



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.8.2012
COM(2012) 474 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Mise en œuvre du service européen de télépéage

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

FR

FR

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Mise en œuvre du service européen de télépéage

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

1. INTRODUCTION

La directive 2004/52/CE vise à réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne¹. Elle prévoit la mise en place d'un service européen de télépéage (SET) complétant les services nationaux de télépéage des États membres.

Deux parties prenantes principales sont concernées:

- les percepteurs de droits de péage, qui travaillent soit pour le compte de l'État membre soit dans le cadre d'un contrat de concession avec l'État membre, gèrent l'infrastructure et le prélèvement des péages pour la circulation des véhicules sur le réseau qu'ils gèrent;
- les prestataires de service européen de télépéage (SET), fournissant aux automobilistes ou aux transporteurs routiers les équipements et services nécessaires pour accéder à toutes les infrastructures à péage de l'UE et assurant le versement aux percepteurs de droits de péage des redevances dues pour l'utilisation de leur réseau.

L'article 3, paragraphe 4, de la directive dispose que les États membres ayant des systèmes de télépéage routier veilleront à ce que les opérateurs proposent le service européen de télépéage aux poids lourds au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la décision définissant le SET et à toutes les autres catégories de véhicules au plus tard cinq ans après.

La décision 2009/750/CE de la Commission définissant le service européen de télépéage est entrée en vigueur le 8 octobre 2009², à compter de sa notification aux États membres. La présente décision d'application établit les exigences essentielles de ce service, qui sont valables dans toute l'Union européenne, et fixe des normes contraignantes, des spécifications techniques et des règles opérationnelles. Les obligations essentielles sont notamment les suivantes:

- (1) Les États membres doivent tenir des registres électroniques nationaux de leurs réseaux à péage, des percepteurs de péages et des prestataires de services de péage considérés comme admissibles et les rendre accessibles au public par voie électronique. Ils mettront également en place un organe de conciliation chargé de faciliter les négociations contractuelles entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET.
- (2) Les percepteurs de droits de péage doivent conformer leurs systèmes de télépéage routier aux normes techniques visées dans la législation et rendre publiques leurs conditions contractuelles; ils doivent accepter sans discrimination tout prestataire du SET enregistré.
- (3) Les prestataires du SET doivent être enregistrés dans un État membre où ils sont établis. Ils doivent parvenir à une couverture européenne intégrale de toutes les infrastructures routières à télépéage dans les 24 mois qui suivent leur enregistrement.

¹ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

² JO L 268 du 13.10.2009, p. 11.

Les prestataires du SET sont en concurrence: chaque usager de la route est libre de passer un contrat avec le fournisseur de son choix.

L'article 21 de la décision 2009/750/CE dispose que la Commission établit un rapport sur l'avancement du déploiement du SET. La présente communication, après avoir situé le SET dans le contexte plus large de la politique européenne des transports, présente les progrès accomplis dans sa mise en œuvre et donne l'évaluation par la Commission des prochaines mesures à prendre pour rendre le SET opérationnel.

2. CONTEXTE DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS

Un marché intérieur efficace est nécessaire à la croissance économique et à la prospérité, en permettant une mobilité fluide, rapide et sûre des marchandises et des personnes dans l'ensemble de l'Union. Cela nécessite des infrastructures bien développées, bien entretenues et gérées efficacement.

Pour faciliter le financement et la gestion des infrastructures routières, la politique européenne des transports a toujours soutenu les principes de «l'utilisateur payeur» et du «pollueur payeur». Les péages, c'est-à-dire la tarification de l'utilisation des routes en fonction de la distance parcourue, du type de véhicule (en fonction, par exemple, de ses performances environnementales et de sa contribution à la détérioration des infrastructures), voire du temps (le moment de la journée), constituent une manière équitable et efficace d'appliquer ces principes. Ils offrent une manière équitable de payer pour la mobilité et d'envoyer les bons signaux de prix aux usagers de la route. En d'autres termes, ils peuvent accroître les recettes nécessaires pour entretenir et développer l'infrastructure routière, gérer la demande de transport (par exemple, en réduisant les heures de pointe ou le trafic ou en influençant le choix du mode de transport) ou encourager le recours à des véhicules moins polluants.

Les péages sont de plus en plus souvent utilisés. Vingt-deux États membres prélevent des redevances routières sur les poids lourds sur certains tronçons de leur réseau et douze sur les voitures particulières. Les routes soumises à péage dans l'UE représentent une longueur totale d'environ 72 000 kilomètres, dont 60 % sont équipés de systèmes de télépéage et 40 % sont couverts par des systèmes de vignette. Aujourd'hui, plus de 20 millions d'usagers de la route, automobilistes ou transporteurs routiers sont abonnés à des systèmes de télépéage routier.

En garantissant l'interopérabilité totale des systèmes de télépéage à l'échelle européenne, on pourra réaliser des économies d'échelle et réduire le coût des équipements de perception des péages. Le service européen de télépéage facilitera le paiement de redevances routières par les utilisateurs transfrontaliers, y compris ceux occasionnels³. Les utilisateurs accepteront plus facilement de payer pour l'utilisation des routes si les moyens de paiement sont interopérables au niveau européen.

Dans son Livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», la Commission a esquissé les mesures qui pourraient être prises pour accélérer l'élaboration et l'harmonisation de la tarification de l'utilisation des infrastructures routières. Elle souligne que le service européen de télépéage peut aider à promouvoir des stratégies de tarification routière favorisant un système de transport durable et à faciliter l'acceptation de la tarification routière par les utilisateurs.

³ Les régimes actuels de tarification de l'utilisation des infrastructures routières doivent mettre en place des solutions lourdes et coûteuses en ce qui concerne les utilisateurs occasionnels, qui ne sont en général pas traités sur un pied d'égalité avec les utilisateurs réguliers.

De même, à l'occasion de la récente modification de la directive «Eurovignette» concernant la tarification des poids lourds⁴, le Parlement européen et le Conseil ont invité la Commission à «contrôler les progrès réalisés dans le cadre de la directive [...] en ce qui concerne la mise en œuvre, dans les délais prévus, d'un véritable service de péage électronique européen» et à «[favoriser], entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen».

En particulier, «lorsqu'un État membre perçoit des péages ou des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE [...] dans des conditions administratives et économiques raisonnables»⁵.

3. PROGRES REALISES

L'état d'avancement du déploiement du SET est décevant. Malgré l'adoption de la décision 2009/750/CE, qui définit les spécifications techniques et les exigences nécessaires ainsi que les règles contractuelles s'appliquant à la prestation du SET, les efforts de la Commission européenne⁶ et la maturité des technologies de perception des péages, le service européen de télépéage n'est pas encore une réalité dans la vie quotidienne des usagers de la route. Les États membres et les parties prenantes n'ont pas tous fait la preuve de la détermination pleine et entière nécessaire pour finaliser le cadre réglementaire et opérationnel du service à leur niveau. Jusqu'en 2009, la plupart des États membres qui ont mis en place des systèmes de télépéage nationaux ou locaux l'ont fait sans prêter l'attention voulue à la dimension européenne de ce service afin de respecter le calendrier fixé dans la directive. L'absence de mise en œuvre du SET dans les délais prévus ne tient pas à des motifs techniques. Il n'est pas plus compliqué, du point de vue technique, de mettre en œuvre l'interopérabilité paneuropéenne des systèmes de télépéage que l'itinérance paneuropéenne des téléphones mobiles ou l'interopérabilité mondiales des cartes de crédit.

Certaines parties prenantes ont proposé plusieurs explications possibles pour les retards susmentionnés, mais la plupart d'entre eux ne sont pas justifiés ou se rapportent à des problèmes pour lesquels des solutions existent:

- Il est suggéré que le fait que la législation européenne ne définit qu'un cadre pour le SET pourrait être un problème. Cet argument n'est pas tout à fait vrai étant donné que la législation définit un ensemble clair de règles et d'obligations nécessaires. Conformément à sa politique qui est de maintenir les marchés de services ouverts à la concurrence lorsque c'est possible, dans sa décision, la Commission laisse la prestation du service aux choix du marché, essentiellement l'émergence de prestataires du SET.
- Il a également été suggéré que le SET n'est pas intéressant du point de vue commercial. Il est toutefois trop tôt pour tirer des conclusions et il ne fait aucun doute qu'il existe une demande:
 - Actuellement, 25 % du transport routier de marchandises est transfrontalier, et ce chiffre devrait atteindre 30 % d'ici à 2030. L'intérêt du SET pour les prestataires du service deviendra donc encore plus grand. En outre, les

⁴ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

⁵ Considérant 31 et article 7 *undecies* introduits par la directive 2011/76/UE.

⁶ Par exemple, des études de grande ampleur par des groupes d'experts et les projets CESARE.

associations professionnelles de transporteurs, aux niveaux national et européen, ont demandé à plusieurs reprises un système de télépéage interopérable paneuropéen, ce qui constitue un appel clair en faveur du SET.

- Environ dix organisations ont clairement exprimé leur intention de demander leur enregistrement comme prestataires du SET et créé récemment une association professionnelle européenne(AETIS⁷). Bien qu'aucun prestataire du SET n'ait encore été enregistré officiellement, selon les informations reçues, au moins un prestataire potentiel du SET a pris contact avec ses autorités nationales pour demander son enregistrement et a été rejeté parce que le cadre juridique et administratif n'était pas prêt.
 - Le développement ou l'extension en cours de systèmes de péage routier dans l'UE créera de nouveaux débouchés commerciaux pour les prestataires du SET. Quatre États membres⁸ ont prévu de mettre en œuvre un nouveau système de péage à l'échelon national au cours des trois prochaines années, et l'extension du système de péage existant est en cours dans plusieurs États membres. À cet égard, le Livre blanc sur l'espace européen unique des transports expose plusieurs actions visant à encourager encore le déploiement de la tarification de l'utilisation des infrastructures routières⁹.
- L'introduction du SET se trouverait également entravée par la longueur du cycle de vie des systèmes nationaux existants pour lesquels l'adaptation au SET avant l'obsolescence constitue un coût supplémentaire. Cet argument ne semble cependant plus valable. La plupart des systèmes en place datent du milieu des années 1990 et se rapprochent de l'obsolescence technologique. En outre, le législateur, lors de l'adoption de la directive 2004/52/CE, était clairement d'avis qu'il fallait consentir les investissements nécessaires pour migrer vers l'interopérabilité totale des systèmes, même si un certain degré de flexibilité était laissé quant à la répartition entre les parties prenantes des dépenses nécessaires pour les financer. Par exemple, le coût des investissements peut être financé, en tout ou en partie, par l'introduction de nouveaux taux de péage. En d'autres termes, tous les usagers de la route soumis au péage, et pas seulement les utilisateurs du SET, pourraient participer financièrement à ces investissements puisque les coûts liés au SET peuvent être considérés comme des coûts d'infrastructure imputables admissibles en vertu de la directive 1999/62/CE (directive «Eurovignette»).

En dépit des retards, **plusieurs évolutions ont été observées:**

- Des États membres ont mis en place leur registre électronique national reprenant les infrastructures routières à péage sur leur territoire qui relèvent de la directive

⁷ AETIS: *Association of Electronic Toll and Interoperable Services* (Association des services de télépéage interopérables), créée le 22 décembre 2011.

⁸ France, Belgique, Hongrie et Danemark.

⁹ Objectif n° 10: Progresser vers la pleine application des principes de l'*«utilisateur payeur»* et du *«pollueur payeur»* ... de générer des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports.

Page 15: Les externalités (bruit, pollution, etc.) pourraient être internalisées par la tarification de l'utilisation des infrastructures routières: 1. proposition de modification de la directive «Eurovignette», 2. adoption progressive d'un système d'internalisation harmonisé obligatoire pour les véhicules commerciaux sur l'ensemble du réseau interurbain...

Action n° 32: Un cadre à l'échelon de l'UE pour la tarification de l'utilisation des infrastructures routières urbaines.

Action n° 39: Tarification et fiscalité intelligente/ Évaluation des systèmes de péage routiers existants.../ Concrétiser l'internalisation des coûts externes...

2004/52/CE. Les percepteurs de droits de péage ont rendu publiques leurs déclarations de secteur de SET, qui fixent les conditions générales pour la prestation du SET sur leurs infrastructures et constituent la base des relations contractuelles entre les percepteurs des droits de péage et les prestataires du SET.

- Plusieurs autorités nationales compétentes en matière de télépéage routier ont constitué un groupe informel, dit «Groupe de Stockholm»¹⁰, au sein duquel elles collaborent activement en vue du déploiement du service européen de télépéage et de l'échange des meilleures pratiques. Ce groupe coopère également avec l'AETIS⁷.
- Les organismes européens de normalisation ont progressé de manière décisive dans les domaines du télépéage et de la normalisation du SET ainsi que dans le domaine des systèmes de péage par satellite. Des procédures d'essai pour les équipements fixes et mobiles¹¹ et une norme importante¹² pour l'échange d'informations entre les prestataires de services et les percepteurs de droits de péage dans les systèmes de péage par satellite, y compris des mesures visant à faire respecter les règles fixées, ont été adoptées.
- La Commission a publié en 2010 le «Guide pour l'application de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil et de la décision 2009/750/CE de la Commission»¹³ comme manuel de référence pour les milieux professionnels directement ou indirectement concernés par la mise en œuvre du service européen de télépéage.
- La Commission, qui a consulté toutes les parties concernées, prépare actuellement une note d'orientation sur l'interprétation des notions visées à l'annexe I de la décision 2009/750/CE. Cette note, qui sera publiée sous peu, fournit des indications sur la manière dont les organes de conciliation doivent veiller à ce que les conditions contractuelles d'accès au réseau pour les percepteurs de droits de péage restent équitables, raisonnables et non discriminatoires. Elle clarifie également les modèles possibles de partage des frais et des rémunérations entre les milieux professionnels concernés. Enfin, elle aborde les problèmes de mise en œuvre du SET, tels que les coûts d'évaluation de l'interopérabilité et de réalisation des tests d'«aptitude à l'emploi».
- Un groupe de coordination des organismes habilités à certifier la «conformité aux spécifications» ou l'«aptitude à l'emploi» des équipements du SET a été créé conformément à l'article 18 de la décision 2009/750/CE. Ce groupe rédigera des documents d'orientation qui seront soumis pour approbation au comité «télépéage», lequel établira les procédures communes pour l'exécution de tests d'aptitude à l'emploi. Quatorze organismes de certification de six États membres sont désireux d'être notifiés formellement à la Commission.
- Les milieux professionnels concernés sont de plus en plus conscients de leurs droits et obligations respectifs¹⁴. Ils s'accordent généralement à dire qu'une nouvelle impulsion a été donnée pour mettre en place le SET et que de nombreux éléments

¹⁰ Les membres du Groupe de Stockholm sont des ministères ou des autorités nationales de l'Autriche, de l'Allemagne, du Danemark, de la Finlande, de la France, de la Hongrie, de l'Irlande, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Suède, de la Slovénie, du Royaume-Uni, ainsi que de la Suisse et de la Norvège.

¹¹ Normes CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 et TS 25110.

¹² Norme CEN/ISO EN 12855.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

¹⁴ Les milieux professionnels concernés ont été consultés en 2011 dans le cadre d'une enquête par questionnaire et d'une conférence.

essentiels du SET sont déjà en place. Les fabricants prennent de plus en plus souvent contact avec les services de la Commission pour obtenir de plus amples informations ou des précisions. Les négociations contractuelles entre les prestataires du SET et les percepteurs de droits de péage potentiels ont commencé.

- Pour acquérir de l'expérience en matière d'interopérabilité technique ainsi qu'en matière d'interopérabilité contractuelle, certains percepteurs de droits de péage ont créé des entreprises communes proposant à leurs clients des unités embarquées pouvant être utilisées sur tous les réseaux sous leur responsabilité («EasyGo+», un service d'interopérabilité contractuelle mis en œuvre actuellement, qui combine les diverses technologies DSRC (*Dedicated Short-Range Communication*, ou communications spécialisées à courte portée) utilisées au Danemark, en Suède, en Norvège et en Autriche, et «TOLL2GO», un service d'interopérabilité technique déjà opérationnel, assurant l'interopérabilité DSRC/satellite entre l'Autriche et l'Allemagne). D'autres percepteurs de droits de péage sont allés encore plus loin: un accord a été trouvé tant sur l'interopérabilité technique que sur l'interopérabilité contractuelle entre TIS-PL et VIA-T, qui permet aux prestataires de services régionaux de proposer des services de télépéage couvrant des secteurs à péage en Espagne et en France.

Toutefois, **plusieurs problèmes subsistent:**

- La mise en œuvre du SET reste entravée par le manque de coopération entre les différents groupes de parties prenantes, dont la plupart n'ont guère montré de détermination pour résoudre les problèmes d'intérêt commun. Les efforts déployés par les États membres se sont limités jusqu'à présent à l'interopérabilité nationale séparée, qui est maintenant opérationnelle dans la plupart des pays dotés de systèmes de télépéage. Un changement radical dans le sens d'une interopérabilité paneuropéenne est nécessaire pour le respect des délais de prestation du SET à des conditions d'accès équitables, raisonnables et non discriminatoires.
- La plupart des États membres doivent encore finaliser le cadre national pour que les prestataires potentiels du SET sachent comment s'enregistrer dans la pratique et où introduire une plainte en cas d'obstruction de la part des percepteurs de droits de péage. À ce jour, seuls deux États membres dotés de systèmes de télépéage routier ont mis en place un organe de conciliation auprès duquel ce type de plaintes peut être introduit¹⁵. Des discussions sont encore en cours dans tous les autres États membres en vue de finaliser le cadre juridique et réglementaire applicable avant octobre 2012.
- Certains percepteurs de droits de péage proposent une clause contractuelle qui met fin automatiquement au contrat si le prestataire du SET n'a pas atteint la couverture européenne intégrale dans un délai de vingt-quatre mois¹⁶. Une telle clause crée un risque économique considérable et décourage les prestataires potentiels du SET. Ce n'était pas l'intention du législateur, qui voulait empêcher qu'un prestataire du SET se concentre uniquement sur les marchés les plus rentables et retarder indûment la couverture des autres marchés. La perte du statut de prestataire du SET dépend des

¹⁵ La mission principale de l'organe de conciliation est de vérifier, sur demande, que des conditions contractuelles équitables et non discriminatoires sont accordées à tous les prestataires du SET sur n'importe quel secteur à péage situé sur le territoire de l'État membre, c'est-à-dire que les conditions contractuelles exigées par un percepteur de péage à différents prestataires du SET sont non discriminatoires et reflètent équitablement les coûts et risques des parties au contrat.

¹⁶ L'article 4, paragraphe 1, de la décision 2009/750/CE sur les droits et obligations des prestataires du SET prévoit que ceux-ci doivent couvrir tous les secteurs de SET dans la Communauté dans un délai de vingt-quatre mois suivant leur enregistrement.

pouvoirs publics et devrait être décidée uniquement lorsqu'il n'y a pas de véritable intention de la part de l'organisation concernée de parvenir à la couverture européenne intégrale.

- Le coût total de l'évaluation de l'interopérabilité et de la réalisation des tests d'«aptitude à l'emploi» demandés par certains prestataires du SET aux percepteurs de droits de péage peut constituer un obstacle à l'entrée des entreprises sur le marché. Mais, comme cela a déjà été expliqué, les milieux professionnels intéressés devraient tirer parti des options proposées dans la législation sur l'Eurovignette pour atténuer les éventuels risques financiers des percepteurs de péages et des prestataires du SET.
- Il se peut que plusieurs contrats de concession en cours doivent être modifiés. Il est possible, par exemple, que les percepteurs de droits de péage doivent revoir les taux de péage afin de pouvoir financer les investissements nécessaires pour adapter leurs infrastructures. Dans le cas du péage routier, les contrats de concession pour la perception des péages sont conclus entre un percepteur de droits de péage et l'État membre ou un organisme placé directement sous le contrôle des pouvoirs publics. Par conséquent, c'est à l'État membre concerné, qui peut modifier le cas échéant les contrats de concession en cours, qu'il incombe de rendre possible la mise en œuvre du SET sur son territoire.

4. ÉTAPES SUIVANTES

Afin de faciliter le lancement en temps voulu du SET par les États membres et les entreprises et d'encourager la coopération nécessaire, comme demandé par le Parlement européen et le Conseil, il convient de mettre en œuvre les actions suivantes:

(1) Accélérer une mise en œuvre uniforme de la décision

- La Commission et les États membres intensifieront les travaux du comité du télépéage institué par la directive 2004/52/CE. Les États membres doivent s'acquitter d'urgence de leurs obligations prévues par la décision 2009/750/CE, notamment en ce qui concerne la désignation de leur organe de conciliation (article 10). La Commission engagera, le cas échéant, des procédures d'infraction.
- La Commission assurera le suivi de la mise en œuvre du SET par les États membres, en se référant notamment à sa note d'orientation sur l'interprétation des notions visées à l'annexe I de la décision 2009/750/CE. Les États membres et les organes de conciliation nationaux devraient se fonder sur cette note dans leurs contacts avec les percepteurs de droits de péage et les prestataires potentiels du SET. Ces derniers devraient également l'utiliser dans leurs négociations contractuelles. La Commission créera en outre un réseau européen des organes de conciliation nationaux qui contribuerait à assurer, au niveau de l'Union européenne, des conditions de concurrence équitables pour tous les milieux professionnels intéressés par le SET.
- Les États membres veilleront à ce que les clauses contractuelles mettant fin automatiquement au contrat si un prestataire du SET n'atteint pas une couverture européenne intégrale dans un délai de 24 mois ne soient pas autorisées. De telles clauses vont à l'encontre de l'effet recherché par la décision 2009/750/CE. Si une telle pratique est maintenue, la Commission engagera une procédure d'infraction.
- La Commission prendra une initiative utilisant la structure mise en place par la législation en vigueur sur le SET pour élaborer un ensemble uniforme de protocoles pour les tests d'«aptitude à l'emploi», y compris sur les aspects liés à la sécurité, afin de limiter les divergences entre les protocoles des percepteurs de droits de péage, ce

qui permettra, par voie de conséquence, de réduire les coûts imputés aux prestataires du SET.

- La Commission mettra en place avec les parties prenantes une plateforme-ressource complète de partage des informations, qui fournira des informations actualisées sur le SET via un point d'accès unique sur l'internet. Cette plateforme contribuera également à l'échange des meilleures pratiques et à la diffusion d'informations actualisées sur le SET auprès des milieux professionnels intéressés.

(2) **Une approche par étapes**

Comme première étape vers l'interopérabilité européenne intégrale, les États membres dont le volume de trafic sur le réseau transeuropéen est important devraient encourager l'interopérabilité transfrontalière de leurs systèmes de télépéage routier. Ces projets de déploiement précoce à l'échelon régional seront encouragés de manière à ce qu'ils puissent être élargis dès que possible par la suite pour couvrir toutes les infrastructures à télépéage routier de l'UE et peuvent apporter des expériences concrètes dans la résolution des problèmes pratiques du SET.

Il convient de prêter une attention particulière à la participation d'un nombre suffisant de percepteurs de droits de péage et d'États membres afin de s'assurer que ces projets seront extrapolables à l'ensemble de l'Union. Les connaissances acquises lors de la mise en œuvre de ces projets régionaux en respectant pleinement le principe de contrat unique/unité embarquée unique devraient être partagées efficacement entre toutes les parties prenantes.

La Commission est disposée à fournir une assistance technique à de telles initiatives régionales et est prête à examiner l'apport d'un éventuel soutien financier à des projets régionaux à grande échelle dans le cadre du programme RTE-T. Les systèmes de télépéage font partie intégrante du réseau transeuropéen (article 9, paragraphe 3, de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport¹⁷⁾) et peuvent dès lors bénéficier d'un soutien financier de l'UE. La Commission examinera la possibilité d'inclure dans le prochain programme de travail du RTE-T une partie consacrée au SET et à ce type de projets régionaux. En fonction de l'adoption du programme de travail, un appel à propositions pourrait être publié avant la fin de l'année.

(3) **Suivre de près le développement et, le cas échéant, prendre de nouvelles initiatives**

En cas de lancement de nouveaux projets ou de renouvellement de concessions, les États membres devraient systématiquement s'assurer du respect des exigences concernant le SET. Lors de l'adoption de son avis sur les nouveaux régimes de tarification des infrastructures routières, qui sont notifiés dans le cadre de l'article 7 nonies de la directive 1999/62/CE (directive «Eurovignette»), la Commission rendra un avis négatif s'ils ne comprennent pas un système de SET totalement compatible.

Si des différends entre percepteurs de péages et prestataires du SET ne peuvent pas être réglés par l'organe de conciliation, la Commission examinera les points litigieux et vérifiera si les accords passés entre les percepteurs de droits de péage et leurs prestataires de service locaux/nationaux existants sont discriminatoires ou non par rapport à ceux proposés aux prestataires du SET.

¹⁷

JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

Enfin, il est à noter que le Livre blanc sur les transports a indiqué que si, malgré ces efforts, l'évaluation montre qu'aucun progrès notable n'a été réalisé d'ici à la mi-2013 et qu'un service de télépéage interopérable n'est pas disponible sur une large échelle à ce moment-là, la Commission se réserve le droit de présenter une nouvelle initiative au Parlement européen et au Conseil.

La Commission réaffirme sa détermination à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la mise en place de l'interopérabilité technique et opérationnelle intégrale des systèmes européens de télépéage routier. En collaboration avec les parties prenantes, elle redoublera d'efforts pour mettre à la disposition de tous les usagers de la route intéressés un véritable service de télépéage à l'échelle européenne¹⁸.

L'industrie européenne est actuellement un pionnier mondial de la tarification des infrastructures routières et des équipements de péage. Les entreprises européennes ne cessent de remporter des contrats de péage dans le monde entier¹⁹. Le SET peut faciliter l'introduction et le déploiement à l'échelle mondiale de nouveaux produits, tels que les unités embarquées interopérables, qui combinent le tachygraphe numérique et le péage avec d'autres applications intelligentes en matière de transports. Il peut en découler par la suite des services et applications complètement nouveaux, pouvant aussi conquérir le marché mondial, ce qui contribuerait à la croissance et à la création d'emplois dans l'économie européenne.

¹⁸ La réglementation sur le SET garantit le plein respect des droits fondamentaux des usagers de la route, notamment la protection des données à caractère personnel.

¹⁹ Récemment, en Australie, au Belarus, au Canada, en Israël, par exemple.