

**Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.**

**Exposé des motifs**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 du concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, qui transpose en droit national la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Cette directive prévoit la mise en place d'un Service européen de télépéage (SET), qui englobe tous les réseaux routiers de la Communauté européenne sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçue par voie électronique.

Comme la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques prévoit, à l'article 3, que les prestataires du Service européen de télépéage, c'est-à-dire les personnes morales qui donnent accès au Service européen de télépéage à un utilisateur, doivent demander leur enregistrement dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils sont établis, la procédure d'un tel enregistrement doit également être prévue au Luxembourg.

Il convient de préciser que dans un premier temps, il fut estimé que cette procédure devrait seulement être implantée dans des Etats appliquant le télépéage, mais la Commission européenne a fait savoir qu'une personne morale désireuse de devenir prestataire du Service européen de télépéage doit être en mesure de s'établir dans n'importe quel Etat membre et de se faire enregistrer en tant que tel, indépendamment du fait que celui-ci dispose ou non d'un système de télépéage.

En effet, il fut estimé qu'il convenait de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne.

Ce sera le département des travaux publics du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui prendra en charge les demandes d'enregistrement et qui constituera le registre électronique national relatif au service européen de télépéage.

**Rappel en ce qui concerne le télépéage :**

La directive 2004/52/CE a pour objet de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à la Communauté de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière. Il fut en effet jugé nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les Etats membres ainsi que dans les pays voisins et de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.

La directive a été transposée en droit national tant par les Etats membres ayant des systèmes de péages routiers que par les Etats membres n'en disposant pas.

La directive prévoit la création d'un service européen de télépéage, mais elle n'affecte pas la décision fondamentale de l'Etat de percevoir un péage sur son réseau routier et ne concerne pas les matières fiscales. La création de ce service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité de télépéage institué par cette même directive, et qui assiste la Commission européenne dans le cadre de ses prises de décision dans ce domaine. L'objectif du service européen de télépéage est d'assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural.

La directive établit 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.

L'interopérabilité des systèmes de télépéage européens, fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes devrait ainsi être assurée.

Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.

Le système permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

Sur le terrain, les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accidents 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 ainsi 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 péages existantes.

La transposition de la directive 2004/52/CE était assurée par le biais d'un règlement grand-ducal pris sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et matière de transports.

Comme aucun système de péage routier n'existait au Grand-Duché, les dispositions de cette directive ne rentraient pas dans le champ d'application d'une loi existante, et comme la directive 2004/52/CE n'a pas pour objectif d'affecter la décision fondamentale d'un Etat membre de percevoir un péage sur son réseau routier, cette directive a été transposée en droit national par voie de règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août 1971 précité.

En conséquence la modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 du concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne devra également se faire sur base de la loi du 9 août 1971.

### Texte autonome

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la 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 et son rectificatif;

Vu la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil;

### Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Des articles 4bis, 4ter et 4quater libellés comme suit, sont insérés dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne :

« Art. 4bis : Pour l'application du présent règlement grand-ducal on entend par :

1° Le SET : le service européen de télépéage, instauré par la 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 européenne;

2° Le prestataire de SET: une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques et est enregistrée dans l'Etat membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;

3° Le registre: le registre électronique national relatif au service européen de télépéage tel que visé à l'article 19 de la décision précitée ;

4° Le secteur SET : un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE précitée.

Art. 4ter Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et publié en ligne, de manière électronique, sur l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu)

Art. 4quater (1) Les personnes morales établies au Grand-Duché de Luxembourg, qui sollicitent leur inscription au registre, introduisent auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, un dossier démontrant qu'elles satisfont aux conditions suivantes :

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) prouver qu'elles disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité, comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la Décision 2009/750/CE précitée;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) disposer d'un plan de gestion globale des risques, tenu à jour et faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant;
- f) jouir d'une bonne réputation.

(2) Chaque année, dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées au paragraphe (1). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application du présent règlement grand-ducal, dont notamment les conclusions de l'audit prévu au paragraphe (1) point e).

(3) Le non-respect par le prestataire de SET des exigences visées aux paragraphes précédents peut avoir pour conséquence son retrait du registre.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le Tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.

## **Art.2. Exécution et mise en vigueur**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

### **Commentaire des articles**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Il convient de commenter les articles qui seront rajoutés au règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne :

#### **Article 4bis :**

Cet article contient les définitions relatives à plusieurs termes. Il s'agit de définitions reprises de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques. En ce qui concerne le service européen de télépéage, il est fait un renvoi à la directive 2004/52/CE, qui certes a été transposée en droit interne, mais les dispositions auxquelles il est renvoyé n'ont pas fait l'objet d'une transposition pour la raison qu'elles ne s'adressent pas directement aux Etats-membres. Il en va de même en ce qui concerne la définition du secteur SET

#### **Article 4ter :**

Il est précisé que le registre électronique national relatif au service européen de télépéage est publié de manière électronique sur le site internet ayant l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu)

#### **Article 4quater :**

Cet article décrit la procédure par laquelle l'inscription se fait au registre, la procédure selon laquelle sont exercés le contrôle et le suivi annuel, et la sanction dans le cas de non-respect de ces formalités.

La décision de retrait du registre peut faire l'objet d'un recours en réformation devant les juridictions administratives.

#### **Article 2 :**

C'est le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions qui assure l'exécution du présent règlement grand-ducal

## Fiche financière

### **Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.**

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le présent avant-projet de règlement grand-ducal n'aura un impact supplémentaire sur le budget de l'Etat que si, les services du département des travaux publics doivent recourir à des experts techniques externes vu la complexité des demandes d'enregistrement des prestataires de Service européen de télépéage, sachant qu'il est impossible pour les fonctionnaires du département des travaux publics d'acquérir des compétences techniques en matière de télépéage et de contrôle de prestataires.

Le registre électronique à créer n'engendrera ni des frais de consommation ni des frais d'entretien et de maintenance pour la raison qu'il sera intégré au site internet du département des travaux publics.



## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet:

Avant-projet de règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des travaux publics,

Auteur(s) : Claude Pauly

Tél : 2478 3351

Courriel : [claud.pauly@tp.etat.lu](mailto:claud.pauly@tp.etat.lu)

Objectif(s) du projet : instaurer une procédure d'enregistrement pour les prestataires de Service européen de télépéage. L'application de ce texte demeure très hypothétique. Il s'agit d'une exigence de la part de la Commission européenne.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : non.

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui  Non

2.

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

3. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

4. Le principe « Think small first » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>

(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques/Observations :

5. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Remarques/Observations : **Il existe déjà des compilations coordonnées récentes pour les marchés publics, il reste à voir si une nouvelle compilation de textes actualisés sera élaborée.**

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration

Oui  Non

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?

- a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

7. Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.

8. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

9. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ? **Cette procédure est instaurée suite aux exigences de la Commission européenne**

10. Le projet contribue-t-il en général à une :  
a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non   
b. amélioration de la qualité règlementaire ? Oui  Non

Remarques/Observations :

11. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.

12. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

13. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)



Remarques/Observations :

### Egalité des chances

14. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière : **le texte est totalement neutre**
  
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi :
  
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :

15. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière :

### Directive « services »

16. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation <sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Rectificatif à la 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

(*Journal officiel de l'Union européenne* L 166 du 30 avril 2004)

La directive 2004/52/CE se lit comme suit:

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances <sup>(4)</sup>, 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.

- (2) 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.

- (3) 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 utilisateurs devraient pouvoir disposer d'un équipement capable de communiquer avec les technologies qui pourront être utilisées seulement dans les nouveaux systèmes de télépéage mis en service dans la Communauté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.

- (4) 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.

(1) JO C 32 du 5.2.2004, p. 36.

(2) JO C 73 du 23.3.2004, p. 54.

(3) Avis du Parlement européen du 18 décembre 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 22 mars 2004 (JO C 95 E du 20.4.2004, p. 53) et position du Parlement européen du 20 avril 2004.

(4) JO C 194 du 25.6.1997, p. 5.

- (5) Il est nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et il devient nécessaire de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.
- (6) Les systèmes de télépéage devraient être interopérables et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.
- (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.
- (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.
- (9) La multiplication des technologies utilisées ou envisagées dans les années à venir pour le télépéage (micro-ondes de 5,8 GHz, localisation par satellite et communications mobiles, essentiellement) ainsi que la multiplication des spécifications imposées par les États membres et les pays voisins pour leurs systèmes de télépéage peuvent porter préjudice au bon fonctionnement du marché intérieur et aux objectifs de la politique des transports. Cette situation risque d'entraîner la multiplication de boîtiers électroniques incompatibles et onéreux dans l'habitacle des poids lourds de même que des risques d'erreur d'utilisation de la part des chauffeurs avec pour conséquence, par exemple, un défaut de paiement involontaire. Une telle multiplication est inacceptable pour les utilisateurs et les constructeurs de poids lourds pour des raisons de coût et de sécurité ainsi que pour des raisons juridiques.
- (10) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à la Communauté de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau communautaire.
- (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.
- (12) Il convient de garantir, au moyen d'équipements adaptés, la possibilité d'accès à d'autres applications futures, outre la perception de péages.
- (13) Un service européen de télépéage devrait assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural en comportant:
- a) un seul contrat entre les clients et les opérateurs proposant le service, conforme à un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, qui donnera accès à l'ensemble du réseau;
  - b) une série de normes et d'exigences techniques sur la base desquelles les industriels pourront fournir les équipements nécessaires à la prestation du service.

- (14) Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.
- (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.
- (16) 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.
- (17) La mise en place des systèmes de télépéage implique le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements doivent être assurés dans le respect des normes européennes, 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 données <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup>. 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.
- (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.
- (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 utilisateurs du réseau routier 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.
- (20) 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.
- (21) Il y a lieu d'inclure les parties intéressées (telles qu'opérateurs de services de péage, gestionnaires d'infrastructures, industries électronique et automobile, utilisateurs) 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.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (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 Commission <sup>(3)</sup>.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bacs.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

<sup>(3)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. La présente directive ne s'applique pas:
- aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
  - aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
  - aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.
3. Afin d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1, un service européen de télépéage est créé. 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'utilisateur 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.

#### Article 2

##### Solutions technologiques

1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:
- localisation par satellite;
  - communications mobiles selon la norme GSM - GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
  - micro-ondes de 5,8 GHz.

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.

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 énumérées 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<sup>er</sup> 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.

7. Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du service européen de télépéage s'effectue en conformité avec les normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et à ce que, en particulier, les dispositions des directives 95/46/CE et 2002/58/CE soient respectées.

#### 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.

2. Le service européen de télépéage est indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules ainsi que du niveau de tarification appliqué et de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. Le service autorise à conclure des contrats quels que soient le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité des parties contractantes et la zone ou le point du réseau routier à l'égard duquel le péage est dû.

3. Le système permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

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'auront 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'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4.

#### Article 4

##### Caractéristiques du service européen de télépéage

1. Le service européen de télépéage repose sur les éléments énumérés à l'annexe de la présente directive.

2. S'il y a lieu, cette annexe peut être modifiée pour des raisons techniques conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

3. Le service européen de télépéage utilise les solutions technologiques visées à l'article 2, en ayant recours à des spécifications qui doivent être disponibles publiquement.

4. La Commission prend les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, pour le 1<sup>er</sup> juillet 2006. Ces décisions ne seront 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 technique, juridique et commercial.

5. Si les décisions visées au paragraphe 4 ne sont pas prises pour le 1<sup>er</sup> juillet 2006, la Commission fixe, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, une nouvelle date pour laquelle ces décisions doivent être prises.

6. La Commission prend les décisions techniques relatives à la réalisation du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

7. La Commission invite, conformément à la procédure établie par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques <sup>(1)</sup>, les organismes de normalisation compétents en la matière, notamment le CEN, à tout mettre en œuvre rapidement pour adopter les normes applicables aux systèmes de télépéage en ce qui concerne les technologies énumérées à l'article 2, paragraphe 1.

8. Les équipements supportant le service européen de télépéage doivent être conformes notamment aux exigences de la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité <sup>(2)</sup> et de la directive 89/336/CEE du Conseil du 3 mai 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la compatibilité électromagnétique <sup>(3)</sup>.

#### Article 5

##### Comité

1. La Commission est assistée par un comité du télépéage, ci-après dénommé «comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

<sup>(1)</sup> JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

<sup>(2)</sup> JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

<sup>(3)</sup> JO L 139 du 23.5.1989, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/68/CEE (JO L 220 du 30.8.1993, p. 1).

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

#### Article 6

##### Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 20 novembre 2005. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau établissant la correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2004.

*Par le Parlement européen*  
Le président  
P. COX

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. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

#### Article 7

##### Entrée en vigueur

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

#### Article 8

##### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

*Par le Conseil*  
Le président  
M. McDOWELL

## ANNEXE

## Éléments nécessaires à la définition et au déploiement du service européen de télépéage

Les questions répertoriées ci-après sont indispensables à la définition et au déploiement du service européen de télépéage créé par la directive. Ces questions sont de trois ordres: technique, procédural et juridique.

## Questions d'ordre technique

- a) Procédures opérationnelles du service: souscription d'un abonnement, mode d'emploi, mise en place et fixation de l'équipement embarqué dans les véhicules, déroulement des transactions à un poste de péage ou en tarification continue, procédures de récupération des données des transactions en cas de panne ou de dysfonctionnement de l'équipement, systèmes de contrôle, facturation et recouvrement des sommes dues, service après-vente, assistance à la clientèle, définition du niveau de service offert aux clients. Il conviendra de tenir compte, au moment d'établir ces procédures opérationnelles, des procédures existant dans les États membres.
- b) Spécifications fonctionnelles du service: description des fonctions assurées par les équipements embarqués et les équipements au sol.
- c) Spécifications techniques des équipements au sol et des équipements embarqués supportant le service, ainsi que les normes, les procédures de certification et les contraintes à respecter.
- d) Lancement et suivi des travaux impliquant les organismes de normalisation compétents en la matière et compléments techniques éventuels par rapport aux normes ou prénormes utilisées, afin de garantir l'interopérabilité.
- e) Spécifications d'installation des équipements embarqués
- f) Modèles de transaction: définition précise des algorithmes de transaction pour chacun des différents types de péage (en des points fixes ou en tarification continue) et définition des données échangées entre les équipements embarqués et les équipements au sol, ainsi que du format de ces données.
- g) Modalités relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande de tous les utilisateurs intéressés.

## Questions d'ordre procédural:

- h) Procédures de vérification des performances techniques des équipements embarqués et des équipements placés sur le bord de la route, ainsi que du mode d'installation de l'équipement dans les véhicules.
- i) Paramètres de classification des véhicules: validation d'une liste communautaire de paramètres techniques dans laquelle chaque État membre sélectionnera ceux qu'il souhaite pour sa politique de tarification. Ces paramètres représentent les caractéristiques physiques, de motorisation et environnementales des véhicules. La définition des classes de véhicule sur la base de ces paramètres relève de la compétence des États membres.
- j) Mise en œuvre des procédures assurant le traitement des cas particuliers tels que les dysfonctionnements de toute nature. Ceci concerne en particulier les cas où les opérateurs du péage et le client ne sont pas du même pays.



## Questions d'ordre juridique

- k) Validation des solutions techniques retenues au regard des normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, en ce compris leur vie privée. En particulier, la conformité à la directive 95/46/CE et à la directive 2002/58/CE doit être assurée.
  - l) Fixation de règles communes et d'exigences minimales non discriminatoires que les prestataires de service potentiels devraient respecter lorsqu'ils fournissent le service.
  - m) Évaluation de la possibilité d'harmoniser les règles d'exécution relatives au télépéage.
  - n) Protocole d'accord entre les opérateurs de péage, permettant la mise en œuvre du service européen de télépéage, y compris en ce qui concerne les procédures de règlement des litiges.
-

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 6 octobre 2009

relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques

[notifiée sous le numéro C(2009) 7547]

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

(2009/750/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la 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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/52/CE exige de la Commission qu'elle définisse le service européen de télépéage (SET) conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.
- (2) Un contrat unique conclu avec un prestataire du SET doit permettre aux utilisateurs du service européen de télépéage de s'acquitter des péages dans tous les secteurs de SET du réseau routier européen, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE, à l'aide, en particulier, d'un équipement embarqué unique pouvant être utilisé dans tous les secteurs de SET.
- (3) La présente décision porte sur l'échange d'informations entre les États membres, les percepteurs de péages, les prestataires de service et les usagers de la route afin de faire en sorte que les péages soient correctement déclarés lorsqu'ils sont perçus dans le cadre du SET.
- (4) L'instauration du SET nécessitera le traitement de données personnelles, lequel sera effectué en stricte conformité avec les règles communautaires applicables énoncées, en particulier, dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.

- (5) Les percepteurs de péages doivent donner aux prestataires du SET, sans discrimination, accès à leurs secteurs de SET.
- (6) Pour assurer à tous les prestataires du SET un accès transparent et non discriminatoire aux secteurs de SET, les percepteurs de péages doivent publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.
- (7) Le SET se fonde sur les principes de transparence et de tarification efficace et équitable.
- (8) Une procédure de conciliation doit être instaurée en vue de régler les différends entre percepteurs de péages et prestataires du SET au cours des négociations et relations contractuelles. Les percepteurs de péages et les prestataires du SET doivent consulter les organes de conciliation nationaux pour régler les différends concernant l'accès non discriminatoire aux secteurs de SET.
- (9) La gestion efficace d'un accès équitable et non discriminatoire au SET, qui consiste notamment à éviter les charges administratives inutiles, exige une étroite collaboration entre les organes de conciliation des États membres <sup>(4)</sup> en ce qui concerne l'application des règles communautaires et le traitement des recours éventuels, nonobstant la possibilité d'un recours en justice.
- (10) Les percepteurs de péages peuvent employer différentes méthodes de tarification selon la catégorie d'usagers ou de véhicules et ne doivent pas faire de discrimination entre les utilisateurs du SET au sens de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.<sup>(2)</sup> 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 et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).<sup>(3)</sup> 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).<sup>(4)</sup> La décision concernant la mise en œuvre pratique d'un organe de conciliation investi d'une fonction de médiation incombe à chaque État membre pour autant que soient satisfaites les exigences du chapitre IV visant à assurer à tous les fournisseurs du SET un accès équitable aux secteurs de SET nationaux.<sup>(5)</sup> JO L 376 du 27.12.2006, p. 36.

- (11) Les utilisateurs du SET ne paieront pas un péage plus élevé qu'ils ne le feraient pour le péage national/local correspondant.
- (12) Pour des raisons nationales ou locales, les percepteurs de péage peuvent conserver ou créer leurs services spécifiques, nationaux ou locaux, à l'aide de systèmes manuels, automatiques ou électroniques. Le SET est un service complémentaire des services de télépéage nationaux ou locaux utilisés dans les États membres pour le paiement des péages mais, lorsqu'il existe des systèmes de péage dans les États membres, ces derniers doivent prendre les mesures nécessaires pour promouvoir l'utilisation de systèmes de télépéage et faire en sorte que, à chaque gare de péage, au moins 50 % du trafic puisse y avoir recours.
- (13) Les politiques de péage reposent sur la législation européenne, nationale ou locale et leur mise en œuvre est de la responsabilité des percepteurs de péages. Chaque État membre arrête, de façon non discriminatoire, les modalités de contrôle des déclarations de péage, conformément à la législation européenne le cas échéant. Le SET doit fournir des outils interopérables permettant de contrôler si un péage acquitté pour un véhicule censé utiliser le service est déclaré correctement.
- (14) La technologie de télépéage permet de percevoir des péages sans recourir à des barrières physiques et contribue ainsi à la sécurité routière et à la fluidité du trafic.
- (15) Les recettes de péage contribuent généralement à financer les coûts de construction et de maintenance des infrastructures de transport. Les transporteurs routiers n'acquittant pas les péages priveraient les États membres et la Communauté des moyens financiers nécessaires à cet effet et bénéficieraient d'un avantage concurrentiel indu par rapport aux transporteurs payant les péages. La fraude au péage pourrait compromettre les objectifs de la politique des transports en termes de gestion du trafic, de la congestion et de la pollution.
- (16) Il convient de définir les exigences essentielles applicables au SET dans l'ensemble de la Communauté.
- (17) Le SET présente des aspects techniques et organisationnels. Il faut donc préciser les exigences essentielles pour tous ces aspects afin d'assurer l'interopérabilité du SET de tous les points de vue. Il est également nécessaire d'établir les spécifications techniques pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces, dans l'ensemble de la Communauté.
- (18) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur routier, et notamment à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, les pouvoirs adjudicateurs doivent inclure des spécifications techniques dans les avis de marché ou tout autre document comme les documents généraux ou les cahiers des charges propres à chaque marché. Il est possible de définir les spécifications techniques en faisant référence à certains documents. À cet effet, il est nécessaire de constituer un ensemble de spécifications techniques qui puissent servir de références.
- (19) Conformément à la directive 2004/18/CE, une spécification technique peut être définie par référence, entre autres, à une norme européenne ou une norme harmonisée, un agrément technique européen ou une spécification technique commune. Les normes harmonisées doivent être établies par un organisme européen de normalisation tel que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électronique (CENELEC) ou l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), sur mandat de la Commission, et leurs références doivent être publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(2)</sup>.
- (20) Un système international de normalisation permettant de produire des normes qui soient effectivement utilisées par les partenaires du commerce international et qui satisfassent aux exigences de la politique communautaire présenterait un intérêt pour la Communauté. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.
- (21) Il se peut que, à un stade ultérieur, il faille définir d'autres spécifications techniques ou d'autres normes. Ces spécifications doivent contribuer à compléter les exigences du SET qui ont été harmonisées au niveau communautaire.
- (22) Les procédures d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET doivent reposer sur les modules qui font l'objet de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>. 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 doivent 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. Elles doivent également permettre aux fabricants de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays.

<sup>(1)</sup> Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114).

<sup>(2)</sup> Les principaux éléments de la nouvelle approche ont été définis dans la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation (JO C 136 du 4.6.1985, p. 1).

<sup>(3)</sup> 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).

- (23) Ces organismes notifiés doivent coordonner leurs décisions autant que possible.
- (24) La conformité aux spécifications peut s'avérer insuffisante pour garantir l'interopérabilité fonctionnelle sur le terrain et un marquage CE pour l'aptitude à l'emploi est donc nécessaire.
- (25) L'article 4, paragraphe 4, de la directive 2004/52/CE prévoit que la Commission prend les décisions relatives à la définition du SET conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>(1)</sup>. S'il y a lieu, l'annexe de la directive 2004/52/CE peut être modifiée pour des raisons techniques conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de cette directive.
- (26) La présente décision se fonde sur les travaux accomplis dans le cadre de projets de recherche paneuropéens<sup>(2)</sup> soutenus par la Commission et réunissant les principaux intéressés, et au sein de groupes d'experts créés par la Commission européenne, en vue de définir précisément le contenu et la structure organisationnelle du SET.
- (27) Étant donné l'importance du déploiement du SET, il est utile que la Commission procède à une évaluation dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente décision. À la lumière des conclusions de l'examen à mi-parcours des progrès accomplis concernant le déploiement du SET, la Commission, assistée par le comité du télépéage, proposera les mesures nécessaires.
- (28) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du télépéage institué par l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### CHAPITRE I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Article premier

#### Objet et champ d'application

1. La présente décision définit le service européen de télépéage (SET).

Elle établit les spécifications techniques et les exigences nécessaires à cet effet, ainsi que les règles contractuelles concernant la prestation du SET.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> Projets CESARE et RCI.

2. La présente décision confère des droits et des obligations aux prestataires du SET, aux percepteurs de péages et aux utilisateurs du SET.

#### Article 2

#### Définitions

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- a) «secteur de SET», un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE;
- b) «prestataire du SET», une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 et est enregistrée dans l'État membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;
- c) «utilisateur du SET», une personne physique ou morale qui souscrit un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;
- d) «constituants 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;
- e) «équipement embarqué», l'ensemble complet de composants matériels et logiciels nécessaire pour fournir le SET, qui est installé à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance;
- f) «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 percepteur de péages;
- g) «classe tarifaire», l'ensemble des véhicules traités de la même façon par un percepteur de péages;
- h) «régime tarifaire», l'attribution aux classes tarifaires du péage à acquitter, tel que défini par le percepteur de péages;
- i) «spécification technique», une spécification définie à l'article 23 et à l'annexe VI de la directive 2004/18/CE;
- j) «péage», une redevance, une taxe ou un droit prélevé au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage;
- k) «percepteur de péages», un organisme public ou privé qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur de SET;

- l) «données du contexte de péage», les informations, définies par le percepteur de péages responsable, qui sont nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage particulier et conclure la transaction de péage;
- m) «déclaration de péage», une déclaration au percepteur de péages, qui confirme la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage, dans un format convenu entre le prestataire de service de péage et le percepteur de péages;
- n) «secteur à péage», une zone du territoire de l'UE, une partie du réseau routier européen ou un ouvrage d'art tel qu'un tunnel, un pont ou un transbordeur pour lequel un péage est perçu;
- o) «régime de péage», l'ensemble des règles, y compris de contrôle-sanction, applicable au recouvrement des péages dans un secteur à péage;
- p) «transaction de péage», une action, ou une séquence d'actions, par laquelle une déclaration de péage est transmise au percepteur de péages;
- q) «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.

## CHAPITRE II

### PRINCIPES GÉNÉRAUX

#### Article 3

##### Exigences applicables aux prestataires du SET

Les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un État membre où ils sont établis, lequel enregistrement est accordé s'ils satisfont 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 comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la présente décision;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des 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.

#### Article 4

##### Droits et obligations des prestataires du SET

1. Les prestataires du SET doivent conclure des contrats de SET couvrant tous les secteurs de SET dans les vingt-quatre mois suivant leur enregistrement conformément à l'article 19.

Le prestataire du SET garantit la couverture de tous les secteurs de SET à tout moment. En cas de changement dans les secteurs de SET ou d'événement empêchant de couvrir tous les secteurs, le prestataire doit rétablir la couverture totale dans les six mois.

2. Les prestataires du SET communiquent aux utilisateurs du SET leur couverture des secteurs de SET et tout changement qui y est apporté.

Les prestataires du SET font une déclaration annuelle, auprès de l'État membre d'enregistrement, concernant leur couverture des secteurs de SET.

3. Le cas échéant, les prestataires du SET mettent à la disposition des utilisateurs du SET un équipement qui satisfait aux exigences techniques applicables posées par la présente décision. Ils doivent fournir la preuve que ces exigences sont satisfaites.

4. Les prestataires du SET contrôlent leur niveau de service. Ils doivent avoir instauré des procédures opérationnelles auditées qui prévoient les mesures appropriées à prendre lorsque des problèmes de performance ou d'atteinte à l'intégrité sont détectés.

5. Les prestataires du SET assurent un service et un soutien technique appropriés afin de garantir la personnalisation correcte de l'équipement embarqué. Les prestataires du SET sont responsables des paramètres fixes de classification du véhicule stockés dans l'équipement embarqué ou dans leur système informatique. Les paramètres variables de classification du véhicule, qui peuvent changer d'un trajet à l'autre ou sur un même trajet et dont l'introduction exige d'intervenir à l'intérieur du véhicule, doivent être configurables à l'aide d'une interface homme-machine appropriée.

6. Les prestataires du SET tiennent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de SET avec des utilisateurs du SET. Ces listes doivent être tenues à jour en stricte conformité avec les règles communautaires sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans la directive 95/46/CE et la directive 2002/58/CE.

7. Les prestataires du SET rendent publiques leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.

8. La facturation des utilisateurs du SET par les prestataires du SET doit clairement distinguer le prix du service imputé par le prestataire du SET des péages dus et, sauf indication contraire de l'utilisateur, faire figurer au moins l'heure et l'endroit où les péages ont été encourus ainsi que la décomposition des péages relative à l'utilisateur.

9. Les prestataires du SET signalent à l'utilisateur du SET, aussi rapidement que possible, tout cas de non-déclaration de péage concernant son compte en lui offrant, le cas échéant, la possibilité de régulariser la situation avant qu'une mesure coercitive ne soit prise.

10. Les prestataires du SET collaborent avec les percepteurs de péage dans leurs efforts de contrôle-sanction.

#### Article 5

##### 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 directive 2004/52/CE et la présente décision, le percepteur de péages responsable analyse le problème avec les parties intéressées et, lorsque cela relève de sa responsabilité, prend des mesures correctrices afin d'assurer l'interopérabilité de son système de péage avec le SET. Le cas échéant, le percepteur de péages informe l'État membre afin que le registre visé à l'article 19, paragraphe 1, point a), soit mis à jour.

2. Chaque percepteur de péages établit et tient à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à ses secteurs à péage conformément à l'annexe I.

3. Les percepteurs de péages acceptent, sans discrimination, tout prestataire du SET demandant à fournir le SET dans les secteurs de SET sous leur responsabilité.

L'acceptation d'un prestataire du SET dans un secteur à péage est déterminée par le respect des conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET, afin que les négociations aboutissent dans le délai indiqué à l'article 4, paragraphe 1, et peut aussi faire l'objet de conditions contractuelles spécifiques.

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. Le péage demandé par les percepteurs de péages aux utilisateurs du SET ne doit pas excéder le péage national/local correspondant.

5. 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 l'annexe IV et qui ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 7, paragraphe 3.

Les percepteurs de péages tiennent une liste, aisément accessible au public sur leur site Internet, de tous les prestataires du SET avec lesquels ils ont passé un contrat.

6. Tout percepteur de péages peut demander la collaboration d'un prestataire du SET pour réaliser à l'improviste des essais détaillés du système de péage qui impliquent des véhicules circulant ou ayant récemment circulé dans les secteurs de SET du percepteur de péages. Le nombre de véhicules soumis à ces essais pendant une année, pour un prestataire du SET particulier, doit être proportionné au trafic moyen annuel ou aux prévisions de trafic annuel du prestataire du SET dans les secteurs de SET du percepteur de péages.

7. En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit un service en mode dégradé permettant aux véhicules dotés de l'équipement visé au paragraphe 5 de circuler en sécurité, en subissant un retard minime et sans être considérés comme fraudeurs.

8. Les percepteurs de péages collaborent, sans discrimination, avec les prestataires du SET ou le fabricant ou l'organisme notifié en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs à péage.

#### Article 6

##### Données du contexte de péage

Les percepteurs de péages communiquent aux États membres dans lesquels sont situés leurs secteurs à péage tout changement dans leurs données du contexte de péage concernant en particulier les éléments suivants:

- a) la définition du secteur de SET, en particulier ses limites géographiques et l'infrastructure soumise à un péage;
- b) la nature du péage et les principes de son recouvrement;
- c) les véhicules assujettis au péage;
- d) les paramètres de classification du véhicule (comme le nombre d'essieux, le poids maximal autorisé de la remorque, le type de suspension, etc.) avec leur correspondance dans la structure tarifaire du percepteur de péages;
- e) les déclarations de péage requises.

#### Article 7

##### Péages

1. Le péage est fixé par le percepteur de péages conformément, entre autres, à la classification du véhicule. La classification du véhicule est déterminée en fonction des paramètres de l'annexe VI. En cas de 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 prévaut à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

2. Outre le paiement exigé d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée, un percepteur de péages peut exiger un paiement du prestataire du SET en cas de non-déclaration de péages justifiée concernant tout compte d'utilisateur géré par ce prestataire du SET.

3. Lorsqu'un prestataire du SET a transmis une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 4, paragraphe 6, à un percepteur de péages, le prestataire du SET ne peut 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. 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.

#### Article 8

##### Comptabilité

Lorsqu'un organisme exerce à la fois les activités de perception de péages et de prestation du SET, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient établis et publiés séparément pour chaque activité et que les subventions croisées entre les deux activités soient exclues.

Les systèmes de comptabilité des activités de perception de péages et de prestation du SET doivent être distincts et dissociés de la comptabilité de tout autre type d'activité, de sorte qu'il soit possible de déterminer précisément les coûts et bénéfices de la prestation du SET.

#### Article 9

##### Droits et obligations des utilisateurs du SET

1. Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, du pays où ils résident ou du pays où le véhicule est immatriculé. Lorsqu'ils souscrivent un contrat, les utilisateurs du SET sont dûment informés du traitement de leurs données à caractère personnel et des droits découlant de la législation en vigueur sur la protection de ces données.

2. Les utilisateurs du SET veillent à ce que toutes les données qu'ils communiquent au prestataire du SET concernant l'utilisateur et le véhicule soient exactes.

3. Les utilisateurs du SET prennent toutes les mesures en leur pouvoir pour faire en sorte que l'équipement embarqué soit opérationnel pendant que le véhicule circule dans un secteur de SET.

4. Les utilisateurs du SET emploient l'équipement embarqué conformément aux instructions du prestataire du SET, notamment en ce qui concerne la déclaration des paramètres variables du véhicule.

5. 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.

### CHAPITRE III

#### ORGANE DE CONCILIATION

##### Article 10

##### 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 à péage situé sur son territoire et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages. L'organe de conciliation est en particulier habilité à examiner si les conditions contractuelles appliquées par un percepteur de péages à différents prestataires du SET sont non discriminatoires et reflètent de manière équitable les coûts et risques des parties au contrat.

2. Cet État membre prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que son organe de conciliation, de par sa structure organisationnelle et juridique, soit indépendant des intérêts commerciaux des percepteurs de péages et des prestataires du SET.

##### Article 11

##### Procédure de médiation

1. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET doit demander à l'organe de conciliation compétent d'intervenir dans tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

2. 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. L'organe de conciliation rend 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 habilite 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 organes de conciliation nationaux échangent des informations sur leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs méthodes.

### CHAPITRE IV

#### DISPOSITIONS TECHNIQUES

##### Article 12

##### Service continu unique

Les États membres veillent à ce que le SET soit fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique. Cela signifie que:

- a) une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule;
- 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 13

##### Exigences applicables au SET

1. Le SET satisfait aux exigences essentielles visées à l'annexe III.
2. Outre le péage, l'équipement embarqué du SET doit permettre la mise en œuvre à l'avenir d'autres services utilisant la géolocalisation. L'utilisation de l'équipement embarqué du SET pour ces autres services ne doit interférer avec les opérations de péage dans aucun secteur à péage.

#### Article 14

##### Constituants d'interopérabilité

1. Les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces, satisfont aux exigences visées à l'annexe II.

Les États membres considèrent comme satisfaisant aux exigences essentielles applicables les constituants d'interopérabilité qui portent le marquage CE.

2. L'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est effectuée comme indiqué à l'annexe IV.

Les constituants d'interopérabilité du SET peuvent porter le marquage CE s'ils sont couverts par des déclarations CE de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi.

3. Les déclarations de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi sont établies par le fabricant des constituants d'interopérabilité, le prestataire du SET ou un mandataire conformément à l'annexe IV.

Le contenu de la déclaration est celui indiqué à la partie 3 de l'annexe IV.

4. Les États membres n'interdisent, ne limitent ni n'empêchent, pour des motifs concernant la présente décision, 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 ne peuvent pas exiger 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.

5. Lorsque les spécifications techniques applicables au SET seront publiées après adoption de la présente décision, la Commission étudiera leur applicabilité conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2004/52/CE.

#### CHAPITRE V

##### CLAUSES DE SAUVEGARDE

#### Article 15

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 interdisant l'emploi ou les retirant 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 les parties concernées dans les plus brefs délais.

- a) Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que les autres États membres.
- b) Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté 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 la Communauté 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.



## Article 16

Toute décision 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 15 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, 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 17

## Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'annexe IV, 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 à l'annexe V 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 visés à l'annexe V. 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 pertinents, 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 concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

## Article 18

## Groupe de coordination

Un groupe de coordination (ci-après dénommé «groupe de coordination») des organismes notifiés en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la présente décision est constitué en tant que groupe de travail du comité du télépéage, conformément au règlement intérieur du comité.

Le groupe de coordination dresse et tient à jour une liste complète des normes, spécifications techniques et documents normatifs permettant d'évaluer la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET. Le groupe de coordination sert d'enceinte pour discuter des problèmes que les procédures d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi peuvent poser et pour proposer des solutions à ces problèmes.

## Article 19

## Registres

1. Aux fins de l'application de la présente décision, chaque État membre tient un registre électronique national où sont consignés:

a) les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant:

- les percepteurs de péages correspondants,
- les technologies de perception de péage employées,
- les données du contexte de péage,
- la déclaration de secteur de SET,
- les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant dans son domaine de compétence.

L'État membre apporte les modifications au registre des percepteurs de péages, avec la date de leur entrée en vigueur le cas échéant, dès que ces modifications ont été adoptées, compte tenu des dispositions de l'annexe VI, points 3 et 4;

b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 3.

Sauf indication contraire, les États membres vérifient au moins une fois par an que les exigences de l'article 3, points a), d), e) et f), et de l'article 4, paragraphe 2, sont toujours satisfaites et mettent à jour le registre en conséquence. Le registre contient également les conclusions de l'audit prévu à l'article 3, 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 toutes 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 dans un délai de neuf mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente décision.

5. À la fin de chaque année civile, les autorités responsables du registre dans chaque État membre communiquent, par voie électronique, à leurs homologues dans les autres États membres ainsi qu'à la Commission les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission.

#### CHAPITRE VII

#### DISPOSITIONS FINALES

##### Article 20

##### Systèmes de péage pilotes

Pour permettre l'évolution technique du SET, les États membres peuvent autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de leurs secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la directive 2004/52/CE ou de la présente décision.

Une telle autorisation est soumise à l'accord préalable de la Commission. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans.

Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

##### Article 21

##### Rapport

Au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente décision, la Commission établit un rapport sur l'état d'avancement du déploiement du SET.

##### Article 22

##### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 octobre 2009.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

## ANNEXE I

## CONTENU D'UNE DÉCLARATION DE SECTEUR DE SET

Une déclaration de secteur de SET doit contenir les informations suivantes:

1. Une partie sur les exigences applicables aux prestataires du SET qui doit préciser au moins les redevances fixes qui leur sont imposées sur la base des coûts encourus par le percepteur de péages pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET dans son secteur à péage lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

Elle peut également comprendre des dispositions sur une garantie bancaire, ou un instrument financier équivalent, qui ne doit pas dépasser l'encours mensuel moyen des péages acquittés par le prestataire du SET pour ce secteur à péage. Cet encours doit être déterminé en fonction de l'encours total des péages acquittés par le prestataire du SET pour ce secteur à péage l'année précédente. Pour les nouvelles sociétés, l'encours doit être établi sur la moyenne mensuelle prévisible des péages exigibles du prestataire du SET pour ce secteur à péage en fonction du nombre de contrats et du péage moyen par contrat estimés dans le plan de développement du prestataire du SET.

2. Une partie sur les conditions procédurales qui doivent être non discriminatoires et préciser au moins:
  - a) la politique de transaction de péage (paramètres d'autorisation, données du contexte de péage, listes noires, etc.);
  - b) les procédures et l'accord sur le niveau de service (format de communication des données de la déclaration de péage, dates et fréquence de transmission des données de la déclaration de péage, pourcentage autorisé de péages manqués/erronés, exactitude des données de la déclaration de péage, performances en matière de disponibilité opérationnelle, etc.);
  - c) les conditions de facturation;
  - d) les conditions de paiement;
  - e) les conditions commerciales qui doivent être convenues dans le cadre de négociations bilatérales entre le percepteur de péages et le prestataire du SET couvrant les exigences en matière de niveau de service.

## ANNEXE II

## RÔLE DES PARTIES PRENANTES AU SET ET INTERFACES

1. Dans le cadre du SET, les utilisateurs n'ont pas de relations directes avec les percepteurs de péages. Les interactions entre utilisateurs et prestataires du SET (ou leur équipement embarqué) peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.
2. Les interfaces électroniques entre prestataires du SET et percepteurs de péages se répartissent en deux catégories: les interfaces électroniques sur route entre l'équipement embarqué du prestataire du SET et l'équipement fixe ou mobile du perceuteur de péages, et les interfaces électroniques entre systèmes d'information centraux.
3. Les interfaces sur route normalisées entre l'équipement embarqué et l'équipement fixe ou mobile des percepteurs de péages doivent au moins permettre:

- a) les transactions de péage en mode DSRC (*Dedicated Short-Range Communication*);
- b) les transactions de contrôle en temps réel de la conformité;
- c) l'amélioration de la précision de la localisation (le cas échéant).

Les prestataires du SET doivent mettre en œuvre ces trois interfaces dans leur équipement embarqué. Les percepteurs de péages peuvent mettre en œuvre l'une ou la totalité de ces interfaces dans leur équipement fixe ou mobile sur route conformément à leurs exigences.

4. Tous les prestataires du SET doivent au moins mettre en œuvre les interfaces de systèmes d'information centraux normalisées ci-après. Les percepteurs de péages doivent mettre en œuvre chaque interface mais peuvent choisir de ne prendre en charge que l'un des deux procédés d'imputation GNSS ou DSRC.
  - a) Échange des données de la déclaration de péage entre prestataires du SET et percepteurs de péages, en particulier:
    - soumission et validation des demandes de paiement des péages sur la base des transactions de péage en mode DSRC,
    - soumission et validation des déclarations de péage GNSS.
  - b) Facturation/règlement.
  - c) Échange d'informations à l'appui du traitement des exceptions:
    - dans le procédé d'imputation DSRC,
    - dans le procédé d'imputation GNSS.
  - d) Échange de listes noires du SET.
  - e) Échange des éléments nécessaires à la sécurisation.
  - f) Envoi de données du contexte de péage des percepteurs de péages aux prestataires du SET.

## ANNEXE III

## EXIGENCES ESSENTIELLES

## 1. Exigences générales

## 1.1. Santé et sécurité

Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les utilisateurs doivent être conçus de façon à ne pas compromettre le fonctionnement sûr des dispositifs ou la santé et la sécurité des utilisateurs en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

## 1.2. Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des composants fixes ou mobiles contribuant au fonctionnement du SET doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir la fonctionnalité des composants dans les conditions prévues.

Le SET doit être conçu de façon à permettre au système de continuer à remplir sa fonction, éventuellement en mode dégradé, en cas de dysfonctionnement ou de panne d'un composant, en occasionnant un retard minime pour les utilisateurs du SET.

## 1.3. Protection de l'environnement

L'équipement embarqué et l'infrastructure au sol doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

## 1.4. Compatibilité technique

Lorsqu'elles interagissent dans le cadre du SET, les caractéristiques techniques de l'équipement des prestataires du SET et de celui des percepteurs de péages doivent être compatibles.

## 1.5. Sécurité et protection de la vie privée

1. Le SET doit fournir les moyens de protéger les percepteurs de péages, les prestataires du SET et les utilisateurs du SET contre la fraude et les abus.

2. Le SET doit comporter des dispositifs de sûreté concernant la protection des données stockées, traitées et transférées entre les parties prenantes dans l'environnement SET. Les dispositifs de sûreté doivent protéger les intérêts des parties prenantes au SET contre les dommages causés par défaut de disponibilité, de confidentialité, d'intégrité, d'authentification, de non-répudiation et de protection de l'accès aux données sensibles des utilisateurs dans un environnement multi-utilisateurs européen.

## 2. Exigences particulières

## 2.1. Exigences d'infrastructure

## 2.1.1. Généralités

2.1.1.1. En vue d'assurer aux utilisateurs l'interopérabilité, dans toute la Communauté, des systèmes de télépéage qui ont déjà été introduits dans les États membres et de ceux qui seront introduits à l'avenir dans le cadre du service européen de télépéage, le sous-système d'infrastructure du SET doit être conforme à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2004/52/CE.

2.1.1.2. L'infrastructure du SET doit permettre de faire en sorte que les données de la déclaration de péage soient aussi exactes que l'exige le régime de péage afin de garantir l'égalité de traitement entre les utilisateurs du SET par rapport au péage et au prix du SET (équité).

2.1.1.3. Conformément aux exigences d'interface du SET décrites à l'annexe II, doivent être mis en œuvre des protocoles communs de communication entre l'équipement des percepteurs de péages et celui des prestataires du SET. Les prestataires du SET doivent, par des canaux de communication interopérables, fournir aux percepteurs de péages des informations sécurisées concernant les opérations de péage et le contrôle-sanction conformément aux spécifications techniques applicables.

2.1.1.4. Le SET doit fournir aux percepteurs de péages les moyens de détecter aisément et sans ambiguïté si un véhicule circulant dans leurs secteurs à péage et censé utiliser le SET est effectivement équipé d'un équipement embarqué du SET, validé et fonctionnant correctement, capable de fournir des informations fiables.

- 2.1.1.5. L'équipement embarqué doit fournir aux percepteurs de péages les moyens d'identifier le prestataire du SET responsable. L'équipement embarqué doit régulièrement contrôler cette fonction, s'auto-invalider si une irrégularité est détectée et, si possible, informer le prestataire du SET de l'anomalie.
- 2.1.1.6. Le cas échéant, l'équipement du SET doit être conçu de sorte que ses constituants d'interopérabilité utilisent des normes ouvertes.
- 2.1.1.7. L'équipement embarqué du SET doit fournir une interface homme-machine qui indique à l'utilisateur que l'équipement fonctionne correctement, et une interface permettant de déclarer les paramètres de péage variables ainsi que d'indiquer la valeur de ces paramètres.
- 2.1.1.8. L'équipement embarqué doit être intégré de façon sûre et sécurisée. Son installation doit satisfaire aux exigences relatives au champ de vision avant du conducteur <sup>(1)</sup> et à l'aménagement intérieur des véhicules <sup>(2)</sup>.
- 2.1.1.9. Le cas échéant, les percepteurs de péages doivent informer les conducteurs, par une signalisation sur route ou par d'autres moyens et, en particulier, à l'entrée et à la sortie d'un secteur à péage, de l'obligation de s'acquitter d'un péage pour circuler dans un secteur à péage.
- 2.1.2. **Systèmes de péage utilisant la technologie des micro-ondes**  
Les applications du SET utilisant la technologie des micro-ondes seront conformes:
- pour l'équipement embarqué des prestataires du SET: à la norme EN 15509 et à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole,
  - pour l'équipement fixe et mobile sur route des percepteurs de péage: à la norme EN 15509. En Italie, l'équipement fixe et mobile sur route des percepteurs de péage peut, à la place, être conforme à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole.
- 2.1.3. **Systèmes de péage utilisant le Système mondial de navigation par satellite (GNSS)**  
Les prestataires du SET doivent contrôler la disponibilité des données de localisation du système de navigation et de positionnement par satellite.
- Les prestataires du SET doivent informer les percepteurs de péages des difficultés, liées à la réception des signaux satellitaires, qu'ils peuvent rencontrer pour établir les données de la déclaration de péage. Les percepteurs de péages doivent utiliser les informations reçues pour délimiter les zones problématiques et, si nécessaire, fournir des signaux d'amélioration de la précision de la localisation en accord avec les prestataires du SET.
- 2.2. **Exigences d'exploitation et de gestion**
1. Le SET doit satisfaire aux exigences de la législation européenne sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. En particulier, la conformité avec la directive 95/46/CE et avec la directive 2002/58/CE doit être assurée.
  2. Les percepteurs de péages et les prestataires du SET doivent établir des plans d'urgence afin d'éviter toute perturbation importante du trafic en cas d'indisponibilité du SET.

<sup>(1)</sup> Directive 90/630/CEE de la Commission du 30 octobre 1990 portant adaptation au progrès technique de la directive 77/649/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur (JO L 341 du 6.12.1990, p. 20).

<sup>(2)</sup> Directive 2000/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 février 2000 modifiant la directive 74/60/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (parties intérieures de l'habitacle autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges) (JO L 87 du 8.4.2000, p. 22).

## ANNEXE IV

CONFORMITÉ AUX SPÉCIFICATIONS ET APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS  
D'INTEROPÉRABILITÉ

## DÉCLARATIONS «CE»

**1. Conformité aux spécifications**

Pour évaluer la conformité des constituants d'interopérabilité (y compris de l'équipement sur route et des interfaces) aux exigences posées dans la présente décision et à toutes les spécifications techniques applicables, le fabricant des constituants d'interopérabilité devant être utilisés pour la prestation du SET, ou son mandataire, doit choisir les procédures parmi les modules énumérés dans la décision n° 768/2008/CE. En conséquence, il doit établir la déclaration CE de conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications sous réserve, le cas échéant, d'obtenir un certificat d'examen d'un organisme notifié.

Selon les modules d'évaluation de la conformité choisis dans la décision n° 768/2008/CE, la déclaration CE de conformité aux spécifications concerne l'autoévaluation par le fabricant ou l'évaluation, par un ou plusieurs organismes notifiés, de la conformité intrinsèque des constituants d'interopérabilité, pris isolément, aux spécifications à respecter.

**2. Aptitude à l'emploi (interopérabilité du service)**

L'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est vérifiée par le fonctionnement ou l'utilisation des constituants en service, intégrés de façon représentative dans le système de péage SET des percepteurs de péages dans les secteurs desquels l'équipement embarqué doit circuler pendant une durée d'exploitation spécifiée.

Pour réaliser cet examen de type par expérimentation en service visant à démontrer l'interopérabilité en service des constituants d'interopérabilité, le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- a) soit collaborer directement avec les percepteurs de péages dans les secteurs desquels l'équipement embarqué doit circuler. Dans ce cas,

le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- 1) mettre en service un ou plusieurs prototypes représentatifs de la production envisagée;
- 2) contrôler le comportement en service des constituants d'interopérabilité selon une procédure convenue et supervisée par les percepteurs de péages;
- 3) fournir aux percepteurs de péages la preuve que les constituants d'interopérabilité satisfont à toutes les exigences d'interopérabilité de ces percepteurs de péages;
- 4) établir une déclaration d'aptitude à l'emploi conditionnée par l'obtention d'une attestation d'aptitude à l'emploi délivrée par les percepteurs de péages. La déclaration d'aptitude à l'emploi concerne l'évaluation par les percepteurs de péages de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans l'environnement SET de ces percepteurs de péages;

et les percepteurs de péages doivent:

- 1) convenir du programme de validation par expérimentation en service;
- 2) approuver la procédure de contrôle du comportement en service dans leurs secteurs à péage et effectuer des vérifications spécifiques;
- 3) évaluer l'interopérabilité en service avec leur système;
- 4) attester l'aptitude à l'emploi dans leurs secteurs à péage en cas de comportement satisfaisant des constituants d'interopérabilité;

b) soit s'adresser à un organisme notifié. Dans ce cas,

le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- 1) mettre en service un ou plusieurs prototypes représentatifs de la production envisagée;
- 2) contrôler le comportement en service des constituants d'interopérabilité selon une procédure approuvée et supervisée par l'organisme notifié (harmonisée avec les modules pertinents de la décision n° 768/2008/CE);
- 3) fournir à l'organisme notifié la preuve que les constituants d'interopérabilité satisfont à toutes les exigences de la présente décision, y compris les résultats de l'expérimentation en service;
- 4) établir la déclaration CE d'aptitude à l'emploi conditionnée par l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'emploi délivré par l'organisme notifié. La déclaration CE d'aptitude à l'emploi concerne l'évaluation/appréciation par l'organisme notifié de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans l'environnement SET des percepteurs de péages sélectionnés et, en particulier au cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées;

et l'organisme notifié doit:

- 1) prendre en considération la déclaration de conformité aux spécifications. Aussi l'examen en service ne doit-il pas consister à évaluer de nouveau les spécifications de type déjà couvertes par la déclaration de conformité sauf s'il est patent que les problèmes de non-interopérabilité constatés sont liés à ces spécifications;
- 2) organiser la collaboration avec les percepteurs de péages sélectionnés par le fabricant;
- 3) vérifier la documentation technique et le programme de validation par expérimentation en service;
- 4) approuver la procédure de contrôle du comportement en service et assurer la surveillance spécifique;
- 5) évaluer l'interopérabilité en service avec les systèmes et les procédures opérationnelles des percepteurs de péages;
- 6) délivrer un certificat d'aptitude à l'emploi en cas de comportement satisfaisant des constituants d'interopérabilité;
- 7) établir un rapport explicatif en cas de comportement insatisfaisant des constituants d'interopérabilité. Le rapport doit également tenir compte des problèmes qui peuvent découler de la non-conformité des systèmes et procédés d'un perceuteur de péages aux normes et spécifications techniques applicables. S'il y a lieu, le rapport doit contenir des recommandations en vue de résoudre les problèmes.

### 3. Contenu des déclarations CE

Les déclarations CE de conformité aux spécifications et d'aptitude à l'emploi et les documents qui les accompagnent doivent être datés et signés.

Les déclarations doivent être rédigées dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

- a) les références de la directive;
- b) le nom et l'adresse du fabricant, du prestataire du SET ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; s'il s'agit d'un mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou du constructeur);
- c) la description du constituant d'interopérabilité (marque, type, version, etc.);



- d) la description de la procédure suivie pour déclarer la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi;
  - e) toutes les exigences pertinentes auxquelles répondent les constituants d'interopérabilité et, en particulier, leurs conditions d'utilisation;
  - f) le cas échéant, le nom et l'adresse des percepteurs de péages ou organismes notifiés qui sont intervenus dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi;
  - g) le cas échéant, la référence des spécifications techniques;
  - h) l'identification du signataire habilité à engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.
-

## ANNEXE V

## CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

- a) L'organisme doit être agréé selon la série de normes EN 45000.
- b) L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent effectuer celles-ci avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
- c) L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'effectuer ou de superviser les vérifications ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ni dans leur exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.
- d) L'organisme doit disposer des moyens nécessaires, ou y avoir accès, pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées aux vérifications.
- e) Le personnel chargé des vérifications doit posséder:
- une formation technique et professionnelle adéquate,
  - une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
  - l'aptitude requise pour établir les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la formalisation des contrôles effectués.
- f) L'indépendance du personnel chargé des vérifications doit être garantie. La rémunération des agents ne doit être fonction ni du nombre de vérifications effectuées, ni du résultat de ces vérifications.
- g) L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État en vertu du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'État membre.
- h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la directive 2004/52/CE et de la présente décision ou de toute disposition de droit interne donnant effet à la directive.

## ANNEXE VI

## PARAMÈTRES DE CLASSIFICATION DU VÉHICULE

## 1. Dispositions générales

- 1.1. 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. Le SET doit être suffisamment souple pour permettre à l'ensemble de paramètres de classification d'évoluer en fonction des besoins prévisibles à l'avenir.
- 1.2. Tout perceuteur de péages doit communiquer la correspondance entre l'ensemble de paramètres de classification du véhicule utilisés et ses classes tarifaires pour le régime tarifaire appliqué dans chaque secteur à péage sous sa responsabilité conformément aux dispositions de l'article 19 au plus tard trois mois avant de l'utiliser.
- 1.3. Tout perceuteur de péages doit publier la correspondance entre ses classes tarifaires et sa structure tarifaire pour chaque régime tarifaire appliqué dans un secteur à péage sous sa responsabilité conformément aux dispositions de l'article 19.

## 2. Paramètres de classification du véhicule

- 2.1. Sans préjudice de la disposition générale du point 1.1 ci-dessus, un perceuteur de péages peut utiliser comme paramètres de classification du véhicule:
  - a) tout paramètre du véhicule mesurable que son équipement sur route peut mesurer sans ambiguïté;
  - b) tout paramètre du véhicule conforme à la norme EN 15509 et à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole;
  - c) les paramètres du véhicule qui sont obligatoires dans les documents d'immatriculation des véhicules <sup>(1)</sup> et normalisés par le document CEN ISO/TS24534;
  - d) les paramètres variables de classification du véhicule actuellement utilisés dans les systèmes de péage, par exemple le nombre d'essieux (y compris les essieux relevés), la présence d'une remorque, etc.;
  - e) les paramètres environnementaux suivants:
    - la classe d'émissions du véhicule, c'est-à-dire sa catégorie environnementale conformément à la directive 88/77/CEE du Conseil <sup>(2)</sup> et à la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>,
    - un paramètre harmonisé concernant le CO<sub>2</sub>, par exemple le code communautaire harmonisé V.7 des documents d'immatriculation.
- 2.2. Tout équipement embarqué à bord d'un véhicule circulant dans un secteur à péage doit pouvoir communiquer ses paramètres de classification du véhicule et les informations concernant son statut à l'équipement de contrôle de la déclaration de péage du perceuteur de péages.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33).

<sup>(3)</sup> Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 157 du 9.6.2006, p. 8).

### 3. Nouveaux paramètres de classification du véhicule

Au cas où un percepteur de péages souhaiterait instaurer de nouveaux paramètres de classification du véhicule, l'État membre où le percepteur de péages est enregistré en informe la Commission et les autres États membres. La Commission doit soumettre le cas au comité du télépéage prévu par l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE et rendre son avis dans un délai de six mois, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2004/52/CE.

### 4. Nouveaux régimes tarifaires

- 4.1. Lorsqu'un nouveau régime tarifaire repose sur des paramètres de classification du véhicule déjà utilisés dans au moins un secteur de SET, les prestataires du SET doivent prendre en charge le nouveau régime tarifaire à compter de la date de son entrée en vigueur.
  - 4.2. Lorsqu'un nouveau régime tarifaire instaure un ou plusieurs nouveaux paramètres de classification du véhicule, la procédure visée au point 3 doit être suivie.
-

**Règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la 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;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** (1) Le présent règlement fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté européenne. Il s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble de la voirie de l'Etat et de la voirie communale, définies à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(2) Le règlement ne s'applique pas:

1. aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
2. aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
3. aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences du règlement seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

(3) Les systèmes de télépéage mis en place sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg devront répondre aux critères d'interopérabilité retenus dans le cadre du service européen de télépéage prévu par la 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.

**Art. 2.** Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir de l'entrée en vigueur du règlement utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

1. localisation par satellite;
2. communications mobiles selon la norme GSM - GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
3. micro-ondes de 5,8 GHz.

**Art. 3.** (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 autres Etats membres de la Communauté recourant aux technologies visées à l'article 2 et dans tous les types de véhicules. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les autres Etats membres de la Communauté et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées à l'article 2.

(2) Sans préjudice de l'article 2, 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.

**Art. 4.** Les opérateurs des systèmes de télépéage et les émetteurs de moyens de paiement doivent souscrire aux règles contractuelles mises en place dans le cadre du service européen de télépéage et répondant aux exigences de l'article 3 de la directive 2004/52 précitée.

**Art. 5.** Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

Monaco, le 4 juin 2007.  
**Henri**

Doc. parl. 5629; sess. ord. 2006-2007; Dir. 2004/52/CE.

**Règlement ministériel du 5 juin 2007 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les CR101 et 102 entre Mamer et Mersch, à l'occasion de la journée «Allies op de Velo».**

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
*Le Ministre des Transports,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;