

**Avis du Comité des régions sur:**

- la «**Communication de la Commission “Développer le réseau transeuropéen de transport: Des financements innovants — Une interopérabilité du télépéage”**», et
- la «**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté**»

(2004/C 73/11)

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

vu la communication de la Commission «Développer le réseau transeuropéen de transport: Des financements innovants — Une interopérabilité du télépéage» et la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté» (COM(2003) 132 final — 2003/0081 (COD));

vu la décision du Conseil, en date du 19 mai 2003, de le saisir d'une demande d'avis à ce sujet, en vertu de l'article 75 et de l'article 265, paragraphe 1 du traité instituant la Communauté européenne;

vu les conclusions du séminaire organisé par la commission de la politique de cohésion territoriale le 14 mars, à Lyon, en France, sur le thème: «The Committee of the Regions and European Transport Policy up to 2010: What are the obligations of the public services and how should transport in Europe be organised? The role of the various parties involved» (Le Comité des régions et la politique européenne des transports jusqu'en 2010: quelles sont les obligations des services publics et comment les transports devraient-ils être organisés en Europe? Le rôle des diverses parties concernées);

vu la décision de son Président, en date du 5 mai 2003, de charger sa commission de la politique de cohésion territoriale de l'élaboration d'un avis en la matière;

vu son projet d'avis (CdR 185/2003 rév.) adopté le 12 septembre 2003 par sa commission de la politique de cohésion territoriale (M. Robert Neill, membre de la «London Assembly» (UK, PPE), rapporteur);

considérant:

- 1) que le développement des réseaux transeuropéens (RTE) n'a pas été suffisant, ce qui a pour conséquence un manque d'investissements dans de grands projets d'infrastructures et une absence d'interopérabilité entre les modes de transport et entre les États membres;
- 2) que la Communauté doit mettre en place de nouveaux moyens permettant de financer et de promouvoir le développement des RTE par un accroissement des partenariats publicprivé et la création d'un cadre nouveau destiné à encourager une participation simplifiée du secteur privé à des projets d'infrastructures. Il faut que ces moyens soient conçus pour assurer une participation entière et systématique des collectivités territoriales et il conviendra qu'ils ne résultent pas uniquement d'une collaboration entre l'État membre et l'Union européenne;
- 3) que la mise en place sur grande échelle, par les collectivités territoriales, d'une tarification de l'usage des infrastructures oblige à prendre des mesures pour assurer un plus haut degré d'interopérabilité;
- 4) que ce sont principalement des collectivités territoriales qui exploitent les péages routiers existants et à venir et qu'il convient que ces collectivités gardent le contrôle de la gestion du niveau et des modalités de la tarification, ainsi que le contrôle de la technologie utilisée, même s'il est entendu que l'objectif global est de contribuer à l'interopérabilité des péages routiers dans l'ensemble de la Communauté;
- 5) que les recommandations du Comité des régions seront complétées pour tenir compte de la nouvelle «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures» (Eurovignette), adoptée par la Commission européenne le 23 juillet 2003,

a adopté à l'unanimité le présent avis lors de sa 52<sup>e</sup> session plénière, tenue les 19 et 20 novembre 2003 (séance du 20 novembre).

## LES OBSERVATIONS DU COMITÉ DES RÉGIONS

### Le Comité des régions

est d'avis qu'il n'est pas opportun de rassembler en une seule communication ces deux politiques fondamentales. La fusion entre, d'une part, une proposition de directive sur l'interopérabilité des péages routiers et, d'autre part, l'analyse de méthodes de financement ne paraît pas tout à fait opportune;

met en question le bien-fondé de cette fusion, parce que s'il est vrai que ces deux politiques entretiennent entre elles certains rapports, il n'est pas pour autant facile d'expliquer pourquoi il y a lieu de les intégrer directement l'une avec l'autre, étant donné qu'elles concernent des problèmes séparés et distincts. Alors que la communication sur les réseaux transeuropéens entretient effectivement des rapports avec les péages routiers et le principe de l'interopérabilité, cette intégration directe peut néanmoins être source de confusion, parce que la portée du deuxième élément, c'est-à-dire de la proposition de directive sur les systèmes de télépéage, ne se limite pas aux routes qui appartiennent aux RTE, mais est destinée à s'appliquer à toutes les routes;

demande à la Commission d'engager un dialogue technique entre les fonctionnaires de la Commission et de véritables praticiens/experts des collectivités locales, désignés par les collectivités locales elles-mêmes pour participer à des échanges de vues pendant l'élaboration de la politique et la phase de construction de la politique des transports.

### DE NOUVEAUX MODES DE PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

### Le Comité des régions

accueille favorablement les efforts que déploie la Commission pour tenter de résoudre le problème de l'insuffisance des dépenses consacrées à des projets de RTE, en vue d'atteindre les objectifs communautaires, d'une part, de réduction des goulots d'étranglement et, d'autre part, d'amélioration de l'interopérabilité et de la cohésion;

est d'avis que les RTE ont un besoin vital d'apports de financements de la part à la fois du secteur public et, lorsque cela est opportun, du secteur privé. Mais le Comité estime que cela ne doit pas porter atteinte à la gestion de la demande de transport au niveau local;

#### 1. Faire en sorte de ne pas compromettre la sécurité

1.1. invite instamment la Commission à entreprendre une analyse détaillée des conséquences de la participation du secteur public à de grands projets d'infrastructures, et en particulier à analyser les conséquences que comporte pour la sécurité une dispersion potentielle de la gestion des infrastructures;

1.2. estime que la Commission devrait entreprendre une analyse de même nature relative aux conséquences que pourrait comporter, pour la sécurité et la fiabilité globales des réseaux de transport, la conclusion de contrats de maintenance avec le secteur privé;

1.3. invite la Commission à étudier comment il serait possible d'utiliser la technologie satellitaire pour informer les usagers de la route des itinéraires de contournement les plus commodes. En cas d'urgence ou de grave encombrement, la circulation est fréquemment déviée vers des routes départementales ou secondaires qui ne peuvent pas absorber les volumes de circulation en question, ce qui a pour effet de déplacer les encombrements et d'inquiéter les conducteurs et les piétons qui empruntent ces itinéraires;

#### 2. Mettre en place un encadrement approprié pour les partenariats public-privé en matière de RTE

2.1. est partisan de concevoir tout encadrement des partenariats public-privé (PPP) de manière à garantir d'un bout à l'autre le respect des principes de concurrence. Le Comité est favorable à l'objectif consistant à obtenir une plus grande participation des investissements du secteur privé, mais invite instamment la Commission à faire en sorte que l'on s'efforce d'empêcher les entreprises du secteur privé d'aborder la conception des contrats et des projets dans un esprit de monopole;

2.2. se déclare favorable à l'adoption du statut de la société européenne, mais adresse une mise en garde pour que l'on ait soin de surveiller étroitement les activités des entreprises du secteur privé participant à des partenariats public-privé, et ce afin de pouvoir prévenir à un stade précoce toute infraction au droit de la concurrence;

2.3. demande que l'on intègre dans tout encadrement des contrats de partenariat public-privé les principes des politiques de construction durable qui sont en train de se constituer à l'échelle de l'Union européenne tout entière;

2.4. invite la Commission à prendre des positions politiques claires sur les conséquences que comportent les dispositifs actuels de régimes fiscaux différenciés pour les entreprises du secteur privé qui participent à des partenariats public-privé. Le Comité n'ignore pas que la fiscalité est un domaine relevant des procédures de vote à l'unanimité, mais il déclare néanmoins trouver matière à préoccupation dans le fait que cela risque de détourner les entreprises qui s'intéressent à la participation à des PPP vers un ou deux États membres où le régime fiscal est le plus avantageux. Cela pourrait être préjudiciable à la constitution de partenariats public-privé dans l'ensemble du réseau des RTE, car les collectivités territoriales pourraient souffrir du manque d'accès aux entreprises du secteur privé;

2.5. reconnaît que la réticence des investisseurs privés à prendre des risques en participant à des projets de transports en commun est de nature à contribuer à encourager les partenariats public-privé. Il conviendrait de rechercher des moyens d'interaction entre le secteur privé et le secteur public qui soient de plus grande ampleur, et il conviendrait aussi que lorsque cela est nécessaire, la Commission européenne facilite l'utilisation de tels moyens;

2.6. reconnaît que le secteur public éprouve aussi des préoccupations légitimes quant à la prise de risque que peut représenter un projet commun entre secteur public et secteur privé et quant au degré de perte éventuelle de contrôle de projets d'infrastructures à grande échelle, perte de contrôle à laquelle peuvent parfois donner lieu les PPP;

2.7. invite la Commission à publier sans retard son Livre vert sur les partenariats public-privé et à faire en sorte que les modèles de financement encouragent l'utilisation, dès le début du projet, de mécanisme d'évaluation des coûts pour l'ensemble du cycle de vie de ce projet. Cela sera d'une aide précieuse pour permettre aux nouvelles équipes politiques responsables de collectivités territoriales de disposer de projections claires à moyen terme en ce qui concerne les coûts de maintenance (lesquels peuvent fréquemment être plus considérables que les coûts initiaux de construction);

### 3. Un réseau en panne de financements

3.1. invite la Commission à fournir dans les meilleurs délais, d'une part, une actualisation des conséquences que comporte, pour les programmes des fonds structurels, la proposition d'augmentation des financements communautaires destinés aux projets de RTE et, d'autre part, des recommandations quant à la manière dont il conviendrait de mettre en œuvre cette proposition en fonction des priorités régionales. Cela devrait inclure une description des conséquences à prévoir pour la prochaine génération de programme des fonds structurels, après 2006.

## AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE

### 4. Observations sur les objectifs politiques

Le Comité des régions

4.1. constate que de nombreuses collectivités territoriales ont mis en place, ou s'efforcent de mettre en place, des politiques de tarification routière, politiques qui consistent à exploiter des systèmes fondés tant sur des calculs de distance que sur des calculs de durée, et notamment des péages et des vignettes<sup>(1)</sup> respectivement;

(1) Les vignettes sont largement utilisées en divers endroits de la Communauté comme mode de perception d'une redevance, et elles sont fréquemment d'usage sur les autoroutes pour permettre de payer le droit d'utiliser la route au moyen d'un bon ou d'un permis, connu aussi sous l'appellation de «vignette».

4.2. se déclare favorable à des mesures destinées à permettre d'influer sur l'utilisation des routes et de chercher des solutions aux problèmes posés par les encombrements et les coûts que représente une très forte utilisation du réseau routier;

4.3. estime que la publication, par la Commission, d'une proposition de directive consacrée aux problèmes technologiques que soulève la mise en place d'une tarification routière vient à point nommé. Le Comité estime aussi qu'il faut examiner cette directive conjointement avec la dernière publication de la Commission concernant la tarification de l'utilisation des infrastructures, à savoir le texte relatif à la révision de la directive sur l'eurovignette<sup>(2)</sup>;

4.4. demande à la Commission de préciser si l'article 3, paragraphe 1 s'applique à tous les systèmes de tarification, y compris la tarification des voies encombrées. Le Comité estime que la tarification des voies encombrées est de nature différente des péages et des redevances d'usage, puisque son principal objectif est de gérer la demande dans les zones urbaines, et non de financer les infrastructures; il conviendrait d'évoquer expressément cette différence dans la directive. Le principe de proportionnalité devrait être d'application: il conviendrait de faire bénéficier les systèmes locaux de tarification des voies encombrées de conditions plus généreuses d'exploitation, étant donné que certains de ces systèmes fonctionnent sur petite échelle et que leurs effets sur la circulation transeuropéenne des véhicules lourds de transport de marchandises sont limités. La Commission devrait fournir sans retard des précisions à ce sujet afin de permettre aux collectivités territoriales d'exploiter et de programmer avec certitude des systèmes de tarification des voies encombrées;

4.5. propose que la Commission examine les conséquences que comportent, pour les politiques de tarification, les taux d'imposition différenciés. Le Comité estime aussi que la Commission devrait examiner les politiques d'imposition différenciée afin de promouvoir l'utilisation de carburants plus propres, de manière à faire en sorte que les systèmes de tarification routière puissent contribuer aux évolutions vers une économie européenne où la présence de carbone serait faible; constate que la Commission européenne a manifesté l'intention de modifier la directive de manière à exclure du champ d'application de celle-ci les systèmes de tarification locaux et régionaux qui n'utilisent pas de dispositifs électroniques de télépéage;

4.6. doute que les politiques actuelles de la Communauté en ce domaine puissent suffire à accélérer le rythme d'évolution vers l'utilisation de technologies et de carburants plus propres. Le Comité estime que la Commission devrait envisager une intégration accrue des politiques en ce domaine, ainsi qu'en ce qui concerne la tarification de l'usage des infrastructures, en vue de faire en sorte que les deux politiques contribuent directement à la réalisation des objectifs de réduction des encombrements et d'abaissement des niveaux d'émissions nocives;

(2) Proposition adoptée par la Commission le 23.7.2003 (COM(2003) 448 final) et concernant l'alignement sur des principes communs des systèmes nationaux de péage et des redevances demandées aux usagers pour l'utilisation des infrastructures de transports.

4.7. propose que la Commission procède à une analyse d'impact de la directive qui soit du même ordre, voire plus complète, que l'analyse d'impact déjà réalisée pour ce qui concerne les petites et moyennes entreprises.

## 5. Solutions technologiques

5.1. reconnaît la nécessité qu'il y a à ce que se développe un marché des technologies de tarification où les fabricants soient assurés d'un certain degré de stabilité et de sécurité, mais il n'en reste pas moins que l'on doit réfléchir davantage à l'équilibre entre le fait d'encourager la stabilité et le fait de mettre exclusivement l'accent sur un seul type de technologie. Il faut gérer avec prudence la condition privilégiée qui est faite à l'évolution vers la technologie satellitaire et à l'utilisation du système Galileo, afin de faire en sorte que cela n'exclue pas le développement d'autres technologies qui pourraient se révéler plus efficaces et moins coûteuses;

5.2. invite la Commission à renoncer à insister, aux articles 1 et 3, sur des technologies précises, car il ne s'agit pas encore de technologies éprouvées. L'objectif de la directive devrait être d'instaurer l'interopérabilité, et non de préciser la nature de la technologie utilisée pour atteindre cet objectif, surtout dans des conditions où le marché de cette technologie est aussi loin de la maturité;

5.3. demande à la Commission de fournir une évaluation détaillée de l'état de préparation des industries de construction de véhicules, d'adaptation des véhicules et de production des systèmes embarqués, pour permettre de s'assurer que le marché évolue de manière suffisamment satisfaisante pour pouvoir équiper dans les délais prescrits les véhicules concernés de systèmes embarqués et de la technologie de positionnement global par satellite (GPS) qui les accompagne. Cet exercice devrait comporter une évaluation de l'échelle de volume de véhicules pour lesquels une adaptation sera nécessaire;

5.4. propose que la Commission étudie l'expérience acquise à la faveur de l'utilisation de la technologie de reconnaissance des plaques minéralogiques des véhicules, technologie qui a été adoptée pour le système de tarification des voies encombrées de Londres, en tant qu'autre choix possible, à côté de la technologie satellitaire ou de la technologie micro-ondes à haute fréquence. Les outils de cette technologie ont été construits et mis en service en l'espace de vingt et un mois et pourraient être utilisés comme autre solution possible, au lieu du télépéage, pour les petits systèmes de tarification des voies encombrées, ou bien pour compléter les systèmes électroniques et permettre de traiter le cas des véhicules qui ne sont pas équipés des indispensables systèmes embarqués.

## 6. Mise en œuvre

6.1. demande que l'on prévoie davantage de souplesse pour les périodes de mise en œuvre afin de permettre aux collectivités d'effectuer le passage nécessaire à l'interopérabilité du télépéage. Pour une immense majorité, les systèmes de péage actuels reposent sur la technologie à micro-ondes, et les collectivités territoriales qui prévoient actuellement de mettre

en place une tarification n'ont pas non plus exclu l'utilisation de cette technologie. Il convient de prévoir des périodes de mise en œuvre plus longues pour les systèmes locaux de tarification des voies encombrées, si l'on entend faire entrer ces systèmes dans le champ d'application de la directive;

6.2. demande à la Commission de préciser le sens du terme «opérateurs» à l'article 2, paragraphe 2. Le Comité doute que cela signifie que les gestionnaires de réseaux doivent fournir un équipement embarqué qui convienne pour l'utilisation avec des systèmes de télépéage. Cela pourrait vouloir dire que les gestionnaires de réseaux, y compris les collectivités territoriales, doivent pouvoir fournir des équipements utilisables avec d'autres systèmes de tarification sur tout le territoire de la Communauté. Afin de faciliter l'élaboration de ce type de disposition, le Comité propose que l'on définisse un plan d'action pour améliorer l'interaction entre les gestionnaires de réseaux et les fournisseurs de systèmes embarqués;

6.3. demande que la Commission précise en particulier le détail de l'objectif qu'elle propose, à savoir que d'ici à 2005, 50 % des voies de péage devront être uniquement à perception électronique. Le Comité demande à la Commission de confirmer si l'objectif proposé doit être entendu au sens où 50 % des voies de péage devront être équipées uniquement pour la perception électronique, ou bien au sens où 50 % des péages qui sont électroniques continueront à accepter, simultanément, les transactions manuelles;

6.4. demande à la Commission d'envisager les conséquences de l'objectif des 50 % pour les voies à fournir aux gares de péage. Il se peut qu'en exigeant que 50 % des voies soient électroniques, l'on obtienne pour seul résultat d'obliger les gestionnaires de réseaux à augmenter le nombre de voies pour éviter les encombrements causés par les automobilistes qui ne seront peut-être pas passés de la méthode de paiement manuelle à la méthode électronique;

6.5. reconnaît le droit des États membres d'exclure les ponts et tunnels à péage où les volumes de circulation sont très peu importants et dont les recettes trop faibles ne leur permettent pas d'assumer le financement d'un système électronique de perception des droits de péage. Dans ce cas, l'on pourrait réaliser une analyse avantages/coûts pour déterminer s'il est rentable d'installer un système électronique de perception des droits de péage.

## 7. Non-paiement des droits de péage

7.1. estime que la Commission n'a pas accordé une attention suffisante aux différents problèmes mis en évidence par les systèmes de tarification existants pour ce qui concerne le non-paiement des droits de péage. Le non-paiement est devenu une préoccupation de première importance pour de nombreux systèmes de péage existants;

7.2. demande à la Commission d'apporter des preuves de la manière dont sera traité le problème du non-paiement, aussi

bien à l'intérieur des États membres que d'un État membre à l'autre. Il conviendrait que la Commission indique clairement aux usagers de la route comment sera déclenché le paiement de pénalités et qu'elle prévoise un certain degré d'harmonisation des pénalités sur tout le territoire de l'Union européenne. L'existence de différences importantes entre les pénalités d'un bout à l'autre de la Communauté pourrait menacer de compromettre le Marché intérieur communautaire;

7.3. approuve l'intention de la Commission de mettre en place un réseau d'information entre les administrations nationales compétentes en matière de permis de conduire, comme cela est proposé dans le programme d'action européen pour la sécurité routière <sup>(1)</sup> et propose aussi que la Commission élabore des propositions en vue d'autoriser les pouvoirs publics des États membres à engager des procédures de recouvrement de coûts à l'encontre de véhicules immatriculés dans un autre État membre.

(1) COM(2003) 311 final.

## RESPECT DE LA VIE PRIVÉE

8. invite la Commission à examiner, d'une part, les conséquences que comporte la surveillance par satellite de la circulation des conducteurs et, d'autre part, les éventuelles préoccupations que pourraient éprouver les conducteurs à propos du respect de la vie privée et à propos de la liberté de circulation.

## ITINÉRAIRES DE CONTOURNEMENT

9. demande à la Commission d'utiliser l'évolution vers la technologie satellitaire comme occasion de sensibiliser davantage les conducteurs aux itinéraires de contournement prévus par les pouvoirs publics pour les cas d'urgence et d'encombrements graves. Si l'on ne prévoit pas convenablement ces itinéraires de contournement et si l'on n'informe pas suffisamment les conducteurs de leur existence, l'on risque de déplacer simplement les encombrements et les goulots d'étranglement depuis les routes principales capables d'absorber des volumes importants de circulation vers des routes plus petites susceptibles de s'encombrer plus facilement.

## LES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ DES RÉGIONS

### AMÉLIORATION DE L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE

#### Recommandation 1

Considérant — effacer

Texte proposé pour la directive de la Commission (considérant n° 6)	Amendement
<p>Les nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS), appliquées au télépéage, permettent de répondre aux exigences des nouvelles politiques tarifaires envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent en effet de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements pour l'équipement des infrastructures, ni la construction de nouvelles plateformes de péage. Ces technologies ouvrent également la porte à de nouveaux services de sécurité et d'information vers les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, l'information 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 <i>Galileo</i> lancé par l'Union européenne en 2002, apportera à partir de 2008, une qualité d'information supérieure à celle que permet le système GPS actuel, et optimale pour les services télématiques routiers. Le système précurseur EGNOS sera déjà opérationnel en 2004 avec des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient présenter des problèmes sur des questions telles que la fiabilité des contrôles et la prévention des fraudes.</p>	<p><del>Les nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS), appliquées au télépéage, permettent de répondre aux exigences des nouvelles politiques tarifaires envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent en effet de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements pour l'équipement des infrastructures, ni la construction de nouvelles plateformes de péage. Ces technologies ouvrent également la porte à de nouveaux services de sécurité et d'information vers les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, l'information 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 <i>Galileo</i> lancé par l'Union européenne en 2002, apportera à partir de 2008, une qualité d'information supérieure à celle que permet le système GPS actuel, et optimale pour les services télématiques routiers. Le système précurseur EGNOS sera déjà opérationnel en 2004 avec des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient présenter des problèmes sur des questions telles que la fiabilité des contrôles et la prévention des fraudes.</del></p>

## Recommandation 2

## Considérant — ajout

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p>De nombreuses collectivités locales ont créé des systèmes locaux de tarification des voies encombrées dans des zones urbaines, et ces systèmes ont pour objectif la gestion de la demande, et non le financement des infrastructures. Il est de l'intérêt de tous les usagers de la route que ces systèmes de péage répondent aussi, à l'avenir, aux critères de compatibilité. Toutefois, il conviendrait que conformément au principe de proportionnalité, l'on prévoie pour les systèmes locaux de tarification des voies encombrées des conditions de mise en œuvre plus généreuses, étant donné que certains de ces systèmes sont de petites dimensions et que leurs effets sur l'interopérabilité des routes communautaires sont limités.</p>

## Exposé des motifs

Cet amendement s'explique de lui-même.

## Recommandation 3

## Article premier

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un «service européen de télépéage» est créé. Ce service doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale ou au niveau régional par les États membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur sur l'entier territoire de l'Union.</p> <p>Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un «service européen de télépéage» est créé. Ce service doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale ou au niveau régional par les États membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur sur l'entier territoire de l'Union.</p>	<p>Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un «service européen de télépéage» est créé. Ce service doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale, ou au niveau régional ou à l'échelon local par les États membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur, à l'initiative des autorités nationales, régionales ou locales sur l'entier territoire de l'Union.</p> <p>Pour atteindre l'objectif fixé au premier alinéa, un «service européen de télépéage» est créé. Ce service doit assurer l'interopérabilité pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place à l'échelle nationale, ou au niveau régional ou à l'échelon local par les États membres ainsi que de ceux à mettre en place dans le futur, à l'initiative des autorités nationales, régionales ou locales sur l'entier territoire de l'Union. N'entrent pas dans le champ d'application de la présente directive:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) les systèmes de télépéage routier pour lesquels il n'existe pas de moyen électronique de perception,</li> <li>(b) les systèmes électroniques de télépéage routier qui ne nécessitent l'installation d'aucun équipement à bord des véhicules,</li> <li>(c) les petits systèmes de télépéage routier, à caractère strictement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les obligations prévues par la directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages.</li> </ul>

## Exposé des motifs

Le texte doit indiquer clairement que seules les autorités nationales, régionales ou locales ont le droit de mettre en application des politiques de tarification. S'il est vrai que la Communauté peut définir les objectifs politiques généraux, ainsi que le contexte général, elle ne doit pas, en revanche, disposer de la compétence lui permettant de mettre elle-même en application des politiques de tarification.

## Recommandation 4

## Article 2, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Un «service européen de télépéage» est créé au titre de l'article 3 au 1 <sup>er</sup> janvier 2005. À partir de cette date les opérateurs doivent mettre à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement à embarquer à bord des véhicules, fourni au titre de tous les systèmes de télépéage en service dans l'Union, et destiné aux véhicules de tous types selon le calendrier visé à l'article 3 alinéa 3, qui soit interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction sur le territoire de l'Union.	Un «service européen de télépéage» est créé au titre de l'article 3 au 1 <sup>er</sup> janvier 2005 2008. À partir de cette date les opérateurs doivent mettre à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement à embarquer à bord des véhicules, fourni au titre de tous les systèmes de télépéage en service dans l'Union, et destiné aux véhicules de tous types selon le calendrier visé à l'article 3 alinéa 3, qui soit interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction sur le territoire de l'Union.

## Exposé des motifs

La prolongation de cette période est nécessaire pour permettre aux systèmes de péage à micro-ondes existants de passer au «service européen de télépéage».

## Recommandation 5

## Article 2, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les systèmes mis en service dans le cadre du «service européen de télépéage» avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 devront avoir abandonné la technologie micro-ondes 5.8 GHz au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Une stratégie de migration de ces systèmes devra être conçue et mise en œuvre entre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et le 1<sup>er</sup> janvier 2012.</p> <p>Les systèmes mis en service dans le cadre du «service européen de télépéage» avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 devront avoir abandonné la technologie micro-ondes 5.8 GHz au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Une stratégie de migration de ces systèmes devra être conçue et mise en œuvre entre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et le 1<sup>er</sup> janvier 2012.</p>	<p>Les systèmes mis en service dans le cadre du «service européen de télépéage» avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 devront avoir abandonné la technologie micro-ondes 5.8 GHz au 1<sup>er</sup> janvier 2012-2014 pour tous les péages, à l'exception des systèmes locaux de tarification des voies encombrées, et au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les systèmes locaux de tarification des voies encombrées. Une stratégie de migration de ces systèmes devra être conçue et mise en œuvre entre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour tous les péages, à l'exception des systèmes locaux de tarification des voies encombrées, et le 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les systèmes locaux de tarification des voies encombrées.</p> <p>Il conviendra d'entreprendre avant la fin de l'année 2007 une étude destinée à évaluer le degré d'interopérabilité. Si l'interopérabilité n'est pas réalisée, il conviendra alors d'entreprendre l'élaboration d'une stratégie de migration en vue d'améliorer l'interopérabilité.</p>

## Exposé des motifs

Après consultation des collectivités territoriales qui exploitent déjà des péages et qui décident de demander des redevances aux usagers de la route, il est apparu que le délai de 2012 est trop rigoureux. L'on prévoit que le passage de la technologie à micro-ondes à la technologie satellitaire ne sera pas aussi rapide que le propose la Commission. Le principe de proportionnalité devrait être d'application, et les systèmes locaux de tarification des voies encombrées devraient être justiciables de conditions de mise en œuvre plus généreuses, étant donné que certains de ces systèmes sont de petites dimensions et que leurs effets sur l'interopérabilité des routes communautaires sont limités.

## Recommandation 6

## Article 2, paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Afin de s'assurer que les technologies satellitaire et de communications mobiles répondent aux besoins des exploitants des systèmes de télépéage, la Commission présentera, avant le 31 décembre 2007, un rapport préparé avec l'assistance du Comité télépéage et, les cas échéant, une proposition pour proroger l'utilisation des systèmes à micro-ondes.	Afin de s'assurer que les technologies satellitaire et de communications mobiles répondent aux besoins des exploitants des systèmes de télépéage, la Commission présentera, <i>après concertation avec les opérateurs de systèmes de péage</i> , et avant le 31 décembre 2007, un rapport préparé avec l'assistance du Comité télépéage et, les cas échéant, une proposition pour proroger l'utilisation des systèmes à micro-ondes.

## Exposé des motifs

La Commission ne peut pas gérer le passage à l'interopérabilité si elle ne coopère pas pleinement avec les opérateurs de péages et avec les gestionnaires des infrastructures, lesquels sont, normalement, les collectivités territoriales.

## Recommandation 7

## Article 2, paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR Insérer
Les États membres prennent les mesures nécessaires afin d'augmenter l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils veillent notamment à ce qu'en 2005 au plus tard, au moins 50 % des voies de péages de chaque gare soient équipées de péage électronique.	Les États membres prennent les mesures nécessaires afin d'augmenter l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils veillent notamment à ce qu'en <del>2005</del> 2008 au plus tard, au moins 50 % des voies de péages de chaque gare soient équipées de péage électronique. <i>L'objectif de 50 % n'oblige pas à faire en sorte que les voies de télépéages qui contribuent à permettre d'atteindre l'objectif de 50 % soient exclusivement électroniques. L'on autorisera la coexistence de la perception manuelle et des nouvelles technologies électroniques.</i>

## Exposé des motifs

Il ne faut pas exiger des gestionnaires de péages qu'ils fournissent des voies supplémentaires dans le but d'assurer la perception exclusivement électronique des droits de péage. Prévoir de telles infrastructures supplémentaires se révélerait coûteux en termes financiers et en termes de conséquences négatives pour l'environnement, et serait source de confusion pour les usagers des péages, ce qui serait susceptible d'aggraver les encombrements. La prolongation de ce délai est nécessaire pour assurer la cohérence avec d'autres amendements proposés.

## Recommandation 8

## Article 3, paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
(a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules transportant plus de 9 passagers (chauffeur +8) à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2005,	(a) pour tous les véhicules utilisant les péages autres que des système locaux de tarification des voies encombrées, de plus de 3,5 tonnes et pour les véhicules transportant plus de 9 passagers (chauffeur +8), à partir du 1 <sup>er</sup> janvier <del>2005</del> 2008,
(b) pour tous les autres types de véhicules au plus tard au 1 <sup>er</sup> janvier 2010.	(b) pour tous les autres types de véhicules <i>utilisant les péages autres que des système locaux de tarification des voies encombrées</i> , au plus tard au 1 <sup>er</sup> janvier <del>2010</del> 2012.
	(c) <i>pour tous les véhicules utilisant des systèmes locaux de tarification des voies encombrées, au plus tard en 2014.</i>

## Exposé des motifs

La prolongation de ces périodes est nécessaire pour permettre aux systèmes de péage à micro-ondes de passer au «service de télépéage». Le principe de proportionnalité devrait être d'application, et les systèmes locaux de tarification des voies encombrées devraient être justiciables de conditions de mise en œuvre plus généreuses, étant donné que certains de ces systèmes sont de petites dimensions et que leurs effets sur l'interopérabilité des routes communautaires sont limités.

## Recommandation 9

## Article 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
La Commission est assistée par le «comité télépéage», composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.	La Commission est assistée par le «comité télépéage», composé de représentants des États membres <i>et des collectivités territoriales</i> et présidé par le représentant de la Commission.

## Exposé des motifs

Il faut que les collectivités territoriales soient associées à ces discussions, étant donné le rôle qu'elles jouent dans l'organisation des péages et dans la mise en place de politiques de perception de droits de péage. Conformément au principe de subsidiarité, les collectivités territoriales doivent pouvoir participer à ces discussions, puisqu'il peut survenir des cas où une collectivité territoriale s'efforcerait d'appliquer une politique de mise en place de systèmes de péage, alors que cette politique se trouverait éventuellement en désaccord avec les politiques suivies au niveau national de l'État membre.

La suppression est la conséquence de l'amendement à l'article 5.

Bruxelles, le 20 novembre 2003.

*Le Président  
du Comité des régions*

Albert BORE

---

**Avis du Comité des régions sur la «Communication de la Commission “Vers une stratégie thématique pour la prévention et le recyclage des déchets”»**

(2004/C 73/12)

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

vu la communication de la Commission intitulée «Vers une stratégie thématique pour la prévention et le recyclage des déchets» (COM(2003) 301 final),

vu la décision de la Commission européenne, en date du 28 mai 2003, de le consulter à ce sujet, conformément à l'article 265, paragraphe 1, du traité instituant la Communauté européenne,

vu la décision prise par son Bureau le 19 juin 2003, de charger la commission du développement durable d'élaborer un avis en la matière,

vu le document à l'examen,

vu le Sixième programme communautaire d'action pour l'environnement,

vu le paragraphe 5 de son document intitulé «Les priorités politiques du Comité des régions pour la période de 2002 à 2006», qui réclame notamment, en matière de protection environnementale,

- b) des normes matérielles communautaires qui contribuent réellement à améliorer la qualité de l'environnement et qui devraient être des exigences nationales,
- c) des normes communautaires indispensables en matière de protection de l'environnement,