

Mars 2017

## L'Eurovignette et le cadre nécessaire à la promotion d'un service européen de télépéage (SET)

### Principal instrument

[Directive 1999/62/CE](#) relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Eurovignette) et [directive 2004/52/CE](#) concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté

*La présente note d'information fait partie de la série «Évaluation de la mise en œuvre» du service de recherche du Parlement européen (EPRS), consacrée au fonctionnement pratique de la législation en vigueur de l'Union. Chacune de ces notes d'information traite d'une législation spécifique de l'Union européenne qui fait ou fera sous peu l'objet d'une proposition de modification de la Commission, destinée à actualiser le texte. Avec ces «évaluations de la mise en œuvre», le service de recherche du Parlement européen (EPRS) entend présenter une brève sélection des documents publics concernant la mise en œuvre, l'application et l'efficacité de la législation européenne à ce jour. Cette sélection se compose de textes publiés notamment par les institutions européennes, les comités consultatifs et les parlements nationaux, et de documents liés à des consultations externes et des campagnes d'information. Ces textes permettront d'aider les commissions parlementaires dans leur travail d'examen de la nouvelle proposition de la Commission une fois qu'elle aura été déposée.*

**Commission du Parlement européen compétente** au moment de l'adoption de la législation de l'Union: Commission des transports et du tourisme (TRAN).

**Dates d'adoption** de la législation initiale en séance plénière: [7 mai 1999](#) (Eurovignette) et [20 avril 2004](#) (SET).

**Date limite de mise en œuvre:** Transposition avant le 1<sup>er</sup> juillet 2000 (Eurovignette). La directive (SET) précise qu'une décision sur la définition du service européen de télépéage doit être prise par la Commission avant le 1<sup>er</sup> juillet 2006<sup>1</sup>; dans le cas contraire, une nouvelle date doit être fixée conformément aux procédures spécifiées dans la directive.

**Date prévue pour la révision de la législation:** Conformément à la directive 2011/76/UE qui modifie l'Eurovignette (directive 1999/62/CE), un rapport de mise en œuvre devrait être présenté au plus tard en octobre 2015 et se pencher notamment sur «l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, ainsi que sur l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes». Pour le SET, il n'existe aucune clause de révision spécifique mais la Commission, en liaison avec le comité du télépéage, doit élaborer un rapport pour le 31 décembre 2009 au plus tard. Ce rapport comprendra une étude de l'utilisation de chacune des technologies prescrites par la législation ainsi qu'une analyse coûts-avantages.

**Calendrier pour la modification de la législation:** Des propositions visant à modifier la législation relative à ces deux directives sont attendues au deuxième trimestre de l'année 2017 (voir le programme de travail de la Commission pour 2017, [nouvelles initiatives](#)).

### 1. Contexte

L'Union européenne s'est fixé des objectifs ambitieux pour lutter contre le changement climatique, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % d'ici 2020 et de 40 % d'ici 2030<sup>2</sup>. De manière générale, les émissions ont diminué mais, dans le domaine des transports, elles ont augmenté depuis 1990.

<sup>1</sup> La décision de la Commission sur la définition du SET a été adoptée le 6 octobre 2009; [décision de la Commission 2009/750/CE](#).

<sup>2</sup> C'est-à-dire une réduction de 20 % ou de 40 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, voir [les statistiques d'Eurostat sur les émissions de GES](#).

En effet, les GES provenant des transports (y compris l'aviation) représentent la deuxième source d'émissions par secteur<sup>3</sup>. En 2014, ils représentaient 25 % des émissions totales, dont près de trois quarts dus au transport routier. Les voitures particulières étaient responsables de la majeure partie des émissions (44 %), tandis que 18 % étaient imputables aux véhicules utilitaires lourds<sup>4</sup>.

En 2013, les trois quarts du fret intérieur ont été transportés par route (75 %), tandis que 18 % ont été transportés par chemin de fer. Des différences entre les États membres ont été notées. En Espagne, en Grèce et en Irlande, les transports routiers représentaient plus de 90 % du transport intérieur de marchandises alors que, dans les pays baltes, ce chiffre était d'environ un tiers ou moins. Dans certains pays, la majorité du transport routier de marchandises était national, comme au Royaume-Uni et en Suède, alors que le transport international dominait en Lettonie, en Lituanie, au Luxembourg, en Slovaquie et en Slovénie (80 % ou plus)<sup>5</sup>. En matière de coûts, le carburant représentait environ un tiers des coûts pour les opérateurs de fret, tandis que les redevances routières ne représentaient que près de 2 % des coûts d'exploitation totaux<sup>6</sup>. Les redevances routières sont plus fréquemment imposées aux poids lourds: en 2012, 22 États membres appliquaient des redevances à ces types de véhicules, tandis que seulement douze pays de l'Union imposaient également une taxe aux véhicules privés légers<sup>7</sup>.

Le [livre blanc de 2011 sur les transports](#)<sup>8</sup> établissait un cadre pour la construction d'un système de transport compétitif tout en réduisant les émissions de GES. Le document énonçait divers objectifs, visant notamment à ce que 30 % des transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km soient transférés vers d'autres modes de transport, tels que le transport ferroviaire ou la navigation, d'ici 2030, et à progresser vers la pleine application des principes de «l'utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur». Plus récemment, en juillet 2016, la Commission a publié sa [stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions](#)<sup>9</sup>, dans laquelle elle définit les moyens de réduire les émissions dans le secteur des transports.

C'est dans ce contexte que la Commission européenne a l'intention de présenter des propositions concernant la modification de la directive Eurovignette ([directive 1999/62/CE](#)), qui traite des redevances routières pour les poids lourds, et du cadre visant à promouvoir le service européen de télépéage ([directive 2004/52/CE](#)). Ces mesures législatives n'étaient pas initialement axées sur la réduction des émissions de GES. Cependant, avec le temps, cet aspect est devenu plus important. En novembre 2016, une [analyse d'impact initiale](#) a été publiée, présentant les principaux objectifs qui concernent la révision de l'Eurovignette. Ces objectifs étaient les suivants: 1) veiller à ce que la tarification routière puisse devenir un outil efficace pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et l'encombrement de la circulation; 2) faire en sorte que la tarification routière reflète de façon appropriée le coût et la fréquence d'utilisation; et 3) garantir une amélioration de la qualité des routes conformément au droit d'usage. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du thème de la décarbonation inclus dans la [stratégie des transports routiers pour l'Europe](#), qui prévoit également des actions futures dans les domaines du marché intérieur, des droits des travailleurs et des technologies numériques.

Des propositions connexes, relatives à la directive sur les véhicules propres et aux émissions de CO<sub>2</sub> après 2020, devraient également être présentées au deuxième trimestre 2017, conformément au [programme de travail de la Commission pour 2017](#). Parmi les autres initiatives en matière de transport figure la [proposition](#) récemment publiée sur les énergies renouvelables après 2020, qui traite de questions plus vastes, telles que les carburants renouvelables et les voitures électriques.

---

<sup>3</sup> [Émissions de GES par secteur source](#), Eurostat ([env air gge](#)), Agence européenne pour l'environnement.

<sup>4</sup> [GES provenant des transports](#), Agence européenne pour l'environnement, 2016.

<sup>5</sup> [Statistiques sur le transport de marchandises](#), Eurostat Statistics Explained, janvier 2016.

<sup>6</sup> [SWD\(2013\) 1](#).

<sup>7</sup> [«Technology options for the European Electronic Toll Service»](#) (Options technologiques pour le service européen de télépéage), document préparé pour la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, 2014.

<sup>8</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

## 2. Législation

Lorsque l'Eurovignette ([directive 1999/62/CE](#)) a été adoptée, en 1999, elle visait avant tout à améliorer le fonctionnement du marché intérieur, à harmoniser les systèmes de tarification routière et à empêcher les États membres d'appliquer des redevances discriminatoires pour privilégier le transport national aux dépens de l'international. Elle fixe des péages et des droits d'usage pour les véhicules d'au moins 12 tonnes. La tarification doit tenir compte des coûts de construction, d'exploitation et d'entretien des infrastructures. Toutefois, elle n'obligeait alors pas les pays à instaurer des redevances routières. La législation a ensuite été modifiée sous la forme de la [directive 2006/38/CE](#), qui a facilité l'introduction de différents systèmes de péage et a renforcé le lien entre ces derniers et les objectifs environnementaux. Elle a également étendu les redevances aux véhicules de plus de 3,5 tonnes<sup>10</sup>. La nécessité de veiller à ce que les prix des transports reflètent le coût de la pollution et de l'encombrement causés par l'utilisation des véhicules est devenue de plus en plus importante. [La directive 2011/76/UE](#) a illustré cela en permettant aux États membres d'imposer une tarification sur les coûts externes liés à la pollution ainsi qu'aux coûts d'infrastructure.

La législation actuelle prévoit deux types de paiement: les vignettes et les péages. Les vignettes sont des redevances fondées sur la durée, que les utilisateurs achètent pour une période déterminée, par exemple pour une durée journalière, mensuelle ou annuelle. En ce qui concerne les péages, en revanche, la redevance dépend de la distance parcourue. Indépendamment du système adopté, les frais devraient varier en fonction de la quantité d'émissions émises par le véhicule. À cet effet, il existe actuellement six catégories de normes européennes d'émissions applicables aux véhicules utilitaires lourds, qui vont d'EURO I à EURO VI, cette dernière catégorie étant la plus propre. La législation s'applique aux voies non urbaines du [réseau transeuropéen de transport](#)<sup>11</sup> (RTE-T) et aux autoroutes. Cependant, les États membres sont libres d'appliquer également des redevances à d'autres routes. La plupart des États membres financent leurs infrastructures routières au moyen de leurs budgets généraux, même si ceux qui ont des concessions autoroutières utilisent également les revenus de ces contrats pour les infrastructures. La législation permet aux États membres d'utiliser les revenus des redevances routières pour couvrir les coûts liés au transport; de nombreux pays ont fait usage de cette possibilité, bien qu'elle soit facultative<sup>12</sup>.

Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous, la plupart des États membres ont désormais recours à des péages kilométriques pour les véhicules utilitaires lourds. Plusieurs des pays cités ci-dessous utilisent des systèmes différents en fonction du véhicule. Le Danemark et la Suède, par exemple, utilisent un système fondé sur la durée (Eurovignette) pour les véhicules de plus de 12 tonnes, mais un système fondé sur la distance parcourue pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Tableau 1: Type de système de tarification routière

Système de tarification pour les poids lourds	Pays
Eurovignette	Danemark*, Luxembourg, Pays-Bas et Suède*
Vignette	Bulgarie, Lettonie, Roumanie, Royaume-Uni
Télépéage sur l'ensemble du réseau	Allemagne, Autriche, Belgique, France, Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque et Slovaquie
Péages des concessions autoroutières	Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Portugal et Slovénie

<sup>10</sup> Les pays qui disposent d'un système de vignettes n'appliquent généralement que la limite de 12 tonnes.

<sup>11</sup> Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un réseau qui comprend des routes, des lignes ferroviaires, des voies de navigation intérieures, des ports intérieurs et maritimes, des aéroports et des terminaux rail-route dans les 28 États membres.

<sup>12</sup> Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995 (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995), préparée pour la Commission européenne par Ricardo-AEA, janvier 2014.

Source: Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995 (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995), p. 31 avec les mises à jour disponibles sur <https://www.eurovignettes.eu/portal/> et [DKV euroservice.com](http://DKV.euroservice.com)

\* Plus d'un système de paiement mis en place, généralement en fonction du poids du véhicule.

[L'analyse d'impact initiale](#) (All) de l'Eurovignette met en lumière le fait que, bien que les États membres puissent maintenant avoir recours à la directive Eurovignette révisée pour différencier les redevances afin de lutter contre les problèmes d'encombrement, cette possibilité est rarement utilisée. L'All attribue cette situation aux conditions restrictives des dispositions de la législation<sup>13</sup>. Il y est également constaté que la tarification relative aux coûts externes, tels que la pollution atmosphérique et la pollution sonore, a été peu exploitée.

[La directive 2004/52/CE](#) «fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans l'Union européenne». Ce texte concerne les péages imposés à tous les types de véhicules. La directive exige que tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes: la localisation par satellite; les communications mobiles (GSM-GPRS); et la technologie des micro-ondes (DSRC)<sup>14</sup>. Elle met également en place un service européen de télépéage (SET) pour permettre aux usagers de la route de s'inscrire une fois auprès d'un prestataire du SET et de pouvoir ensuite payer à tous les systèmes de tarification routière en Europe à l'aide d'un seul équipement embarqué. Cette législation visait à compléter les services locaux de télépéage, et non pas à les remplacer. À l'heure actuelle, il existe une grande variété de systèmes opérationnels à travers l'Union, mais les DSRC représentent la technologie la plus utilisée<sup>15</sup>. Les aspects techniques sont détaillés dans la [décision 2009/750/CE de la Commission](#).

Il avait été prévu qu'un SET entièrement interopérable, offrant des services de perception par télépéage, serait disponible pour les poids lourds avant octobre 2012 et pour tous les véhicules avant 2014, mais cela n'a pas été réalisé<sup>16</sup>. Une [communication](#)<sup>17</sup> de la Commission d'août 2012 énonce les progrès réalisés jusqu'alors et les problèmes en suspens (pour en savoir plus, se reporter à la section suivante sur la mise en œuvre).

### 3. Mise en œuvre et évaluation

#### 3.1 Mise en œuvre

Dans l'[évaluation](#) de 2013 de la directive Eurovignette (1999/62/CE), la Commission a indiqué que tous les pays avaient communiqué les mesures qu'ils avaient prises pour transposer la législation et que, jusqu'à présent, des actions avaient été entreprises dans un cas seulement.

L'évaluation de l'Eurovignette, commandée en externe par la Commission et publiée au début de l'année 2014, a examiné le degré d'application de la législation et a conclu que la plupart des États membres de l'Union ont transposé la directive de 1999 et sa modification en 2006, mais que seuls quelques États membres ont systématiquement mis en œuvre et appliqué toutes les dispositions de la directive<sup>18</sup>. Par exemple, certains pays ont laissé les péages de concession hors du champ d'application de la législation ou n'ont pas appliqué systématiquement toutes les dispositions.

---

<sup>13</sup> Voir, par exemple, l'article 7 *octies*, paragraphe 2, de la [directive 2011/76/UE](#).

<sup>14</sup> Voir [Electronic Pricing and Payment](#) (tarification et paiement électroniques), Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports.

<sup>15</sup> [Technology options for the European Electronic Toll Service](#) (Options technologiques pour le service européen de télépéage), préparé pour la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, 2014.

<sup>16</sup> SET, [feuille de route de l'évaluation](#) 2015.

<sup>17</sup> COM(2012) 474.

<sup>18</sup> [Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995](#) (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995), préparée pour la Commission européenne par Ricardo-AEA, janvier 2014. Voir p. 113 du rapport pour plus de détails.

Un examen des avis d’infraction formulés depuis 2014 montre que seules quelques procédures relatives au transport routier et aux redevances routières pour les poids lourds ont été engagées par la Commission, y compris l’application de la décision de la Commission sur la définition du service européen de télépéage, qui avait pour but de garantir la mise en place de systèmes nationaux de télépéage. De plus amples informations ont également été demandées pour une affaire relative aux redevances pour les poids lourds non résidents (voir [l’avis d’infraction de la Commission européenne d’avril 2016](#))<sup>19</sup>.

En ce qui concerne la directive 2004/52/CE sur le SET, comme indiqué plus haut, la mise en œuvre a été retardée. Le rapport 2012 de la Commission<sup>20</sup> a conclu que, même si certains progrès avaient été réalisés, la plupart des systèmes de télépéage étaient mis en place sans envisager de dimension européenne future et qu’il y avait un manque général de coopération entre les différents groupes de parties prenantes. La plupart des États membres n’avaient pas encore complété la mise en place des cadres nationaux qui permettraient aux fournisseurs éventuels de services de télépéage de s’inscrire. Dans certains cas, les contrats des percepteurs de péages comprenaient des clauses restrictives qui dissuadaient les fournisseurs éventuels de services de télépéage de prendre part au projet. Pour que les progrès soient garantis, la Commission a proposé une approche progressive, se concentrant d’abord sur la mise en œuvre aux niveaux régionaux transfrontaliers dans les États membres où la circulation est la plus dense.

### 3.2 Évaluations

Les deux évaluations de l’Eurovignette (directive 1999/62/CE) ont été menées en 2013. Toutes deux concluent que les redevances fondées sur la distance, qui varient en fonction du niveau de pollution des véhicules, constituent le moyen le plus efficace d’utiliser les redevances routières pour lutter contre les émissions. Il a été constaté que la souplesse de la directive avait conduit au développement de solutions divergentes en matière de redevances routières dans l’ensemble de l’Union, ce qui rendait la comparaison difficile. Les deux rapports tirent parfois des conclusions différentes des données disponibles. Par exemple, le rapport de la Commission se montre plus positif que le rapport externe quant à l’incidence des changements de mode de transport (de la route au chemin de fer) engendrés par les redevances routières.

En ce qui concerne le SET (directive 2004/52/CE), une [feuille de route](#) de la Commission datant de septembre 2009 annonçait une évaluation à venir qui contrôlerait la précision de l’application du cadre juridique ainsi que la pertinence des objectifs et s’ils avaient été atteints. Les rapports disponibles à ce jour ont également fait ressortir le manque d’harmonisation entre les différents systèmes utilisés et les véhicules concernés et ont montré que les différentes technologies actuellement utilisées pour le télépéage présentent différents avantages et inconvénients. Les deux évaluations sont résumées ci-dessous.

[Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995](#) (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995), préparée pour la Commission européenne, janvier 2014

Ce rapport sert à la fois d’évaluation des politiques européennes de tarification routière menées depuis 1995 jusqu’à la directive modificative 2006/38/CE, incluse dans l’évaluation, et de base à l’analyse des possibles impacts ex ante de la révision plus récente de l’Eurovignette au moyen de la directive 2011/76/UE. En ce qui concerne la méthode, le rapport ne la décrit pas précisément et n’identifie pas non plus les groupes de parties prenantes cités. Cependant, il semble que le rapport se fonde principalement sur une recherche documentaire, un sondage et une analyse qualitative. Le rapport souligne certaines mises en garde, concernant notamment la quantité insuffisante de données disponibles, et note que les diverses méthodes des États membres en matière de tarification routière compliquent également l’évaluation. Étant donné que certains pays de l’Union ont considéré que certaines données, concernant par exemple le non-paiement des taxes, étaient confidentielles, ces informations n’ont pas pu être incluses dans le rapport.

<sup>19</sup> L’affaire relative aux redevances pour les véhicules privés et les non-ressortissants, récemment réglée par la Commission, ne rentre pas dans le cadre de la présente note d’information.

<sup>20</sup> COM(2012) 474.

Le rapport souligne également la difficulté d'établir un lien entre les réformes législatives et les changements de comportement, car un certain nombre de facteurs peuvent influencer les opérateurs du secteur des transports. En particulier, la rapidité et la fiabilité peuvent influencer davantage leurs décisions que le prix des redevances routières. La récession de 2008 a contribué à réduire les transports routiers, ce qui rend encore plus difficile l'estimation de l'incidence des politiques spécifiques visant ce même objectif.

L'évaluation conclut que la plupart des pays de l'Union ont mis en œuvre un certain type de droit d'usage et que les redevances sont généralement différenciées par catégorie EURO. Elle indique que tous les pays, à l'exception de ceux qui figurent dans l'accord Eurovignette, veillent clairement à ce qu'au moins une partie des revenus provenant des taxes routières soient réinvestis dans le réseau de transport. Malgré cela, de nombreuses parties prenantes ont estimé que des efforts restent à accomplir dans ce domaine pour assurer une transparence totale. L'examen n'a en outre constaté aucun prix minimum excessif pour les vignettes, mais a noté la possibilité que des taux élevés quotidiens s'avèrent discriminatoires envers les usagers internationaux. Cependant, un seul pays accordait des remises pour les usagers réguliers. Le rapport fait également observer que les redevances routières n'ont pas entraîné de changement modal.

En général, les systèmes de péage étaient plus efficaces que les systèmes de vignette, car les redevances fondées sur la distance étaient plus susceptibles de réduire la pollution que les redevances fondées sur la durée. Le rapport a également constaté que les péages pour les poids lourds à l'échelle du réseau généraient plus de revenus que les systèmes de vignette pour les poids lourds et que les défauts de paiement de la part des conducteurs étaient moins fréquents.

En ce qui concerne la directive 2004/52/CE, le rapport a fait remarquer que, malgré une certaine résistance initiale, le soutien public au télépéage était relativement élevé; néanmoins, pour que les péages transfrontaliers aient une incidence positive, un engagement politique décisif et une plus grande harmonisation seraient nécessaires.

Le rapport définit deux priorités concernant l'amélioration de la qualité de l'air: l'utilisation plus fréquente de véhicules de catégorie EURO supérieure et l'amélioration de l'efficacité du transport. Il ajoute toutefois que l'instrument politique le plus important pour remédier aux problèmes environnementaux liés aux transports consiste à envisager une réglementation directe des polluants atmosphériques émis par les poids lourds.

Enfin, le rapport formule une série de recommandations: 1) mettre en œuvre des mesures pour encourager le passage des systèmes de vignette aux systèmes de télépéage; 2) supprimer les obstacles indirects entravant l'utilisation de redevances qui varient en fonction du moment de la journée; 3) renforcer l'interopérabilité des systèmes des États membres; et 4) harmoniser les systèmes de tarification routière afin que le principe du «pollueur-payeur» soit cohérent dans tous les États membres.

[Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicle for the use of certain infrastructure](#) (Évaluation ex post de la directive 1999/62/CE), telle que modifiée, concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, document de travail des services de la Commission européenne [SWD(2013) 1], 2013

Le rapport décrit l'état d'avancement de l'application et de l'impact de la législation en 2013. L'examen ne définit aucune méthode et ne fournit que de brèves informations sur les sources utilisées pour tirer ses conclusions. Le rapport constate que la directive fournit un cadre efficace qui permet aux États membres d'appliquer des redevances routières sans discrimination à l'égard des usagers non nationaux. Cependant, il indique également qu'en raison de la divergence des systèmes de tarification et des technologies utilisées, la législation n'a pas abouti à un marché pleinement intégré. Les différents systèmes représentent un coût supplémentaire pour les usagers des transports. Il souligne également qu'au niveau agrégé de l'Union, les avantages de la tarification routière en matière d'amélioration du bien-être sont évidents. Ces avantages peuvent toutefois varier au niveau régional. Les zones à forte densité de trafic ont pu bénéficier du revenu des redevances routières tandis que celles situées dans les régions plus périphériques ont vu leurs liaisons routières s'améliorer. Le rapport estime que les péages fondés sur la distance représentent la meilleure

solution puisqu'ils offrent davantage de possibilités de tarification différenciée des véhicules et sont donc plus sensibles aux signaux de prix. On s'attendait à ce que le passage au télépéage soit rapide mais, comme cela n'a pas été le cas, de nombreuses différences nationales subsistent.

#### 4. Autres rapports, évaluations et études à l'échelle de l'Union européenne

[State of the Art of Electronic Road Tolling \(ETS\) Acts](#) (État de la technique des actes sur le service de télépéage), préparé pour la Commission européenne, octobre 2015

Ce rapport est fondé sur des études de cas et des entretiens réalisés avec 32 percepteurs et opérateurs de péages, prestataires de services de télépéage et fournisseurs de technologie. L'objectif principal de ce rapport est de fournir un aperçu des solutions actuelles et futures en matière de télépéage et de déterminer les obstacles à l'interopérabilité à l'échelle de l'Union entre les différents systèmes de télépéage. À l'heure actuelle, les systèmes de télépéage varient considérablement d'un État membre à l'autre. Le rapport note que la méthode de tarification routière, les types de véhicules taxés ainsi que la longueur du réseau routier sont tous des facteurs qui influenceront la conception d'un système et le choix de la technologie. Le rapport soutient qu'il est également important de tenir compte de l'évolution générale du secteur des transports, par exemple eu égard aux voitures sans conducteur ou à l'augmentation des péages urbains, et d'autres avancées technologiques. Il passe en revue les différents systèmes et coûts pour formuler une série de recommandations, qui comprennent les propositions suivantes: harmoniser les procédés et introduire des dispositifs embarqués de SGNS<sup>21</sup> ou tout autre dispositif similaire; étendre la liste des technologies spécifiques à utiliser pour la tarification dans la législation; fournir des conseils sur la protection des données et de la vie privée eu égard au télépéage; veiller à ce que la législation concernée (y compris l'Eurovignette) soit interprétée de la même manière afin de ne pas imposer d'exigences onéreuses aux fournisseurs de systèmes de péage; et coopérer plus efficacement sur l'application transfrontalière de la loi.

[Expert Review of the EETS Legislative Acts](#) (Examen des actes législatifs sur le SET réalisé par des experts), préparé pour la Commission européenne, septembre 2015

Cette évaluation du SET couvre la directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE. Il s'agit en effet d'un examen des deux textes législatifs et de quelques remarques sur la pertinence de ces textes. Le rapport ne semble pas utiliser de méthode spécifique ni analyser de données disponibles. Il s'agit d'un avis indépendant sur ces dispositions légales, fondé principalement sur l'expérience acquise lors de la mise en place des systèmes de télépéage en Europe. Ce rapport est lié à l'étude précédente, rédigée par le même prestataire extérieur.

[Technology options for the European Electronic Toll Service](#) (Options technologiques pour le service européen de télépéage), préparé pour la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, 2014

Cette étude passe en revue les options futures pour le SET et évalue les forces et les faiblesses de six technologies actuellement utilisées. Trois d'entre elles figurent dans la législation relative au SET: 1) les communications spécialisées à courte portée (DSRC); 2) la technologie des systèmes globaux de navigation par satellite (SGNS); et 3) les communications mobiles (GSM et smartphones). Les autres technologies évaluées ne sont pas considérées comme conformes au SET: 1) le système automatisé de reconnaissance des plaques minéralogiques (ANPR); 2) l'identification par radiofréquences (RFID); et 3) le péage basé sur le tachygraphe. Ces technologies diffèrent en matière de précision, de coût, d'interopérabilité et de possibilités d'application. Certaines suscitent également plus de préoccupations quant à la protection de la vie privée en raison des données recueillies. Après évaluation de l'éventualité, pour ces technologies, de devenir rapidement obsolètes, le rapport conclut que les DSRC, les SGNS et l'ANPR ne semblent présenter aucun risque d'obsolescence. La technologie des communications mobiles (GSM/GPRS) comporte quant à elle plus de risques et est susceptible d'être dépassée par les technologies 3G et 4G, de plus en plus utilisées. Les DSRC représentent la technologie la plus utilisée en Europe, bien qu'elle nécessite des équipements routiers

---

21 Technologie des systèmes globaux de navigation par satellite (SGNS).

coûteux et manque de flexibilité. Les technologies SGNS et GSM sont les solutions les plus flexibles, mais elles sont moins développées et moins utilisées. Pourtant, aucune de ces technologies n'est jugée capable d'accroître l'interopérabilité dans l'Union. Le rapport estime qu'il est nécessaire d'harmoniser le système et de s'employer à faire du système de télépéage l'option par défaut en Europe. Pour ce faire, le rapport recommande que tous les véhicules soient équipés de dispositifs de télépéage, que le marché soit libéralisé, mais que des normes cohérentes soient respectées. Une politique d'application rigoureuse est également nécessaire et le meilleur moyen d'y parvenir serait de partager les données et de créer une base de données d'enregistrement paneuropéenne contenant les coordonnées des mauvais payeurs.

[Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles](#) (Étude sur les impacts de l'application des systèmes de vignette aux véhicules privés), préparée pour la Commission européenne, février 2012

Cette étude examine les résultats de la mise en œuvre du système de vignette pour les véhicules particuliers. Des vignettes pour ce type de véhicule existent en Autriche, en Bulgarie, en Hongrie, en République slovaque, en République tchèque, en Roumanie et en Slovénie. Il n'existe aucune législation européenne spécifique, équivalente à celle qui concerne les poids lourds, pour ce système. Le rapport se fonde principalement sur des données qualitatives et examine certaines défaillances dans l'application du système, telles que des méthodes divergentes de tarification des produits, qui ne sont pas basées sur des critères de tarification objectifs. Cela signifie généralement que les tarifs journaliers sont disproportionnés du point de vue de leur coût et ont donc un impact négatif sur les usagers à court terme, qui sont majoritairement des usagers étrangers. Le rapport note également un manque de signalisation avancée destinée à avertir les usagers de la route du risque de prise de mesures d'application et révèle la présence d'éléments prouvant que les mesures d'application ciblent les usagers étrangers de manière plus agressive. Il conclut que l'introduction de remises sur le prix des vignettes afin de réduire le nombre d'usagers polluants sur les routes pourrait avoir un impact positif. Toutefois, pour que cette stratégie soit efficace, il convient d'envisager, en parallèle, d'autres politiques visant à promouvoir l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement, telles que des subventions ou des privilèges en matière de stationnement.

[Study on economic and social impact of the implementation of Directive 2004/52/CE on interoperability of Electronic fee collection in Europe](#) (Étude sur l'impact économique et social de la mise en œuvre de la directive 2004/52/CE sur l'interopérabilité des paiements électroniques des péages en Europe), préparée pour la Commission européenne, 2007

Le présent rapport examine les incidences socio-économiques des services de télépéage sur diverses parties prenantes, telles que les prestataires de services de télépéage, les entreprises de transport et les producteurs de dispositifs embarqués. Le rapport s'appuie sur des entretiens avec divers groupes d'acteurs concernés ainsi que sur des recherches documentaires. Après avoir examiné l'application actuelle, le rapport conclut que les systèmes de télépéage varient considérablement d'un État membre à l'autre, mais que l'utilisation des services de télépéage augmente, bien que ce ne soit pas nécessairement lié à la directive mais plus aux avantages du système et aux améliorations technologiques. Le rapport prévoit que l'utilisation de systèmes de télépéage continuera d'augmenter pour tous les véhicules.

## **5. Position du Parlement européen**

### **5.1. Résolutions du Parlement européen**

#### **[Résolution du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports](#)**

Dans cette résolution, le Parlement demande à l'Union de maintenir son rôle de chef de file mondial dans la promotion de la décarbonation dans le secteur des transports. Il soutient une application plus large des principes de «l'utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» afin de mettre les modes de transport sur un pied d'égalité en supprimant, par exemple, les subventions fiscales nuisibles pour l'environnement. Il demande un financement suffisant pour garantir l'achèvement du réseau routier central RTE-T d'ici 2030. Il demande en outre à la Commission d'évaluer si les différents régimes de tarification routière actuellement en vigueur pour les voitures particulières sont compatibles avec les traités européens, et de veiller à ce qu'ils respectent



le principe de non-discrimination en fonction du lieu de résidence. Il demande également que des initiatives soient lancées pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et établir des limites contraignantes à la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> provenant des voitures et des camions pour la période au-delà de 2020. En ce qui concerne les véhicules commerciaux lourds, il demande l'achèvement sans retard d'un outil de simulation permettant de mesurer de manière fiable la consommation de carburants et les émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules. Une fois cette étape franchie, il demande que de nouvelles limites contraignantes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> soient prises en considération, le cas échéant. La résolution demande également à la Commission d'envisager la création d'une agence européenne du transport routier. Le [suivi](#) de la Commission constate que plusieurs initiatives concernant des instruments visant à favoriser le financement ont été mises en œuvre, comme le [règlement relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) qui a été adopté afin d'encourager les investissements privés. D'autres types d'activités comprennent un rapport d'expertise sur les «Nouveaux mécanismes financiers pour les projets d'infrastructures de transport en Europe», publié en juin 2015<sup>22</sup>. Bien qu'un plan d'action pour la promotion des carburants de substitution doive être présenté sous peu, la Commission ne prévoit pas d'évaluation systématique des régimes de tarification des voitures particulières dans les États membres. Il est cependant envisageable que la révision de la directive Eurovignette, qui vise les poids lourds, puisse être étendue à d'autres véhicules. La Commission confirme que de nouvelles procédures de contrôle des émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds sont en cours d'élaboration et qu'une proposition législative est à l'étude.

#### [Résolution du 25 avril 2013 sur une stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe](#)

Le Parlement demande que des mesures énergiques soient prises pour remédier à l'insuffisance des progrès en matière de service européen de télépéage (SET), regrette le peu d'intérêt qu'expriment les États membres en ce sens, et demande une action politique forte pour remédier à la situation, la stratégie centrée sur le marché adoptée par la Commission s'étant révélée infructueuse. Il se déclare également préoccupé par l'approche régionale proposée par la Commission pour améliorer l'application du système. Il demande une approche communautaire continue et l'ouverture de procédures d'infraction contre les États membres qui ne respectent pas la réglementation. Il demande en outre à la Commission de procéder, avant fin 2013, à un examen des données disponibles afin de proposer des solutions pour un SET fondé sur les meilleures pratiques et demande instamment que soient présentées, le cas échéant, de nouvelles propositions pour aborder les questions soulevées par cet examen.

Dans son [suivi](#), la Commission souligne qu'elle envisage une nouvelle initiative de tarification routière qui pourrait éventuellement promouvoir le SET comme un outil de financement routier. Elle envisage également une approche obligatoire pour la mise en place du SET. En ce qui concerne son approche régionale, la Commission veillera à ce que les solutions puissent s'étendre à toute l'Union européenne et ne pense pas que cette approche retardera la mise en place d'un système à l'échelon européen. Elle ajoute qu'elle prend déjà des mesures contre le non-respect de la législation par l'intermédiaire du projet «EU Pilot», une action volontaire qui peut précéder et prévenir les mesures d'infraction. En ce qui concerne l'examen, la Commission convient que cela serait utile, mais indique qu'il lui faudrait plus de temps. Pour ce qui est des systèmes opérationnels, elle recommande d'ores et déjà l'utilisation des technologies GPS/GPRS plutôt que des DSRC.

## 5.2 Questions des députés

### [Question écrite de Renaud Muselier \(PPE, France\), novembre 2015](#)

Cette question concerne l'Eurovignette et les éventuelles révisions ultérieures de la directive. Le député évoque des problèmes de circulation sur les autoroutes qui ne sont pas considérées comme une traversée alpine et qui ont vu augmenter le trafic de poids lourds au point de représenter la moitié des passages transalpins franco-italiens. Il demande si, pour encourager le changement modal, la Commission devrait

---

<sup>22</sup> Voir le plan d'action qui en découle: [Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects](#) (Utilisation optimale des nouveaux mécanismes financiers pour les projets européens d'infrastructures de transport).

considérer comme prioritaire l'introduction d'une tarification en fonction du kilométrage parcouru pour les poids lourds de transit d'un poids supérieur à 3,5 tonnes circulant sur les axes autoroutiers.

#### **Réponse donnée par M<sup>me</sup> Bulc au nom de la Commission, février 2016**

La Commission a déclaré qu'elle était généralement en faveur des systèmes de péage qui s'appuient sur les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur et qu'elle avait confirmé sa position dans son programme de travail pour 2016, dans laquelle elle affirmait qu'elle encouragerait l'utilisation de système de péage routier non discriminatoires fondés sur les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. En ce qui concerne la question plus spécifique du passage entre la France et l'Italie, la Commission se réfère à une [réponse précédente](#) précisant que, si l'Eurovignette révisée prévoit la possibilité d'appliquer, dans des circonstances exceptionnelles, une majoration à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers qui connaissent des problèmes de congestion, un accord entre les deux pays en question serait d'abord nécessaire.

#### **Question écrite de Mercedes Bresso (S&D, Italie), février 2015**

Cette question s'intéresse aux raisons pour lesquelles il n'y a pas eu de progrès dans la mise en œuvre du système européen de péage routier (directive 2004/52/CE) et la députée demande également des informations supplémentaires sur les États membres qui ont pleinement appliqué la directive en question et, le cas échéant, sur les nouvelles initiatives que la Commission envisage vis-à-vis du SET.

#### **Réponse donnée par M<sup>me</sup> Bulc au nom de la Commission, avril 2015**

La Commission a répondu qu'elle avait exposé les principales raisons du manque de progrès dans sa communication de 2012. Elle a également entrepris d'autres mesures en demandant une évaluation de la législation afin d'obtenir des informations plus détaillées. En ce qui concerne la mise en œuvre, tous les États membres ont transposé la directive, mais peu d'entre eux l'ont fait correctement, et des procédures d'infraction ont donc été engagées contre certains États membres. Une fois l'évaluation finalisée, la Commission envisagera de proposer des modifications législatives à la directive ou, peut-être, de financer le déploiement du SET dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

## **6. Consultations de parties prenantes organisées par la Commission européenne**

Une [consultation](#) sur la révision de l'Eurovignette (directive 1999/62/CE) a eu lieu entre juillet et octobre 2016. Cette consultation a recueilli des opinions sur la manière dont la législation a fonctionné jusqu'à présent, par exemple eu égard au financement de l'infrastructure routière, au traitement de plusieurs types de véhicules et aux divergences des systèmes de redevances routières dans l'Union. La consultation a également porté sur les options politiques permettant de remédier aux faiblesses identifiées dans la législation actuelle. Parmi ces options, on peut citer les idées suivantes: inclure des véhicules plus légers dans la législation, introduire des redevances obligatoires fondées sur la distance, inclure tous les transports routiers de marchandises dépassant les 3,5 tonnes sans exception et remplacer le système de catégories EURO par un système reflétant davantage le coût externe de la pollution atmosphérique et sonore. La compétence législative de l'Union a également été abordée dans la question suivante: si l'Union s'occupait de toutes les redevances sur les véhicules routiers, qu'en serait-il des taxes d'encombrement? Selon le [résumé](#) des résultats, 135 réponses ont été reçues, dont un grand nombre (36 réponses) était coordonné au vu des nombreuses réponses normalisées. La plupart des répondants se sont félicités de l'harmonisation juridique accrue, et la majorité a estimé que la législation ne devrait pas se concentrer uniquement sur les poids lourds et a appuyé les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. Les associations de consommateurs et les citoyens étaient les plus susceptibles de soutenir l'établissement de liens entre la tarification et la pollution. On a également constaté relativement peu d'appui à l'idée d'étendre les redevances à toutes les routes principales.

En parallèle, une [autre consultation](#) a été réalisée au sujet du réexamen du service européen de télépéage (directive 2004/52/CE et décision 2009/750/CE). La consultation a abordé certaines des faiblesses identifiées dans le rapport sur la mise en œuvre publié par la Commission en 2012<sup>23</sup>. Elle a recueilli des commentaires

---

<sup>23</sup> COM(2012) 474.

sur des questions telles que les exigences imposées aux prestataires du SET vis-à-vis d'une couverture universelle et des interrogations sur la nécessité de prendre des mesures dans les cas où le percepteur de péages et le prestataire de services de péage correspondent à la même entité. Parmi les autres domaines abordés figurent les coûts du SET, l'interopérabilité entre les systèmes, les obstacles à une meilleure coopération entre les États membres, les possibilités d'échange transfrontalier d'informations sur les mauvais payeurs, ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies, telles que les smartphones, pour les systèmes de péage.

Le rapport qui en a découlé présente les réponses apportées par la consultation susmentionnée ainsi que par une consultation réalisée auparavant, en 2015, dans le cadre des travaux d'évaluation du SET. Les [résultats](#) révèlent que 35 réponses au total ont été reçues pour la consultation de 2016 et 22 pour l'évaluation de 2015.

## 7. Comité économique et social européen

Le Comité économique et social européen (CESE) a mis en place un programme relatif aux transports. Parmi les événements plus récents dans le domaine du transport routier, on peut citer une [conférence](#) qui s'est tenue en octobre 2016 sur l'avenir des corridors du réseau central européen (RTE-T). Des exposés ont été présentés à travers le réseau, les orateurs partageant leur expérience concernant l'engagement des parties prenantes et soulevant d'autres questions.

Dans un [avis](#) de mai 2016, le CESE s'est félicité de l'intention de la Commission d'harmoniser le système de tarification routière et de clarifier le principe du pollueur-payeur. Il a également constaté que le commissaire responsable avait déclaré que la Commission prévoyait de «proposer, vers la fin de 2016, un système européen pour les camions et les voitures particulières avec une réglementation uniforme pour la perception de péages dans tous les États membres de l'UE basé, exclusivement sur le nombre de kilomètres parcourus». L'avis a rappelé que des mesures supplémentaires seraient nécessaires pour respecter les engagements pris dans le cadre de la COP21, par exemple l'accroissement de l'efficacité énergétique ainsi que la promotion de l'électromobilité et des transports publics.

En avril 2016, le CESE a organisé, avec le soutien de la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen, une [audition](#) commune pour débattre de l'incidence de la conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) sur la politique des transports de l'Union. Cette audition a permis d'avertir que, comme les transports constituent un secteur où les émissions continuent à croître, il est essentiel que des mesures soient prises dans ce domaine, en particulier dans les zones urbaines les plus touchées.

## 8. Cour des comptes européenne

[Les fonds de la politique de cohésion de l'UE consacrés aux routes sont-ils dépensés à bon escient?](#) Rapport spécial n° 5, 2013

La Cour des comptes européenne (CCE) a réalisé, entre 2000 et 2013, un audit des investissements en matière d'infrastructure routière financés par les Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion. Elle a choisi de contrôler 24 projets d'investissement en Allemagne, en Espagne, en Grèce et en Pologne, ces pays ayant bénéficié des financements les plus importants au cours de cette période. Le coût total des projets contrôlés était supérieur à trois milliards d'euros. L'audit a utilisé divers calculs des coûts pour examiner les projets, c'est-à-dire les coûts totaux du projet, les coûts de construction (tous les matériaux et les travaux nécessaires à la réalisation du projet) et les coûts de construction de la chaussée (coût de la construction du revêtement de la route uniquement).

Le rapport conclut que ces projets ont en partie atteint leurs objectifs, en ce sens qu'ils ont entraîné un gain de temps et un renforcement de la sécurité routière, mais qu'ils n'ont pas été à la hauteur des attentes dans d'autres domaines. Tous les projets n'ont pas produit les retours sur investissement escomptés et il aurait fallu davantage veiller à garantir la rentabilité des projets. Pour de nombreux projets, les prévisions de trafic

se sont avérées inexactes ou le type de route n'était pas approprié, c'est-à-dire que les autoroutes, plus coûteuses, ont été privilégiées par rapport aux routes express même si elles n'étaient pas vraiment nécessaires. En général, les projets ont eu tendance à dépasser les délais et le budget prévus. Le rapport formule plusieurs recommandations, dont les suivantes: il conviendrait de garantir que la Commission analyse les différences des coûts de construction des routes entre les États membres; la Commission devrait en outre promouvoir et diffuser les meilleures pratiques de manière proactive; et tous les projets financés par l'Union devraient être pleinement compétitifs et disposer d'indicateurs clairs de succès.

#### [Les programmes Marco Polo ont-ils contribué efficacement au transfert du trafic routier vers d'autres modes de transport?](#) Rapport spécial n° 3, 2013

Le recours accru au transport multimodal représente depuis de nombreuses années l'un des principaux objectifs de l'Union. Les programmes Marco Polo ont été mis en place en 2003 dans le cadre des efforts visant à transférer le transport de marchandises de la route vers les chemins de fer, la navigation intérieure et le transport maritime. Le premier programme était doté d'un budget d'un peu plus de 100 millions d'euros, tandis que le programme Marco Polo II, qui couvre la période 2007-2013, a reçu un budget de 450 millions d'euros. Ces projets ont été gérés directement par la Commission et l'audit a examiné l'efficacité de celle-ci dans la gestion et la supervision des projets. L'examen a porté sur 16 projets jusqu'en juillet 2012. Ensemble, ils représentaient plus de 19 millions d'euros d'engagements et plus de 11 millions d'euros de paiements.

La CCE a constaté que les programmes étaient inefficaces et n'avaient qu'une incidence limitée sur le transfert modal du fret routier. En outre, trop peu de propositions de projet ont été présentées en raison des conditions d'accès peu encourageantes. Par ailleurs, le rapport conclut que la plupart des projets auraient été lancés même sans le financement de l'Union. Compte tenu des résultats décevants, la CCE a recommandé d'interrompre tout projet de transport lorsqu'il est conçu sur le même modèle que les programmes Marco Polo, c'est-à-dire une stimulation descendante de l'offre, et, le cas échéant, d'analyser la valeur ajoutée de l'Union avant de financer tout projet futur.

Dans un domaine connexe, à savoir le transport ferroviaire, un rapport spécial sur [le transport ferroviaire de marchandises](#)<sup>24</sup> a été publié en 2016. La CCE conclut que le transport ferroviaire n'est pas parvenu à concurrencer efficacement le transport routier. Cela s'explique entre autres par la faible vitesse des trains de marchandises et par le manque de coopération entre les États membres. En effet, la CCE a signalé n'avoir relevé aucun élément attestant d'une hausse significative du transport ferroviaire de marchandises durant la dernière décennie. Le rapport note également que, dans trois des cinq pays audités, davantage de fonds de l'Union ont été alloués à des projets d'infrastructure routière qu'à des projets d'infrastructure ferroviaire. Un soutien mieux ciblé est nécessaire pour garantir un transport ferroviaire plus fiable et plus souple, davantage orienté vers les clients, ainsi qu'un service de transport plus compétitif en matière de durée et de coût.

## 9. Conclusion

Les différents rapports et évaluations montrent qu'il existe des différences considérables dans la manière dont la tarification routière a été mise en œuvre dans les États membres. Cela signifie qu'il reste des efforts à accomplir pour parvenir à un marché entièrement intégré. Si cet objectif n'a pas encore été atteint, c'est partiellement en raison de la flexibilité des différentes législations qui a permis aux États membres d'appliquer des systèmes qui répondaient avant tout à leurs besoins. À présent que la politique des transports est de plus en plus liée à la réduction des émissions, ces différences posent davantage problème. Les données disponibles montrent qu'il existe des différences qualitatives entre les systèmes de tarification routière, les redevances fondées sur la distance parcourue constituant l'option la plus efficace. En effet, il est évident qu'une évolution en faveur de ce système se dessine depuis un certain temps déjà et que les

---

<sup>24</sup> CCE: Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE: toujours pas sur la bonne voie, Rapport spécial n° 8, 2016.

redevances routières varient généralement en fonction des émissions. Les examens n'ont pas constaté de discrimination à l'encontre des utilisateurs de poids lourds.

Dans le domaine du télépéage, il existe également d'importantes variations. Si la technologie des communications spécialisées à courte portée (DSRC) est le système le plus utilisé, il subsiste des défis considérables en matière d'interopérabilité. En effet, certains soutiennent qu'aucun des systèmes actuellement utilisés dans le cadre du SET ne fera augmenter l'opérabilité. Les progrès technologiques facilitent néanmoins l'harmonisation de ces services. Or, certains affirment que l'harmonisation progressive constatée à ce jour est davantage liée aux nouvelles technologies qu'à la législation de l'Union.

Si un système harmonisé est important pour le marché intérieur, les redevances routières sont également devenues étroitement liées à la réduction des émissions, conformément au principe du «pollueur-payeur». Suivant cette logique, il serait difficile de ne pas envisager de prévoir des redevances routières pour tous les véhicules, d'autant que les émissions des voitures particulières représentent une plus grande proportion d'émissions de GES que les poids lourds. En effet, la consultation de la Commission sur le sujet confirme que des options très variées sont envisagées. Un champ d'application plus large soulève davantage de défis et, à mesure que les redevances routières se perfectionnent, par exemple dans le cas des redevances fondées sur la durée, il convient de veiller davantage à ce que les tarifs ne soient pas discriminatoires à l'égard de certains usagers de la route, en particulier les non-nationaux.

Toutefois, les redevances routières ne représentent actuellement qu'une très faible proportion des coûts totaux pour le secteur des transports, ce qui signifie que les changements de comportement dus uniquement à ces redevances seront probablement limités. Pour réduire considérablement les émissions imputables aux transports, des actions beaucoup plus vastes seront nécessaires.

## 10. Autres sources d'information

**Données d'Eurostat sur les transports** – voir <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/statistics-illustrated>

### Commission européenne

- Études sur les routes – voir [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_en)
- Rapports des groupes d'experts sur les technologies du SET  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/eets\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/eets_en)

**EPRS** – voir <http://www.europarl.europa.eu/thinktank/fr/home.html>, y compris les documents tels que:

- [The Cost of Non-Europe in the Single Market in Transport and Tourism: Road transport and railways](#)

**Données de l'Agence européenne pour l'environnement sur les transports** – voir

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

**OCDE** – voir <http://www.oecd-ilibrary.org/fr> (donne accès aux publications de l'Agence internationale de l'énergie)

---

Pour contacter l'unité Cycle politique, veuillez envoyer un courrier électronique à l'adresse suivante: [EPRS-PolicyCycle@ep.europa.eu](mailto:EPRS-PolicyCycle@ep.europa.eu)

Manuscrit achevé en février 2017. Bruxelles, © Union européenne, 2017.

Les opinions exprimées dans le présent document relèvent de la seule responsabilité de son ou de ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

[www.europarl.europa.eu/thinktank](http://www.europarl.europa.eu/thinktank) (internet) – [www.eptthinktank.eu](http://www.eptthinktank.eu) (blog) – [www.eprs.sso.ep.parl.union.eu](http://www.eprs.sso.ep.parl.union.eu) (intranet)