

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0128 (COD)**

9673/17
ADD 2

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 ^{er} juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 191 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: 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)

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 191 final.

p.j.: SWD(2017) 191 final

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

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)

{COM(2017) 280 final}
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact relative à la *révision de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE de la Commission* («cadre juridique du SET»)

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

Les marchés nationaux de la perception par télépéage sont dominés par des monopoles locaux et les prestataires de services de télépéage opérant à l'échelle de l'UE («prestataires du SET¹») se heurtent à des obstacles pour pénétrer de nouveaux marchés. Il s'ensuit que les usagers de la route doivent passer par une multitude de dispositifs embarqués, de contrats et de modalités de facturation pour s'acquitter des péages dans différentes régions de l'UE, au prix de nombreux coûts et contraintes.

Un autre problème est la relative impunité des propriétaires de véhicules immatriculés dans un État membre qui ne paient pas de péages dans un autre État membre. En effet, il n'existe aujourd'hui aucune solution efficace au niveau de l'UE pour échanger des informations sur les contrevenants. Cette situation génère non seulement des pertes de recettes de péage et une frustration chez les conducteurs honnêtes, mais elle entrave également l'évolution technologique qui permettrait de remplacer les gares de péage traditionnelles par des solutions modernes de péage «en flux libre».

Quels sont les objectifs à atteindre?

Objectif général: Contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur en assurant une interopérabilité complète dans les services de péage conformément et proportionnellement aux besoins des usagers.

Objectif spécifique n° 1: Supprimer les obstacles à l'entrée sur le marché et favoriser le développement d'un marché concurrentiel de services de télépéage.

Objectif spécifique n° 2: Améliorer le respect des péages par les véhicules immatriculés à l'étranger.

Objectif spécifique n° 3: Supprimer les contraintes excessives imposées aux prestataires du SET.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

L'organisation déficiente de la perception par télépéage dans un État membre A a des répercussions négatives sur les usagers de la route immatriculés dans un État membre B, et vice versa. Par conséquent, aucun État membre pris individuellement n'a de motivation à faire évoluer les choses, à moins que les intérêts des citoyens et des entreprises de l'UE ne soient pris en considération. Pour ce faire, l'action doit nécessairement être menée à l'échelle de l'UE.

En ce qui concerne le contrôle transfrontalier de l'application des péages, l'approche purement intergouvernementale s'est avérée inefficace. Pour être efficace, un système d'échange d'informations sur les contrevenants doit être mis en place par l'UE pour l'ensemble des États membres.

B. Les solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Trois solutions ont été envisagées:

1) **Autorégulation pour atteindre l'objectif spécifique n° 1 + mesures législatives pour atteindre les objectifs spécifiques n°s 2 et 3.** Dans cette option, la Commission convient avec le secteur d'un certain nombre d'objectifs opérationnels clairs découlant du premier objectif spécifique, mais s'abstient d'imposer la manière d'atteindre ces objectifs. L'autorégulation est complétée par une réglementation contraignante pour atteindre les objectifs spécifiques n°s 2 et 3.

2) **Approche législative:** toutes les difficultés et sources de difficultés sont abordées par le biais de la législation de l'Union (modification de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE).

3) **Norme européenne unique relative au télépéage pour faciliter l'interopérabilité technique + mesures législatives pour favoriser la concurrence et atteindre les objectifs spécifiques n°s 2 et 3.** Dans cette option, le coût de la fourniture de services interopérables est réduit grâce à une harmonisation poussée des systèmes de péage et des procédures. Les autres objectifs sont atteints grâce à des modifications de la législation.

L'option 2 est l'option privilégiée. Elle est en deuxième position en termes d'efficacité dans la réalisation des objectifs, mais arrive en tête de l'analyse coûts-avantages.

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

L'option 1 est soutenue par l'EETS Facilitation Platform (EFP) - la plate-forme de coopération sectorielle à laquelle participent les principaux acteurs du télépéage dans 12 pays. La plupart des membres de l'EFP soutiennent également (en grande partie) l'option 2.

¹ SET: service européen de télépéage.

Les mesures législatives prévues dans l'option 2 s'appuient largement sur les constatations du secteur et des administrations nationales concernant les lacunes de la législation actuelle. Presque toutes les mesures ont reçu le soutien marqué des parties prenantes (les États membres, en particulier), même si certains éléments ont suscité une opposition.

Enfin, l'option 3 bénéficie de l'appui des usagers de la route non professionnels et a été évoquée par certains responsables politiques comme étant la voie à suivre. Elle est toutefois largement rejetée par les représentants du secteur.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

L'option 2 permettra aux usagers de la route de réaliser des économies s'élevant à 370 millions d'EUR (valeur actuelle nette — VAN, 2016-2025). Ces économies seront pour l'essentiel au bénéfice du **secteur du transport routier**, qui est principalement composé de PME. Pour les **gestionnaires de réseaux routiers**, les économies découleront de la non-distribution de dispositifs embarqués faisant double emploi (48 millions d'EUR VAN) et du surcroît de recettes de péage résultant d'une meilleure réglementation sur l'application transnationale de la législation (150 millions d'EUR par an). Les **prestataires du SET** connaîtront un allègement de la charge réglementaire liée à l'entrée sur les marchés nationaux (10 millions d'EUR VAN, prévus pour un groupe de 12 prestataires du SET). En outre, ils verront leur marché s'étendre, avec des recettes supplémentaires de 700 millions d'EUR par an.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?

Les **gestionnaires de réseaux routiers** devront supporter des coûts supplémentaires s'élevant à 174 millions d'EUR (VAN) pour adapter leurs systèmes de péage aux nouvelles exigences.

Dans l'ensemble, le **bénéfice net cumulé de l'option 2 (bénéfices - coûts) est de 254 millions d'EUR (VAN)**.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

Les seules incidences sur les **PME** étant des bénéfiques, aucune exemption n'est nécessaire. Le principal groupe de PME touchées sera celui des entreprises de transport routier. **Le gain économique net cumulé pour ces sociétés s'élève à 300 millions d'EUR (VAN)**.

Dans l'ensemble, l'initiative permettra d'augmenter le niveau de compétitivité sur le marché de la perception par télépéage en instaurant des règles de marché équitables. L'initiative contribuera à accroître le niveau de compétitivité des **transporteurs routiers** (en allégeant la charge réglementaire qui pèse sur eux). Elle relèvera notablement le niveau de compétitivité des **prestataires du SET**.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Étant donné que de nombreux gestionnaires de réseaux routiers sont en fait des administrations ou des agences nationales, les coûts supplémentaires supportés par ces gestionnaires auront une incidence sur les budgets nationaux. Cette incidence sera toutefois relativement faible (au plus quelques millions d'euros par administration nationale).

Le recours obligatoire au modèle du «revendeur», en vertu duquel le prestataire du SET facture les usagers non pas au nom du gestionnaire du réseau routier mais en son nom propre, pourrait créer certaines difficultés de mise en œuvre dans les États membres qui considèrent les péages comme des taxes.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

Les autres incidences seront négligeables par rapport à celles qui ont déjà été décrites ci-dessus.

Proportionnalité?

Les mesures prévues dans l'option 2 ont été définies sur la base d'une consultation et d'un dialogue de longue durée avec tous les acteurs du marché du télépéage, et représentent donc un consensus entre les acteurs du secteur. Cela devrait garantir la proportionnalité de l'initiative.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Il est prévu que la Commission analyse les incidences de la nouvelle législation en 2025.

C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
<p>L'option 2 aurait pour effet</p> <ul style="list-style-type: none"> • de réduire les coûts liés à la congestion de 9 milliards d'EUR d'ici à 2030, d'augmenter les recettes de péages de 10 milliards d'EUR/an et de contribuer à accroître de 25 % l'investissement en faveur des routes; • de réduire sensiblement les émissions de CO₂, de NO_x et de particules; • d'améliorer la santé publique et de réduire les coûts liés à la pollution atmosphérique et aux accidents (370 millions d'EUR d'ici à 2030); • de créer jusqu'à 208 000 nouveaux emplois et de générer des avantages supplémentaires correspondant à 0,19 % du PIB; et • de contribuer à l'égalité de traitement des citoyens de l'UE en réduisant de moitié le prix des vignettes de courte durée.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?
<p>Les coûts augmentent de 1,1 % pour le transport de marchandises, sans varier pour le transport de passagers. Les coûts pour les autorités englobent le déploiement de nouveaux systèmes de péage ou l'extension des systèmes existants pour les États membres concernés (investissement unique de 1,2 à 1,4 milliard d'EUR au total), ainsi que des coûts d'exploitation de l'ordre de 168 à 200 millions d'EUR/an. L'extension de la tarification routière à de nouvelles portions du réseau et à de nouveaux groupes d'utilisateurs pourrait entraîner une hausse de 198 à 228 millions d'EUR/an des coûts de mise en conformité pour les usagers de la route.</p>
Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
<p>Près de 100 % des entreprises de transport routier sont des PME. L'extension des péages routiers entraînerait pour elles une augmentation des coûts de mise en conformité; cependant, la plupart des coûts supplémentaires étant répercutés sur les clients, l'augmentation des prix serait marginale (moins de 0,25 %).</p> <p>L'accroissement des investissements dans les infrastructures aurait un impact positif considérable sur le secteur de la construction.</p>
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
<p>Le secteur public bénéficiera de recettes supplémentaires, en échange d'investissements dans le déploiement et l'exploitation de nouveaux systèmes de télépéage. L'incidence nette sur les budgets des États membres pourrait représenter un excédent de près de 10 milliards d'EUR par an.</p>
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
<p>La consommation de diesel devrait fortement diminuer (baisse de 1,3 %).</p>
Proportionnalité?
<p>L'initiative contribue simplement à la réalisation des objectifs. Plutôt que d'imposer l'application de la tarification routière, elle coordonne et facilite l'action au niveau national. Les coûts pour les États membres, les entreprises et les citoyens sont limités par rapport aux avantages potentiels. Elle ne va donc pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes recensés et atteindre les objectifs.</p>
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
<p>La Commission procédera à une évaluation de la nouvelle législation en 2025.</p>