

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

- **B** ► **C1** **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) ◀
(JO L 166 du 30.4.2004, p. 124)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009	L 87	109	31.3.2009

Rectifié par:

- **C1** Rectificatif, JO L 200 du 7.6.2004, p. 50 (2004/52/CE)

▼B▼C1**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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

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

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 ⁽⁴⁾, 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

⁽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.

▼ C1

service dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.

- (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.
- (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

▼ C1

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

▼ C1

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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾. 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

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

⁽²⁾ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

▼C1

de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

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.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
- b) aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
- c) 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^{er} janvier 2007 utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

- a) localisation par satellite;
- b) communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
- c) micro-ondes de 5,8 GHz.

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.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼ C1

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^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Les voies empruntées pour la perception par télépéage peuvent également l'être pour acquitter le péage par d'autres moyens, la sécurité étant dûment garantie.
6. Les travaux d'interopérabilité des technologies de télépéage existantes réalisés en liaison avec le service européen de télépéage garantissent la compatibilité et l'interfaçage complets de ces technologies avec celles mentionnées au paragraphe 1 ainsi que de leurs équipements entre eux.
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.

▼ C1

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.

▼ M1

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

▼ C1

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.

▼ M1

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

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

▼ C1

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 ⁽¹⁾, 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

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

▼ C1

télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾.

▼ M1*Article 5***Comité**

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

▼ C1*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.

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.

⁽¹⁾ JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽²⁾ 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).

▼ **C1***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.