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté], qui l'examinera.

Si aucune poursuite n'est engagée, vous en serez informé dans les soixante jours à compter de la réception du formulaire de réponse ou de la preuve de paiement. ⁽¹⁾

/

(Lorsque la lettre de notification est envoyée par l'autorité compétente de l'État membre):

Cette affaire sera examinée par l'autorité compétente

[adjectif de nationalité de l'État membre sur le territoire duquel
un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté].

Si aucune poursuite n'est engagée, vous en serez informé dans les soixante jours à compter de la réception du formulaire de réponse ou de la preuve de paiement. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.

[illegible]

La présente lettre n'entraîne, en tant que telle, aucune conséquence en droit.

Clause relative à la protection des données

[Lorsque le règlement (UE) 2016/679 est applicable:

Conformément au règlement (UE) 2016/679, vous avez le droit de demander l'accès aux données à caractère personnel, la rectification ou l'effacement de celles-ci, ou une limitation de leur traitement, ou encore le droit de vous opposer au traitement et le droit à la portabilité des données. Vous avez également le droit d'introduire une réclamation auprès [nom et adresse de l'autorité de surveillance compétente.]

[Lorsque la directive (UE) 2016/680 est applicable:

Conformément à [nom de la législation nationale appliquant la directive (UE) 2016/680], vous avez le droit de demander au responsable du traitement l'accès, la rectification ou l'effacement des données à caractère personnel et la limitation du traitement de vos données à caractère personnel. Vous avez également le droit d'introduire une réclamation auprès [nom et adresse de l'autorité de surveillance compétente].]

ANNEXE III

Partie A

Directive abrogée avec sa modification

(visée à l'article 33)

Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil	JO L 166 du 30.4.2004, p. 124
Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil	JO L 87 du 31.3.2009, p. 109

Partie B

Délai pour la transposition en droit national

(visé à l'article 33)

Directive	Délai de transposition
Directive 2004/52/CE	20 novembre 2005

ANNEXE IV

Tableau de correspondance

Directive 2004/52/CE	Présente directive
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa, point a)
—	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa, point b)
Article 3, paragraphe 2, première phrase	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 1 ^{er} , paragraphe 2, phrase introductive	Article 1 ^{er} , paragraphe 2, phrase introductive
Article 1 ^{er} , paragraphe 2, point a)	Article 1 ^{er} , paragraphe 2, point a)
Article 1 ^{er} , paragraphe 2, point b)	—
Article 1 ^{er} , paragraphe 2, point c)	Article 1 ^{er} , paragraphe 2, point b)
—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
—	Article 1 ^{er} , paragraphe 5
—	Article 1 ^{er} , paragraphe 6
—	Article 2
Article 2, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa
—	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 2, paragraphe 2, première phrase	—
—	Article 3, paragraphe 2
—	Article 3, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 2, deuxième et troisième phrases	Article 3, paragraphe 4.

Directive 2004/52/CE	Présente directive
Article 2, paragraphe 2, quatrième phrase	—
—	Article 3, paragraphe 5
—	Article 3, paragraphe 6
Article 2, paragraphe 3	—
Article 2, paragraphe 4	—
Article 2, paragraphe 5	—
Article 2, paragraphe 6	—
Article 2, paragraphe 7	Article 27
Article 3, paragraphe 1	—
Article 3, paragraphe 2, première phrase	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 3, paragraphe 2, deuxième phrase	—
Article 3, paragraphe 2, troisième phrase	
Article 3, paragraphe 3	
Article 3, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 1	
Article 4, paragraphe 2	—
Article 4, paragraphe 3	
Article 4, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 5	—
Article 4, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 2

Directive 2004/52/CE	Présente directive
Article 4, paragraphe 8	Article 5, paragraphe 4
—	Article 23
—	Article 24
—	Article 26
Article 2, paragraphe 7	Article 27
—	Article 28
—	Article 29
—	Article 30
Article 5	Article 31
Article 6	Article 32, paragraphe 1
—	Article 32, paragraphe 2
	Article 33
Article 7	Article 34
Article 8	Article 35
Annexe	
—	Annexe I
—	Annexe II
—	Annexe III
—	Annexe IV