

Bruxelles, le 30 mai 2018
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2017/0128 (COD)

8856/1/18
REV 1

TRANS 189
CODEC 748

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 8856/18 TRANS 189 CODEC 748 ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
N° doc. Cion:	ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Orientation générale

1. INTRODUCTION

1. Le 1^{er} juin 2017, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui s'inscrit dans le *premier train de mesures sur la mobilité*.
 - La proposition a pour principal objectif de faciliter le recours à des systèmes de perception par télépéage routier qui seraient largement interopérables au sein de l'Union;
 - La Commission considère que la directive en vigueur n'a pas totalement atteint l'ensemble de ses objectifs et qu'elle doit faire l'objet d'une révision;

- La Commission estime que les principales sources des problèmes posés par la législation actuelle sont les obstacles administratifs, notamment les spécifications techniques locales, l'étendue de la couverture géographique obligatoire et les services satellitaires obligatoires pour les véhicules utilitaires légers;
- En outre, la Commission propose d'établir un système d'échange d'informations entre les États membres afin de repérer les conducteurs qui ne s'acquittent pas de leurs péages routiers;
- La proposition a été présentée en recourant à la technique de la refonte.

2. La commission des transports et du tourisme du Parlement européen a désigné M. Massimiliano Salini (PPE - IT) en tant que rapporteur le 30 juin 2017. La commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures a adopté son avis le 28 mars 2018. La commission des affaires juridiques devrait rendre son avis sur le recours à la technique de la refonte.
3. Le Comité économique et social européen a rendu son avis sur la proposition le 18 octobre 2017 et le Comité des régions le 1^{er} février 2018.
4. La Chambre des représentants néerlandaise, le Sénat de la république italienne, le Sénat roumain, le Sénat tchèque et l'Assemblée nationale française ont adopté des avis concernant l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

2. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

5. Le groupe "Transports terrestres" a commencé l'examen de la proposition le 1^{er} juin 2017 sur la base d'une présentation générale de la Commission. L'analyse d'impact a été examinée le 21 juin 2017.

6. Durant la présidence bulgare, le groupe a discuté de la proposition lors de ses réunions des 8 janvier, 26 février, 15 mars, 20 mars, 23 avril et 8 mai 2018. L'un des principaux défis du dossier consistait à incorporer dans la directive les éléments perçus comme essentiels dans la décision 2009/750/CE de la Commission¹, et notamment les modifications qui devaient être apportées à ces éléments. Le Comité du télépéage² a effectué des préparatifs techniques concernant les modifications nécessaires en question. La présidence a élaboré un compromis entre les dispositions contenues dans la directive et la définition des aspects relevant de la compétence de la Commission.
7. L'extension de la directive relative au télépéage routier dans le but de prévoir un échange d'informations concernant les conducteurs qui ne s'acquittent pas de leurs redevances routières a constitué le deuxième grand axe des travaux du groupe. D'une part, le système doit être cohérent avec les principes et les dispositions en matière de protection des informations à caractère personnel. D'autre part, la législation nationale de certains États membres n'autorise pas à lancer une procédure d'infraction en l'absence d'une étape intermédiaire de notification. Le groupe a trouvé un compromis donnant largement satisfaction sur ces deux points.

3. **QUESTIONS EN SUSPENS**

8. Le groupe a dans une large mesure résolu les problèmes d'ordre technique. Certains choix politiques fondamentaux, notamment en matière de rémunération, ne sont pas entièrement partagés par tous les États membres. La présidence considère toutefois que le texte de compromis actuel représente une solution à la fois équilibrée et cohérente aux questions en jeu.

4. **CONCLUSION**

9. Le Comité des représentants permanents a approuvé le texte de compromis, légèrement remanié, le 25 mai 2018 et a décidé de le soumettre, tel qu'il est présenté à l'annexe du présent rapport, de manière à ce qu'une orientation générale puisse être dégagée lors du Conseil TTE (Transports) du 7 juin 2018.

¹ Décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11)

² Établi par la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage ☒ et facilitant l'échange
transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières ☒
dans ~~la Communauté~~ ☒ 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 ☒ ~~établissant la Communauté européenne~~, et notamment son article 7 ☒ 91 ☒ paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu la proposition de la Commission, vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

⇩ nouveau

➡ Conseil

(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.

➡ (1 *bis*) Il est nécessaire de rendre le télépéage interopérable afin de réduire les coûts et la charge liés au paiement des péages dans l'ensemble de l'Union.

(1 *bis bis*) 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 (tarification fondée 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 (systèmes fondés sur la durée, vignettes).

(1 *bis ter*) L'exécution transfrontière de l'obligation de paiement des redevances routières constitue un problème de taille dans tous les types de systèmes, qu'il s'agisse de systèmes fondés sur la distance, de systèmes de cordon ou fondés sur la durée, de systèmes électroniques ou manuels. Les dispositions concernant l'échange transfrontière d'informations sur les cas de défaut de paiement d'une redevance routière devraient donc s'appliquer à tous ces systèmes.

(1 *bis quater*) 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 directive.

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).

(1^{ter}) L'interopérabilité des systèmes de télépéage requiert un niveau d'harmonisation de la technologie utilisée et des interfaces entre les constituants d'interopérabilité.

(1^{quater}) L'harmonisation des technologies et des interfaces devrait s'appuyer sur le développement et la mise à jour de normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.

(1^{quinquies}) 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.

(1^{sexies}) Les caractéristiques spécifiques des systèmes de télépéage qui sont utilisés aujourd'hui pour les véhicules utilitaires légers devraient être prises en considération. Étant donné qu'aucun de ces systèmes de télépéage n'utilise actuellement la localisation par satellite ni les communications mobiles, les prestataires du SET devraient être autorisés, pendant une période de temps limitée, à équiper les véhicules utilitaires légers d'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.

(1^{septies}) Les systèmes de péage fondés sur la reconnaissance automatique des plaques minéralogiques (ANPR) nécessitent davantage de vérifications manuelles des transactions de péage sur le plan administratif 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 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. L'ANPR peut s'avérer utile en association avec d'autres technologies.

(1^{octies}) Compte tenu de l'évolution technique des solutions fondées sur l'ANPR, les organismes de normalisation devraient être encouragés à définir les normes techniques nécessaires.

(1^{nonies}) Les droits et obligations spécifiques des prestataires du SET devraient s'appliquer aux entreprises 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.

(1 decies) Les droits et obligations des principaux acteurs du SET, c'est-à-dire les prestataires du SET, les percepteurs de péage et les utilisateurs du SET, devraient être clairement définis de manière à garantir un fonctionnement du marché juste et efficace.

(1 undecies) Il est particulièrement important de préserver certains droits des prestataires du SET, tels que le droit à la protection des données commercialement sensibles, sans induire d'effet négatif sur la qualité des services fournis aux percepteurs de péage et aux utilisateurs du SET.

(1 duodecies) Les prestataires du SET devraient être tenus de coopérer totalement aux efforts de mise en œuvre fournis par les percepteurs de péage de manière à renforcer l'efficacité générale des systèmes de télépéage.

(1 terdecies) Afin de permettre aux prestataires du SET d'entrer en concurrence, de manière non discriminatoire, 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.

(1 quaterdecies) Les percepteurs de péage devraient être explicitement tenus de permettre aux prestataires du SET d'accéder à leur secteur de SET de manière non discriminatoire.

(1 quindecies) À des fins de transparence et afin de garantir à tous les prestataires du SET un accès non discriminatoire aux secteurs de SET, les percepteurs de péage devraient être tenus de publier toutes les informations nécessaires en matière de droits d'accès dans une déclaration concernant les secteurs de SET.

(1 sexdecies) Toutes les remises ou réductions de péage offertes par un État membre ou un perceuteur de péage aux utilisateurs d'équipements embarqués devraient pouvoir être offertes dans les mêmes conditions aux clients des prestataires du SET.

(1 septdecies) Les prestataires du SET devraient pouvoir prétendre à une rémunération équitable, calculée sur la base d'une méthode transparente et non discriminatoire.

(1 octodecies) Les prestataires du SET devraient être tenus de verser au perceuteur de péage tous les péages dus par leurs clients; les prestataires du SET ne sauraient toutefois être tenus responsables des péages non acquittés par leurs clients lorsque ces derniers sont munis d'équipements embarqués déclarés invalidés au perceuteur de péage.

(1 novodecies) Lorsqu'une personne morale prestataire de service de péage joue également d'autres rôles dans un système de perception de télépéage 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 du service de péage des coûts et recettes liés à d'autres activités, et de communiquer des informations sur les coûts et recettes liés à la fourniture du service de péage à l'organe de conciliation ou à l'instance judiciaire compétent. Il y a lieu d'exclure toute subvention croisée entre ces différentes activités.

(1 vicies) Les utilisateurs devraient avoir la possibilité de souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET, quelle que soit leur nationalité, leur État membre de résidence ou l'État membre d'immatriculation du véhicule.

(1 unvicies) 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 perceuteur de péage concerné.

(1 duovicies) Les organes de conciliation devraient être habilités à vérifier le caractère non discriminatoire des conditions contractuelles imposées à tout prestataire du SET. Ils devraient en particulier être habilités à vérifier que la rémunération offerte par le perceuteur de péage aux prestataires du SET respecte les principes de la présente directive.

(1 tervicies) Les données des utilisateurs du SET relatives au trafic 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 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.

(1 quatervicies) 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.

(1 *quinvicies*) Les procédures qui régissent l'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET devraient reposer sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil¹. Dans la mesure du possible et afin de favoriser le développement des industries concernées, il convient d'établir des procédures impliquant un système d'assurance qualité. Ces procédures devraient permettre aux organismes notifiés d'évaluer la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET pour s'assurer que, en phase de conception, de construction, de mise en service et en cours d'exploitation, le résultat fourni est conforme à la réglementation et aux dispositions techniques et opérationnelles en vigueur. Les organismes notifiés devraient coordonner leurs décisions autant que possible.

(1 *sexvicies*) 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.

(1 *sexvicies bis*) Aux fins du progrès technique, il importe que les percepteurs de péage aient la possibilité de tester de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts de péage. Ces essais seront toutefois limités et les prestataires du SET ne devraient pas être tenus d'y participer à moins que cela ne soit indispensable pour tester le système de péage pilote. 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 habituel. ©

¹ Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 1 (adapté)

~~Par la résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances¹, le Conseil a demandé aux États membres et à la Commission d'élaborer une stratégie en vue d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances pour atteindre un niveau adéquat d'interopérabilité au niveau européen. La communication de la Commission relative à l'interopérabilité des systèmes de péage électronique en Europe constituait la première phase de cette stratégie.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 2 (adapté)

~~La majorité des États membres qui ont installé des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou pour la perception de redevances d'usage du réseau routier (systèmes dénommés ci-après "télépéage") utilisent majoritairement la technologie des micro-ondes à courte portée et des fréquences proches de 5,8 GHz, mais ces systèmes ne sont pas aujourd'hui totalement compatibles entre eux. Les travaux entrepris par le Comité européen de normalisation (CEN) à propos de la technologie des micro-ondes ont abouti, en janvier 2003, à la préparation de normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage à micro-ondes de 5,8 GHz, après l'adoption de prénormes techniques en 1997. Toutefois, ces prénormes ne valent pas pour tous les systèmes de communications spécialisées à courte portée (DSRC) 5,8 GHz utilisés dans la Communauté et comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles. Elles reposent sur le modèle d'"Interconnexion des systèmes ouverts" défini par l'Organisation internationale de normalisation pour la communication entre les systèmes informatiques.~~

¹ ~~JO C 194 du 25.6.1997, p. 5.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 3 (adapté)

~~Toutefois, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus, au sein de la Communauté, pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes DSRC 5,8 GHz existants. Par conséquent, les équipements à mettre à la disposition des usagers devraient être capables de communiquer au moyen des seules technologies autorisées dans les nouveaux systèmes de télépéage mis en service dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 4 (adapté)

~~Il est essentiel que les travaux de normalisation soient achevés au plus vite afin d'établir des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 5 (adapté)
☞ Conseil

☞ [...] ☞

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 6
☞ Conseil

☞ [...] ☞

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 7

~~Lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage, les équipements devraient être disponibles en nombre suffisant pour éviter toute discrimination entre les entreprises concernées.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 8

~~L'application au télépéage des nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS) peut permettre, grâce en particulier à leur grande souplesse d'utilisation ainsi qu'à leur polyvalence, de répondre aux exigences des nouvelles politiques de tarification routière envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures. Ces technologies ouvrent également la voie à de nouveaux services de sécurité et d'information pour les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, des informations en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps de parcours.~~

~~Dans le domaine de la localisation par satellite, le projet Galileo lancé par la Communauté en 2002 est conçu pour offrir, à partir de 2008, des services d'information d'une qualité supérieure à celle que permettent les systèmes de navigation actuels, et qui sont parfaitement adaptés aux services de télématique routière. Le système précurseur que constitue le "système européen de navigation par recouvrement géostationnaire" (EGNOS) sera opérationnel dès 2004 et présentera des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient susciter des problèmes quant à la fiabilité des contrôles et à la prévention des fraudes. Néanmoins, vu les importants avantages mentionnés ci-dessus, il conviendrait de recommander en principe le recours aux technologies de localisation par satellite et de communications mobiles lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 9 (adapté)
↻ Conseil

↻ [...] ↻

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 10 (adapté)
↻ Conseil

↻ [...] ↻

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 11

~~Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, en particulier sur le plan de la sécurité, et de voir se réduire notablement la congestion aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence et en certains points particulièrement congestionnés du réseau routier. La définition du service européen de télépéage doit répondre à ce souci. De plus, il faudrait veiller à ce que les technologies et composantes prévues puissent également, dans la mesure où cela est techniquement possible, être combinées avec d'autres composantes du véhicule, notamment le tachygraphe électronique et les dispositifs d'appel d'urgence. Il convient de ne pas exclure les systèmes intermodaux à un stade ultérieur.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 12

~~Il convient de garantir, au moyen d'équipements adaptés, la possibilité d'accès à d'autres applications futures, outre la perception de péages.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 13
⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 14
⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

↓ nouveau
⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

⇒ [...] ⇐

(10) ⇒ [...] ⇐ 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 effets négatifs d'autres technologies. ⇐

➔ (10 bis) Sans préjudice des aides d'État et du droit de la concurrence, les États membres devraient être autorisés à mettre en place des dispositions visant à promouvoir la perception et la facturation par télépéage. ©

➔ [...] ©

➔ [...] ©

(13) Les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents en cas d'infraction au télépéage entravent la poursuite du déploiement des systèmes de télépéage 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. ©

(14) 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 © doit 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 Conseil ¹.

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).

➡ (14 bis) 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. ➡

➡ [...] ➡

(16) Les États membres devraient être tenus de 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 être tenue d'évaluer les données et informations obtenues, et de proposer, le cas échéant, les modifications à apporter à la législation. ➡ La Commission devrait également évaluer les incidences de ces modifications sur le marché de la prestation du SET, y compris les secteurs de SET isolés et de taille réduite, et proposer d'autres mesures si nécessaire. ➡

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 15

~~Les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accident et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent aussi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péage existantes.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 16 (adapté)

~~Le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 comporte des objectifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic routier. Les services et systèmes de transport intelligents et interopérables constituent un élément clé dans la réalisation de ces objectifs.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 17 (adapté)
☞ Conseil

- (17) 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 péage, de ses obligations à l'égard des autorités fiscales ☞ ☞ [...] ☞ impliquent le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements doivent être assurés dans le respect des normes européennes ☒ de l'Union ☒ telles que fixées notamment dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel à la libre circulation de ces données¹, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil², dans la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil³ et dans la 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~~⁴. 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.

¹ ~~JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).~~

² 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).

³ 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).

⁴ 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 (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 18

~~Le prélèvement automatique des redevances de péage sur les comptes bancaires ou les comptes de cartes de crédit ou de paiement où qu'ils soient situés, dans la Communauté ou dans un pays tiers, suppose un espace de paiement pleinement opérationnel dans la Communauté, avec des frais de gestion non discriminatoires.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 19

~~Tout système de télépéage mis en place dans les États membres devrait remplir les critères fondamentaux suivants: le système devrait facilement intégrer les améliorations et les évolutions futures des techniques et des systèmes, sans exiger un remplacement coûteux des modèles et méthodes plus anciens, les coûts de son adoption par les usagers de la route à des fins commerciales ou privées devraient être négligeables par rapport aux bénéfices retirés par ces utilisateurs et l'ensemble de la société et sa mise en œuvre dans les États membres ne devrait entraîner aucune discrimination entre les utilisateurs du réseau routier nationaux et ceux d'autres États membres.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 20 (adapté)

~~Étant donné que les objectifs de la présente directive, notamment l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans le marché intérieur et la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension européenne, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 21 (adapté)

~~Il y a lieu d'inclure les parties intéressées (telles qu'opérateurs de services de péage, gestionnaires d'infrastructures, industries électronique et automobile, usagers) dans les consultations de la Commission concernant les aspects techniques et contractuels de la création du service européen de télépéage. La Commission devrait aussi consulter, le cas échéant, des organisations non gouvernementales opérant dans le domaine de la protection de la vie privée, de la sécurité routière et de l'environnement.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 22 (adapté)

~~La création d'un service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité du télépéage institué par la présente directive.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 23

(18) 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.

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50, considérant 24

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹;~~

¹ ~~JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.~~

↓ nouveau

⇒ Conseil

(19) 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, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne l'adaptation  [...]   de l'annexe II à l'évolution de la législation de l'Union.  Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, 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.

 (19 bis) 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 et d'interfaces entre les acteurs du SET, 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 conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil². 

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

² 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).

- (21) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant le délai de transposition en droit national de la directive indiqué à l'annexe V, partie B.
- (22) 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 Conseil¹.

¹ 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).

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

⇒ CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ●

Article premier

~~Objectif~~ ☒ **Objet** ☒ et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage ⇒ et faciliter l'échange transfrontalier de données d'immatriculation concernant les véhicules et les propriétaires ou détenteurs de véhicules pour lesquels il y a eu défaut de paiement des redevances routières ● dans la ~~Communauté~~ ☒ l'Union ☒ . Elle s'applique à ⇒ [...] ● tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier ~~communautaire~~ ☒ de l'Union ☒, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers, ~~et~~ ouvrages divers tels que tunnels, ~~s~~ ou ponts, et transbordeurs.

⇒ La présente directive s'applique sans préjudice des décisions des États membres de percevoir des redevances pour certains types de véhicules, ou de déterminer le niveau de ces redevances ainsi que leur finalité. ⇐

2. ➡ [...] ➡ Les articles 3 à 4 *septdecies* ➡ ne s'appliquent pas:

a) aux systèmes de péage ➡ [...] ➡ qui ne sont pas électroniques au sens de l'article 2, point d *ter*) ➡ ;

~~b) aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;~~

~~eb)~~ 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 4 *septdecies* ➡ seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

➡ [...] ➡

➡ 2 bis. La présente directive ne s'applique pas aux redevances de stationnement. ➡

3. ~~Afin d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1,  d'interopérabilité des systèmes  un service européen de télépéage  routier dans l'Union  est créé  poursuivi au moyen d'un système européen de télépéage (SET) ,  Ce service, qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres, garantit l'interopérabilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté, pour l'usager des systèmes de télépéage déjà mis en place dans les États membres ainsi que de ceux installés par la suite dans le cadre de la présente directive.~~

 4. Lorsque le droit national exige que l'utilisateur se voie notifier l'obligation de payer avant qu'un défaut de paiement ne puisse être établi, les États membres peuvent également appliquer la présente directive pour identifier le propriétaire ou le détenteur du véhicule lorsque chacune des conditions suivantes est remplie:

b) il n'existe aucun autre moyen d'identifier le propriétaire ou le détenteur du véhicule; et

c) la notification de l'obligation de paiement au propriétaire ou au détenteur du véhicule est une étape obligatoire de la procédure de paiement de la redevance routière au titre du droit national.

5. Lorsqu'un État membre a choisi d'appliquer le paragraphe 4, 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 exclusivement 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 4 lorsque l'État membre où a lieu le défaut de paiement applique ledit paragraphe. 

 nouveau

 Conseil

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) ➡ [...] ⚙ ➡ "service de péage", les services permettant aux usagers ayant conclu un contrat et, au besoin, disposant d'un ensemble d'équipements embarqués d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs secteurs du SET; ces services comprennent notamment les prestations suivantes:

- si nécessaire, fournir un équipement embarqué personnalisé aux usagers et assurer la maintenance de ses fonctionnalités;
- garantir que le percepteur de péage reçoit le péage dû par l'utilisateur;
- fournir les moyens de paiement à l'utilisateur ou accepter un moyen de paiement existant;
- percevoir le péage auprès de l'utilisateur;
- gérer les relations de clientèle avec l'utilisateur;
- mettre en œuvre et respecter les politiques en matière de sécurité et de protection de la vie privée applicables aux systèmes de péage; ⚙

- a bis) "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; ☐
- b) "percepteur de péage", une entité publique ou privée qui prélève des ➤ [...] ☐ ➤ péages ☐ pour la circulation des véhicules dans un secteur ➤ [...] ☐ ➤ du SET; ☐
- b bis) "futur percepteur de péage", une entité publique ou privée qui a été désignée pour devenir le percepteur de péage dans un futur secteur du SET; ☐
- c) "prestataire du SET", une entité qui donne accès au SET à un utilisateur du SET ➤ [...] ☐ et qui est enregistrée par son État membre d'établissement;
- d) "utilisateur du SET", une personne physique ou morale qui dispose d'un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;
- d bis) "SET", les services de péage fournis, en vertu d'un contrat, par un prestataire du SET à un utilisateur du SET dans un ou plusieurs secteurs du SET;
- d ter) "système de télépéage routier", un système de perception de péage dans le cadre duquel l'obligation qu'a 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; ☐
- e) "secteur ➤ [...] ☐ du SET", une route, un réseau routier, un ouvrage d'art tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, ➤ [...] ☐ où des ➤ [...] ☐ ➤ péages ☐ sont perçus ➤ au moyen d'un système de télépéage routier; ☐

- f) "équipement embarqué", l'ensemble complet de composants matériels et logiciels ➤ [...] ➤
➤ fourni 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.
➤ Il peut s'agir d'un dispositif unique ou d'un système intégré ➤ ;
- *f bis*) "principal prestataire de services", 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;
- f ter*) "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;
- f quater*) "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 péage;
- f sexies*) "données du contexte de péage", les informations, définies par le perceuteur de péage 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;
- f septies*) "déclaration de péage", une déclaration au perceuteur de péage, 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 péage;
- f octies*) "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;
- f nonies*) "arrière-guichet", le système électronique central utilisé par le perceuteur de péage, un groupe de perceuteurs de péage 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;

f *decies*) "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 des modifications aux constituants d'interopérabilité en service, telles que la reprogrammation de l'équipement embarqué ou la réalisation de nouveaux essais, ou l'adaptation des interfaces de leur arrière-guichet, et d'obtenir un nouvel agrément;

f *undecies*) "agrément", le processus défini et géré par le percepteur de péage, auquel un prestataire du SET doit se soumettre avant de pouvoir fournir ce service dans un secteur du SET; ☹

g) ☹ "péage" et ☹ "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;

h) "défaut de paiement d'une redevance routière", ☹ [...] ☹ ☹ l'infraction par laquelle ☹ un utilisateur de la route ne s'acquitte pas d'une redevance routière dans un État membre, au sens ☹ [...] ☹ ☹ des dispositions réglementaires applicables ☹ ☹ [...] ☹ ☹ dans ☹ cet État membre;

i) "État membre d'immatriculation", l'État membre ☹ [...] ☹ ☹ dans lequel est immatriculé le ☹ véhicule ☹ pour lequel ☹ ☹ [...] ☹ ☹ la redevance routière doit être acquittée ☹ ;

j) "point de contact national", une autorité compétente ☹ d'un État membre ☹ désignée pour l'échange ☹ transfrontière ☹ de données relatives à l'immatriculation des véhicules;

k) "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 ☹ [...] ☹ ;

- l) "véhicule", ☐ [...] ☐ ☐ un ☐ véhicule motorisé ☐ ou un ensemble de véhicules articulés destiné à être utilisé ou utilisé ☐ ☐ [...] ☐ pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- m) "détenteur du véhicule", la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'État membre d'immatriculation;
- n) "véhicule utilitaire lourd", un véhicule ☐ [...] ☐ ayant une masse maximale admissible supérieure à 3,5 tonnes ☐ [...] ☐ ;
- o) "véhicule utilitaire léger", ☐ [...] ☐ ☐ un ☐ véhicule ☐ [...] ☐ ☐ ayant un poids maximal admissible égal ou inférieur à 3,5 tonnes ☐.

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)
⇒ nouveau
⇒ Conseil

Article ~~2~~ 3

Solutions technologiques

1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage ⇒ routier ☹ ⇒ qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué ⇐ ~~mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007~~ recourent à une ou plusieurs des technologies ⇒ suivantes ☹ ~~suivantes~~ ⇒ [...] ☹ pour l'exécution des transactions de télépéage:

⇒ a) la localisation par satellite;

b) les communications mobiles;

c) la technologie des 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. ⇐

~~a) localisation par satellite;~~

~~b) communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);~~

~~c) micro-ondes de 5,8 GHz.~~

➡ 1 bis. La Commission demande aux organismes de normalisation compétents, conformément à la procédure établie par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil¹, d'adopter rapidement des normes applicables aux systèmes de télépéage routier pour ce qui est des technologies énumérées au paragraphe 1, premier alinéa, et de la technologie de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR), et de les actualiser si nécessaire. La Commission demande que les organismes de normalisation veillent à maintenir la compatibilité des constituants d'interopérabilité. ©

↓ nouveau

➡ Conseil

2. Les équipements embarqués qui utilisent la technologie de la localisation par satellite ➡ et sont mis sur le marché après le *[JO prière d'insérer la date: 30 mois après la date d'entrée en vigueur]* © sont compatibles avec les services de localisation fournis par le système Galileo ➡ [...] ©

➡ [...] ©

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).

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50

~~2. Le service européen de télépéage est mis en service conformément à l'article 3, paragraphe 1. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres recourant aux technologies visées au paragraphe 1 et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi à l'article 3, paragraphe 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au paragraphe 1. Les modalités relatives à ces questions sont fixées par le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, y compris celles relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande des utilisateurs intéressés.~~

↕ nouveau
➡ Conseil

4. 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 d'autres services 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. ➡

5. ➡ [...] ⚙ ➡ 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 ⚙.

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004, p. 50 (adapté)

⇒ nouveau

➡ Conseil

~~3. Il est recommandé que les nouveaux systèmes de télépéage mis en service après l'adoption de la présente directive utilisent les technologies de la localisation par satellite et des communications mobiles indiquées au paragraphe 1. En ce qui concerne la migration éventuelle des systèmes utilisant d'autres technologies vers ceux qui utilisent lesdites technologies, la Commission, en liaison avec le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, élabore un rapport au plus tard pour le 31 décembre 2009. Ce rapport comporte une étude de l'utilisation de chacune des technologies visées au paragraphe 1 ainsi qu'une analyse coûts-avantages. Le cas échéant, la Commission assortit son rapport d'une proposition au Parlement européen et au Conseil concernant une stratégie de migration.~~

~~4. Sans préjudice du paragraphe 1, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.~~

~~5. Les États membres qui ont des systèmes de péage prennent les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils s'efforcent de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Les voies empruntées pour la perception par télépéage peuvent également l'être pour acquitter le péage par d'autres moyens, la sécurité étant dûment garantie.~~

~~6. Les travaux d'interopérabilité des technologies de télépéage existantes réalisés en liaison avec le service européen de télépéage garantissent la compatibilité et l'interfaçage complets de ces technologies avec celles mentionnées au paragraphe 1 ainsi que de leurs équipements entre eux.~~

~~☞ [...] ☞~~

~~Article 3~~

~~Mise en place d'un service européen de télépéage~~

~~1. Un service européen de télépéage est mis en place et englobe tous les réseaux routiers de la Communauté sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçu(e) par voie électronique. Ce service de télépéage est défini par un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, un ensemble de normes et d'exigences techniques ainsi qu'un contrat d'abonnement unique entre les clients et les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposant le service. Ce contrat donne accès au service sur l'ensemble du réseau et peut être souscrit auprès d'un opérateur de n'importe quelle partie du réseau et/ou auprès de l'émetteur de moyens de paiement.~~

~~4. Lorsque les États membres disposent de systèmes nationaux de perception par télépéage, ils veillent à ce que les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposent le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:~~

~~a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour tous les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'aurent été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4;~~

~~b) pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'aurent été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4.~~

↓ 219/2009 article. 1^{er} et point 7.7
de l'annexe

~~2. S'il y a lieu, l'annexe peut être adaptée pour des raisons techniques. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)
↻ Conseil

↓ 219/2009 article. 1^{er} et point 7.7
de l'annexe

~~4. La Commission prend les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2. Ces décisions ne sont prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, sont réunies pour permettre à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, notamment au niveau des conditions techniques, juridiques et commerciales.~~

~~5. La Commission prend les décisions techniques relatives à la réalisation du service européen de télépéage. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 2.~~

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)

⇒ nouveau

↻ Conseil

↻ [...] ↻

➤ 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'il est satisfait aux exigences suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) prouver qu'ils disposent 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 connexes;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) mettre en œuvre et tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins;
- f) jouir d'une bonne réputation.

Obligations des prestataires du SET

1. Les États membres prennent les mesures pour faire en sorte que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés concluent des contrats de SET couvrant tous les secteurs de SET sur le territoire d'au moins quatre États membres dans les trente-six mois suivant leur enregistrement. Ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces prestataires du SET concluent des contrats couvrant tous les secteurs de 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 de SET pour lesquels les percepteurs de péage responsables ne respectent pas les dispositions de l'article 4 *ter*, paragraphe 3.
2. Les États membres prennent les mesures pour faire en sorte que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés garantissent à tout moment la couverture de tous les secteurs de SET une fois les contrats conclus. Ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, lorsqu'un prestataire du SET n'est pas en mesure de garantir la couverture d'un secteur de SET parce que le percepteur de péages ne respecte pas les dispositions de l'article 4 *ter*, paragraphe 2, ou de l'article 4 *undecies*, paragraphe 3, il rétablit la couverture du secteur concerné dans les meilleurs délais.
3. Les États membres prennent les mesures pour faire en sorte que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés publient des informations sur leur couverture des secteurs de SET et toute modification qui y est apportée.

4. Les États membres prennent les mesures pour faire en sorte 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 techniques applicables prévues par la présente directive et par les actes visés à l'article 4 *decies*, paragraphe 4, et à l'article 4 *undecies*, paragraphe 7, ainsi que par la directive 2014/53/UE du Conseil¹ et la directive 2014/30/UE du Parlement européen et du Conseil². Ils peuvent demander aux prestataires du SET concernés la preuve qu'il est satisfait à ces exigences.
7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 faire en sorte 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.
8. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires du SET qu'ils ont enregistrés rendent publiques leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.
10. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires du SET qui assurent le SET sur leur territoire fournissent aux percepteurs de péage les informations qui leur sont nécessaires pour calculer et appliquer le péage aux véhicules des utilisateurs du SET, ou fournissent aux percepteurs de péage 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.

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 (refonte) (JO L 96 du 29.3.2014, p. 79).

12. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires du SET qui assurent le SET sur leur territoire coopèrent avec les percepteurs de péage dans les efforts qu'ils déploient pour identifier les personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que, si une personne est soupçonnée de ne pas s'être acquittée de la redevance routière, le percepteur de péages soit en mesure d'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 un 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 faire en sorte 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 8, paragraphe 2 *bis*.

13. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'un percepteur de péages responsable d'un secteur de 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 ou sont détenus par ceux-ci et qui, au cours d'une période donnée, ont roulé sur le secteur de SET dont le percepteur de péages est responsable, ainsi que des données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs de ces véhicules, dans la mesure où elles sont nécessaires au percepteur de péages pour se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 faire en sorte 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 péages de se conformer à ses obligations envers les autorités fiscales.

14. Les données communiquées par les prestataires du SET aux percepteurs de péage 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 2016/680.

17. Au plus tard [*six mois après l'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:

- des modalités de publication visées au paragraphe 3;
- du contrôle de leur niveau de service et de la coopération avec les percepteurs de péage concernant les audits de vérification;
- de la coopération avec les percepteurs de péage concernant la réalisation d'essais du système de péage;
- d'assurer aux utilisateurs du SET un service et un soutien technique ainsi que la personnalisation de l'équipement embarqué;
- de la facturation des utilisateurs du SET;
- des informations que les prestataires du SET doivent communiquer aux percepteurs de péage et qui sont visées au paragraphe 10;
- 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 11 *bis*, paragraphe 2.

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 fixées par la présente directive, l'État membre sur le territoire duquel se trouve le secteur de SET prend les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 4 *sexdecies*, paragraphe 1, point a).
2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que tout percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire de cet État membre établisse et tienne à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à ses secteurs de SET, conformément à l'acte visé au paragraphe 11.

Lorsqu'un nouveau système de perception par télépéage est créé sur le territoire d'un État membre, celui-ci prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que le futur percepteur de péages compétent pour ce système publie la déclaration de secteur de SET suffisamment à l'avance pour permettre l'agrément des prestataires du SET intéressés au plus tard 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 4 *undecies*, paragraphe 3.

Lorsqu'un système de perception par télépéage sur le territoire d'un État membre est modifié en profondeur, ledit État membre prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que le percepteur de péages compétent pour ce système publie la déclaration de secteur de SET révisée 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, s'il y a lieu, 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 4 *undecies*, paragraphe 3.

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.

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 membres prend les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 que le prestataire du SET délivre directement la facture du péage à l'utilisateur du SET. Les États membres peuvent autoriser le percepteur de péages à exiger du prestataire du SET qu'il émette une facture adressée à l'utilisateur au nom et pour le compte du percepteur de péages.

6. Le péage demandé par les percepteurs de péages aux utilisateurs du SET ne doit pas excéder le péage national ou local correspondant. Cela s'entend 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 devrait être transparente, annoncée publiquement et proposée, dans les mêmes conditions, à tous les clients des prestataires du SET.

7. 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 l'acte visé à l'article 4 *undecies*, paragraphe 8, et qui ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 4 *bis*, paragraphe 7.

10. 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 à péage.

11. Au plus tard [*six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], la Commission adopte des actes d'exécution visant à préciser les obligations des prestataires du SET en ce qui concerne:

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

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 2.

12. Au plus tard [*six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], la Commission adopte des actes d'exécution visant à préciser les obligations des percepteurs de péages en ce qui concerne:

- l'acceptation de prestataires du SET dans des secteurs de SET relevant de leur responsabilité;
- les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 2.

Article 4 quater

Rémunération

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires du SET ont droit à une rémunération de la part du percepteur 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 et identique pour tous les prestataires du SET agréés pour un secteur de SET donné. Ils prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 dans la mesure où cela est justifié par:

- a) le coût d'exigences et d'obligations spécifiques du prestataire de services principal et non des prestataires du SET;
- 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 4 quinquies

Péages

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que lorsque, 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, c'est cette dernière qui 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 du prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée et pour toute non-déclaration de péages justifiée concernant tout compte d'utilisateur 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 4 *bis*, paragraphe 7, le prestataire du SET ne puisse plus être tenu pour responsable des péages encourus de par 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 faire en sorte 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 [*six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], la Commission adopte des actes d'exécution 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 d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 2.

Article 4 sexies

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 prévoient 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 soient exclues.

Droits et obligations des utilisateurs du SET

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires 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, conformément au règlement 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.
6. Le paiement d'un péage par l'utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET vis-à-vis du percepteur de péages concerné.
7. Au plus tard [*six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive*], la Commission adopte des actes d'exécution visant à préciser les obligations des utilisateurs du SET en ce qui concerne:
 - la communication d'informations au prestataire du SET;
 - l'utilisation et le maniement de l'équipement embarqué.Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 2.

CHAPITRE III

ORGANE DE CONCILIATION

Article 4 octies

Institution et fonctions

1. Chacun des États membres 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 percepteur de péages aux prestataires du SET sont non discriminatoires. Il est habilité à vérifier que le SET est rémunéré conformément aux principes énoncés à l'article 4 *quater*.
3. Les États membres visés au paragraphe 1 prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte 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 4 octies bis

Procédure de médiation

1. Chacun des États membres visés à l'article 4 octies, paragraphe 1, 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 visée au paragraphe 1 prévoit 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 visée au paragraphe 1 prévoit 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 habilitent l'organe de conciliation à 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 visés à l'article 4 octies, paragraphe 1, et la Commission prennent les mesures nécessaires pour encourager l'échange d'informations entre les organes de conciliation en ce qui concerne leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs méthodes.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TECHNIQUES

Article 4 nonies

Service continu unique

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que le SET soit fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique, et en particulier pour que:

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

Article 4 decies

Éléments supplémentaires concernant le SET

2 bis. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour 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 4 ter, paragraphe 4, et aux processus de contrôle-sanction. 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.

3. Les États membres peuvent exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET, à la demande de leurs autorités, fournissent des données de trafic concernant leurs clients, sous réserve de conformité aux règles applicables en matière de protection des données. Ces données ne peuvent être 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 il n'y est pas recouru pour identifier les clients.

4. La Commission adopte, au plus tard le [six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], des actes d'exécution concernant 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 11 bis, paragraphe 2.

Article 4 undecies

Constituants d'interopérabilité

3. Lorsqu'un nouveau système de télépéage routier est créé sur le territoire d'un État membre, ce dernier prend les mesures nécessaires pour que le futur 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 est tenu de respecter sa part de la planification.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que chaque percepteur de péages responsable d'un secteur de SET sur le territoire desdits États membres mette en place un environnement de test dans lequel le prestataire du SET, ou ses mandataires, peuvent vérifier que ses équipements embarqués sont aptes à l'emploi dans le secteur de SET du percepteur de péages et obtiennent 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.
6. Les États membres n'interdisent, ne limitent ni n'empêchent 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 d'aptitude à l'emploi. En particulier, ils 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.
7. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le [6 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], pour fixer les exigences essentielles applicables aux constituants d'interopérabilité, notamment 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 la compatibilité avec d'autres constituants d'interopérabilité dans le cadre des procédures de péage et du SET. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 bis, paragraphe 2.
8. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le [6 mois après l'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.

CHAPITRE V

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 4 duodecies

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 essentielles, 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;
 - 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:
 - a) la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que les autres États membres;
 - b) 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 dans les conditions posées par cet État membre et en informe la Commission et les autres États membres.

Transparence des évaluations de la conformité

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 4 *duodecies* 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 4 terdecies bis

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. Il 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 organisme public ou privé.

Article 4 quaterdecies

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 prévue dans l'acte visé à l'article 4 *undecies*, paragraphe 8, 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 l'acte visé au paragraphe 5 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 l'acte visé au paragraphe 5. 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 l'acte visé au paragraphe 5, le comité du télépéage est saisi de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. À la lumière de l'avis du 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. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le [6 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], pour fixer les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 *bis*, paragraphe 2.

Article 4 quindecies

Groupe de coordination

Un groupe de coordination des organismes notifiés en vertu de l'article 4 *quaterdecies*, paragraphe 1, (ci-après dénommé "groupe de coordination") est constitué en tant que groupe de travail du comité du télépéage, conformément au règlement intérieur du comité.

Article 4 sexdecies

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 dans leur domaine de compétence.

b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4.

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 l'entrée en vigueur de la présente directive].

6. La Commission adopte des actes d'exécution, au plus tard le [6 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], pour fixer les modalités de mise à jour et de vérification du contenu des registres électroniques nationaux ainsi que les modalités de partage du contenu de ces registres avec la Commission et les autres États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11 bis, paragraphe 2.

CHAPITRE VII

SYSTÈMES PILOTES

Article 4 septdecies

Systèmes de péage pilotes

1. Pour permettre l'évolution technique du SET, les États membres peuvent exploiter à titre temporaire, sur des parties limitées de leurs secteurs de SET 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.
3. Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes, sauf si c'est essentiel pour tester le système de péage pilote concerné.
4. 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 pilote est susceptible de 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**

 nouveau

 Conseil

Article 5

Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

1.  Afin 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, chaque  État membre donne aux points de contact nationaux des autres États membres accès 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 II.

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.
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 II 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 aux fins 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 II 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 6

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 ou 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 interne, toutes les informations pertinentes, notamment la nature, le lieu, la date et l'heure de ce défaut de paiement de la redevance routière, le titre des textes de droit interne qui ont été violés et la sanction ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter  [...]   le défaut de paiement . À cette fin, l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté peut utiliser le modèle figurant à l'annexe III.

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 7

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 l'entrée en vigueur de la présente directive], et tous les ➡ [...] ➡ quatre ➡ 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 constatés sur son territoire et 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 8

Protection des données

1. Les dispositions du 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 pour s'assurer que les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive soient, dans un délai approprié, rectifiées lorsqu'elles sont inexactes, ou effacées ou restreintes, et qu'un délai de conservation des données soit fixé conformément au règlement (UE) 2016/679 et aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive (UE) 2016/680.

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

- a) d'identifier les contrevenants présumés eu égard à l'obligation de payer des redevances routières dans le cadre de l'article 4 *bis*, paragraphe 12;
- b) de veiller à ce que le percepteur de péage respecte ses obligations à l'égard des autorités fiscales dans le cadre de l'article 4 *bis*, paragraphe 13; 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 5 et 6.

➔ Les États membres prennent en outre les mesures nécessaires pour s'assurer  que les intéressés aient des droits d'information, d'accès, de rectification, d'effacement et de verrouillage des données, un droit à réparation et un droit à un recours juridictionnel prévus dans le règlement (UE) 2016/679 et dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales transposant la directive (UE) 2016/680.

➔ 2 bis. 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 .

3. Toute personne concernée a le droit d'obtenir 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 9

Rapport

➤ [...] ◀

➤ 1. Au plus tard le [quatre ans après l'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 aspects suivants:

- a) l'effet des dispositions de l'article 4 *bis*, paragraphes 1 et 2, sur le déploiement du SET, l'accent étant mis sur la disponibilité du service dans les secteurs du SET périphériques ou de faible dimension;
- b) l'efficacité des articles 5 et 6 sur la réduction du nombre de défauts de paiement des redevances routières dans l'Union.

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 le contrôle transfrontière du paiement des redevances routières dans l'Union. ➡

Article 10

Actes délégués

➡ [...] ➡

➡ La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 pour actualiser l'annexe II afin de tenir compte de toute modification pertinente apportée aux décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI du Conseil ou lorsque cela est requis par d'autres actes pertinents de l'Union. ➡

Article 11

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 10 est conféré à la Commission pour une ➡ période de cinq ans ⬅ ➡ [...] ⬅ à compter de 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 10 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 "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.
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 10 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.

↓ 219/2009 article 1^{er} et point 7.7
de l'annexe
➡ Conseil

~~Article 5~~

Comité

- ~~1. La Commission est assistée par un comité du télépéage.~~
- ~~2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

➡ Article 11 bis

Procédure de comité

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

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)
⇒ Conseil

Article ~~6~~ 12

~~Mise en œuvre~~ ☒ Transposition ☒

⇒ [...] ⇄

⇒ 1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard [30 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er} et aux articles 3 à 8, ainsi qu'aux annexes II et III . Ils communiquent immédiatement le texte de ces mesures à la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [30 mois après l'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. ⇄

⇒ [...] ⇄

↓ nouveau

Article 13

Abrogation

La directive 2004/52/CE est abrogée avec effet au [jour suivant la date figurant à l'article 12, 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 VI.

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004,
p. 50 (adapté)

Article ~~7~~ 14

Entrée en vigueur

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

↓ Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004, p. 50
--

Article ~~8~~ 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

↓ Rectificatif, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adapté)
⇒ Conseil

⇒ [...] ⇐

↓ nouveau
⇒ Conseil

ANNEXE II

Éléments de données nécessaires pour effectuer la recherche automatisée visée à l'article ⇒ 5 ⇐ ,
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 du ☞ [...] ☛ ☞ constat ☛	O	
Heure de référence du ☞ [...] ☛ ☞ constat ☛	O	

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

² Code harmonisé; 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 5, 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
5 Classe d'émission EURO	O	Par ex. Euro 4, EURO 6

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

Poste	O/F ³	Commentaires
Données relatives au détenteur du véhicule		(C.1 ⁴) 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.

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

² Code harmonisé, voir la directive 1999/37/CE.

³ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

⁴ Code harmonisé, voir la directive 1999/37/CE.

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.
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.

↴ nouveau

↻ Conseil

ANNEXE III

MODÈLE DE LA LETTRE DE NOTIFICATION

visée à l'article ↻ [...] ↻ 6 ↻

[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]

[Page 2]

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

numéro marque modèle.....
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.

➡ Le montant de la redevance routière à payer est deEUR/monnaie nationale. ⬅

La pénalité financière doit être acquittée 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.

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:

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

(2) Biffer les mentions inutiles.

(3) Sans objet si aucun appareil n'a été utilisé.

[Page 4]

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 suivante:

à l'adresse suivante:

INFORMATIONS

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.

(¹) Biffer les mentions inutiles.

Si des poursuites sont engagées, la procédure suivante s'applique:

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines, typical of primary school handwriting practice paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no text or other markings on the paper.

[À compléter par l'État membre sur le territoire duquel un défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté: quelle sera la procédure, avec des précisions sur les voies et la procédure de recours contre la décision d'engager des poursuites. Ces précisions incluent dans tous les cas: le nom et l'adresse de l'autorité **ou** de l'entité chargée des poursuites; le délai de paiement; le nom et l'adresse de l'instance de recours concernée; le délai pour former le recours].

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

↓ Rectificatif, JO L 200, 7.6.2004, p. 50

⇒ Conseil

→ [...] ←

↺ Conseil

↻ Conseil

↑

ANNEXE V

Partie A

Directive abrogée avec sa modification

(visée à l'article 13)

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 13)

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

ANNEXE VI

Tableau de correspondance

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

Article 2, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 6
Article 3, paragraphe 1	—
Article 3, paragraphe 2, première phrase	—
Article 3, paragraphe 2, deuxième phrase	—
Article 3, paragraphe 2, troisième phrase	Article 4, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 3
Article 3, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	—
Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 5	—
Article 4, paragraphe 6	—
Article 4, paragraphe 7	Article 4, paragraphe 5
Article 4, paragraphe 8	Article 4, paragraphe 6
Article 5	—
—	Article 5
—	Article 6
—	Article 7
—	Article 8
—	Article 9
—	Article 10
—	Article 11

Article 6	Article 12, paragraphe 1
—	Article 12, paragraphe 2
	Article 13
Article 7	Article 14
Article 8	Article 15
Annexe	☞ [...] ☞
—	Annexe II
—	Annexe III
—	Annexe IV
—	Annexe V
—	Annexe VI
