

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 193 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Évaluation ex-Post de 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 de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques

RESUMÉ

accompagnant le document:

proposition de directive du parlement européen et du conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)

{ COM(2017) 280 final }

{ SWD(2017) 190 final }

{ SWD(2017) 191 final }

{ SWD(2017) 192 final }

RESUME

La directive 2004/52/CE prévoit la mise en place d'un service européen de télépéage (SET) permettant aux usagers de la route de conclure un contrat unique et d'utiliser un équipement embarqué unique pour le paiement du télépéage partout dans l'UE. Afin que les différents systèmes de péage soient techniquement compatibles et puissent donc être reliés à ce service unique de péage, la directive définit les trois technologies qui peuvent être utilisées pour la perception des péages par voie électronique.

La décision 2009/750/CE décrit le SET de façon plus détaillée. Elle définit le rôle des tiers «prestataires du SET», et fixe les droits et les obligations de toutes les parties concernées: gouvernements des pays de l'UE, percepteurs de péage, prestataires du SET et usagers de la route.

En 2015, il a été décidé d'évaluer l'incidence de ces deux actes législatifs. L'évaluation ex post résumée ci-après a donc eu pour objet de déterminer:

- si la directive et la décision ont réalisé leurs objectifs de manière effective et efficiente,
- s'il reste justifié de disposer d'instruments au niveau de l'UE dans ce domaine et
- si ces actes juridiques sont cohérents avec les autres politiques de l'UE.

L'évaluation concerne l'ensemble de l'UE, elle porte sur la période 2004-2014 et certains faits marquants jusqu'à la fin de 2016. Elle est étayée par une étude externe menée en 2015 pour la Commission¹ et des contacts réguliers avec les parties intéressées, ainsi que par des documents stratégiques de la Commission et d'autres documents.

Dans l'ensemble, les deux actes juridiques n'ont pas réussi à atteindre la plupart de leurs objectifs:

- Les coûts de la perception par télépéage (pour les percepteurs de péage et pour les usagers de la route) ont très peu diminué.
- Le SET n'est toujours pas une réalité, et très peu de progrès ont été réalisés sur la voie de l'interopérabilité.
- À quelques exceptions près, les unités embarquées n'ont pas été intégrées à d'autres dispositifs.

Il y a peu d'interopérabilité des systèmes de télépéages au niveau supranational. Seuls quelques accords restreints impliquant plusieurs pays de l'UE ont été signés. Les principales raisons expliquant le niveau relativement faible d'interopérabilité entre les pays concernés sont les suivantes:

- De nombreux marchés nationaux sont structurés de manière anticoncurrentielle, les autorités accordant à l'opérateur unique du système de péage une position privilégiée sur le marché.
- La législation relative au SET impose des contraintes: notamment, les prestataires du SET doivent être en mesure d'offrir des services couvrant l'UE dans son ensemble dans un délai de 24 mois.
- Il est difficile et coûteux de parvenir à une interopérabilité transfrontalière car les systèmes de péage nationaux appliquent de manières très différentes les trois technologies autorisées en vertu de la législation relative au SET.

¹ 4icom, *Expert Review of the EETS Legislative Acts* (rapport d'expertise sur les actes législatifs relatifs au SET), 2015, <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>.

- La législation relative au SET ne prévoit pas de dispositions efficaces pour contrôler le respect des péages par des véhicules immatriculés dans un autre pays de l'UE.

Bien que le coût des équipements de péage ait plus ou moins diminué de moitié depuis 2004, cela ne s'est pas traduit par une baisse notable du coût du télépéage pour les percepteurs de péage ni pour les usagers de la route. En réalité, l'ensemble des coûts et la charge liés à l'acquittement des péages ont même augmenté, car de nombreux systèmes ont entre-temps été introduits dans des pays qui n'étaient pas dotés de système de télépéage.

L'un des objectifs de la législation relative au SET était de permettre l'intégration des unités embarquées à d'autres appareils présents à l'intérieur des véhicules, en particulier les tachygraphes numériques. L'intégration aux tachygraphes s'est révélée décevante. Toutefois, plusieurs prestataires de services de péage proposent des formules intégrées — pour la perception du péage et la gestion du parc de véhicules, par exemple — utilisant une unité embarquée unique.

La législation relative au SET va trop loin: le fait qu'elle vise tous les types de véhicules et tous les secteurs à péage en Europe, et qu'elle soit contraignante pour tous les prestataires du SET, est considéré comme une exigence excessive. Il serait plus efficace que les prestataires du SET soient libres de répondre aux exigences de leurs clients, plutôt que de se voir imposer un service complet mais coûteux.

La législation relative au SET devrait potentiellement avoir une valeur ajoutée européenne considérable puisque l'expérience montre que des accords de coopération volontaire entre les pays n'aboutissent pas à une couverture substantielle du marché unique par le SET. Cependant, comme indiqué plus haut, la législation relative au SET est encore loin de concrétiser ce potentiel.

La directive et la décision se contredisent l'une l'autre. Chacune impose des exigences différentes aux parties responsables du déploiement du SET, à la fois individuellement et collectivement. La directive attribue la responsabilité aux gouvernements nationaux et aux percepteurs de péage, tandis que la décision l'attribue aux prestataires du SET.

Sur la base de l'analyse qui précède, l'évaluation ex post résumée ici conclut que la législation relative au SET n'a atteint ses objectifs initiaux que dans une mesure très limitée.