



Le service européen de télépéage (SET)

Cette brochure contient le texte du document de travail de la direction générale de la mobilité et des transports sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union et le service européen de télépéage — Guide pour l'application de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil et de la décision 2009/750/CE de la Commission.

***Europe Direct est un service destiné à vous aider
à trouver des réponses aux questions
que vous vous posez sur l'Union européenne.***

**Un numéro unique gratuit (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès aux numéros 00 800 ou peuvent facturer ces appels.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2011

ISBN 978-92-79-18639-4

doi:10.2833/69468

© Union européenne, 2011

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Photo reproduite avec l'aimable autorisation de N. V. Westerscheldetunnel.

PRÉFACE



Des réseaux de transport efficaces sont essentiels pour la compétitivité de nos économies. Le succès du marché intérieur et d'une mobilité durable dans l'UE repose principalement sur la disponibilité et l'exploitation efficace d'un réseau routier adapté.

Le transport routier continue de croître rapidement, accompagné de congestions et de goulets d'étranglement qui touchent une part croissante du réseau. Mais l'infrastructure routière ne peut pas être étendue à l'infini: nous avons besoin d'une meilleure gestion globale du trafic afin de l'exploiter à sa pleine capacité.

Le péage routier a été initialement introduit pour financer la construction et l'entretien des autoroutes. En prenant également en compte les paramètres temps/distance/lieu ainsi que d'autres paramètres liés à l'usager et au véhicule (par exemple les poids et dimensions, l'efficacité énergétique, les caractéristiques environnementales, le nombre de passagers...), il peut également permettre d'atteindre des objectifs plus larges de politique de transport comme la modification des habitudes des usagers, l'internalisation des coûts externes générés par la route, l'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et la limitation de l'impact écologique.

Les divers systèmes européens de télépéage routier introduits au niveau local et national à partir des années 90 étaient, et sont encore en général, incompatibles. Ils obligent les conducteurs à installer plusieurs balises électroniques à l'intérieur de leur véhicule pour pouvoir utiliser les divers systèmes rencontrés sur leur itinéraire. Avec la croissance du trafic routier international, l'objectif d'internaliser les externalités de la route a acquis une importance particulière et plusieurs États membres envisagent d'introduire des systèmes étendus de télépéage routier. L'interopérabilité des systèmes existants et futurs doit être assurée.

Le service européen de télépéage (SET) garantira l'interopérabilité des télépéages sur l'ensemble du réseau routier de l'Union européenne (UE). Le SET permettra aux usagers de la route de payer facilement les péages dans toute l'UE avec un seul contrat souscrit auprès d'un prestataire de services unique et un terminal embarqué unique. En limitant les échanges en argent liquide aux postes de péage et en éliminant les procédures fastidieuses pour les usagers occasionnels, le SET facilitera quotidiennement les activités des utilisateurs, améliorera la fluidité du trafic et réduira les embouteillages.

Il contribuera également à poursuivre l'extension de la société de l'information au transport routier, car les fonctionnalités de l'équipement SET embarqué peuvent être utilisées par d'autres services et applications télématiques à valeur ajoutée, comme l'eCall, l'information en temps réel sur le trafic et le tourisme, etc. Le SET contribuera donc à renforcer la compétitivité de l'industrie européenne des technologies de l'information et de la communication dans ce secteur, déjà au premier plan international.

L'engorgement actuel des routes et les émissions croissantes du secteur routier donnent une indication claire de la nécessité d'agir. Le service européen de télépéage est une première étape qui peut faciliter la mise en œuvre de nombreux instruments de politique routière.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Skallas', with a long horizontal stroke extending to the right.

Siim Kallas
Vice-président de la Commission européenne
Commissaire chargé des transports

REMARQUES

1. Ce guide est destiné à servir de manuel de référence pour tous les acteurs directement ou indirectement concernés par la directive 2004/52/CE ⁽¹⁾ sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et la décision 2009/750/CE ⁽²⁾ sur la définition du service européen de télépéage et ses aspects techniques. Il doit être lu et utilisé comme une aide pour la mise en œuvre de l'interopérabilité de la perception électronique de péages (EFC) et du SET; il ne se substitue pas à la directive 2004/52/CE ni à la décision 2009/750/CE. Ce guide vise simplement à expliquer et clarifier certains des aspects les plus importants relatifs à la mise en œuvre de l'interopérabilité de l'EFC et du SET. Ce guide vise à limiter le nombre de recours aux clauses de sauvegarde prévues au chapitre V de la décision 2009/750/CE, notamment ceux qui proviennent d'interprétations divergentes de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE.
2. Aux fins de transposer la directive 2004/52/CE et d'appliquer la décision 2009/750/CE, les autorités des États membres doivent se référer à la directive et à la décision mentionnées ci-avant.
3. En aucun cas le présent document ne peut remplacer le contenu de la directive et de la décision.
4. Ce guide a été préparé par la direction générale de la mobilité et des transports avec l'assistance d'un groupe de travail comprenant des représentants du comité de régulation créé par la directive 2004/52/CE, des organismes européens de normalisation et de l'industrie.
5. Le guide est un document publiquement disponible. Il n'est pas contraignant au sens des actes législatifs adoptés par l'Union ⁽³⁾.
6. Il est important de noter que les références et procédures contenues dans ce guide relatives à l'évaluation de la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité du SET concernent uniquement la décision 2009/750/CE. La mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité du SET nécessite également le respect de toute la législation applicable de l'Union européenne, des législations nationales et des dispositions réglementaires compatibles avec la législation de l'Union européenne et appliquées de façon non discriminatoire.
7. Le guide sera révisé et mis à jour pour refléter, s'il y a lieu, les progrès et l'expérience acquise avec la mise en œuvre du service européen de télépéage.

(1) Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124, version corrigée dans JO L 200 du 7.6.2004, p. 50-57).

(2) Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques [notifiée sous le numéro C(2009) 7547] (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11-29).

(3) Le traité de Lisbonne a remplacé la Communauté européenne par l'Union européenne. La terminologie ancienne a été maintenue pour les documents qui n'ont pas encore été adaptés.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	5
1.1. Champ d'application	5
1.2. Audience visée	5
1.3. Contenu du guide	5
2. DIRECTIVE 2004/52/CE, DÉCISION 2009/750/CE ET SET	6
2.1. Objectifs et principes	6
2.2. Législation, normes et autres documents normatifs	6
2.2.1. Directive 2004/52/CE	6
2.2.2. Décision 2009/750/CE de la Commission	7
2.3. Feuille de route	14
2.4. Architecture générale du SET	16
3. CONTEXTE DU SET, RÔLES, PARTIES PRENANTES	24
3.1. Introduction	24
3.2. Parties prenantes	25
3.2.1. Entités internes	25
3.2.2. Systèmes et entités externes	26
3.2.3. Mandataire du fabricant	28
4. ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET	29
4.1. Principes	29
4.2. Responsabilités	29
4.3. Exigences	29
4.4. Procédures	30
4.4.1. Conformité aux spécifications	30
4.4.2. Aptitude à l'emploi	31
4.5. Normes et autres documents normatifs d'intérêt pour le SET	31
4.5.1. Normes et autres documents normatifs publiés d'application obligatoire	32
4.5.2. Normes et autres documents normatifs publiés d'application volontaire	35
4.5.3. Normes et autres documents normatifs en révision ou en développement	40
5. RELATIONS ENTRE PERCEPTEURS DE PÉAGES ET PRESTATAIRES DU SET	42
5.1. Principes	42
5.2. Exigences	43
5.3. Déclaration de secteur de SET	43
5.3.1. Avant-propos	43
5.3.2. Langue	44
5.3.3. Aspects légaux	44
5.3.4. Contenu	45
5.4. Règlement des différends	47

6. PRESTATION DU SERVICE	48
6.1. Responsabilités	48
6.2. Infraction au péage — Contrôle et sanction	48
6.2.1. Infraction au péage	48
6.2.2. Contrôle-sanction	49
6.2.3. Contrôle-sanction transfrontalier	49
ANNEXE 1: RÉFÉRENCES DES TRANSPOSITIONS NATIONALES DE LA DIRECTIVE 2004/52/CE	50
ANNEXE 2: PARAMÈTRES DE CLASSIFICATION DES VÉHICULES	53
ANNEXE 3: LIENS ET ADRESSES INTERNET UTILES	53
3.1. Liste des points de vente du <i>Journal officiel de l'Union européenne</i>	53
3.2. Législation européenne et documents relatifs à l'interopérabilité des systèmes de télépéage et au SET	53
3.3. Normes harmonisées	55
3.4. Liste des organismes notifiés en application de la décision 2009/750/CE de la Commission	55
3.5. Secteurs nationaux de SET et registres des prestataires du SET	55
3.6. Association professionnelle des percepteurs de péages	55
3.7. Association professionnelle des prestataires du SET	55
ANNEXE 4: MODULES D'ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET	56
ANNEXE 5: TÂCHES INCOMBANT AU FABRICANT ET À L'ORGANISME NOTIFIÉ POUR L'ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET	59
ANNEXE 6: MENTIONS OBLIGATOIRES SUR LES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS OFFICIELS ÉTABLIS PAR LES ORGANISMES NOTIFIÉS	61
ANNEXE 7: LE CONTEXTE EUROPÉEN DE NORMALISATION	63
ANNEXE 8: TERMINOLOGIE RELATIVE À L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ	64
ANNEXE 9: DÉFINITIONS	66
9.1. Norme harmonisée	66
9.2. Spécification technique	66
9.3. Conformité aux spécifications	66
9.4. Aptitude à l'emploi	66
9.5. Évaluation de la conformité aux spécifications	66
9.6. Évaluation de l'aptitude à l'emploi	66
9.7. Mise sur le marché	67
9.8. Mise en service	67
ANNEXE 10: LISTE DES SIGLES	67
ANNEXE 11: QUESTIONS QUE LES PARTIES PRENANTES PEUVENT SE POSER SUR LE SET	69
ANNEXE 12: SECTIONS DE PREN ISO 17573 MENTIONNÉES DANS CE GUIDE D'APPLICATION	69

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application

L'objectif de ce guide est d'aider à clarifier certains concepts et procédures cités dans la directive 2004/52/CE relative à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et dans la décision 2009/750/CE de la Commission relative à la définition du service européen de télépéage (SET). Le guide vise en particulier à expliquer comment les constituants d'interopérabilité du SET peuvent être évalués en vue de répondre aux exigences essentielles de la décision 2009/750/CE.

La directive 2004/52/CE — qui est entrée en vigueur le 26 juin 2004 — a été transposée dans les lois nationales par tous les États membres (l'annexe 1 donne les références aux transpositions nationales de la directive).

La décision 2009/750/CE de la Commission en date du 6 octobre 2009 fixe les exigences essentielles qui s'appliqueront au SET dans la totalité de l'Union. La décision est entrée en vigueur le 8 octobre 2009, par sa notification aux États membres.

Ce guide ⁽⁴⁾ doit être utilisé en conjonction avec la directive 2004/52/CE, la décision 2009/750/CE et toute la législation applicable. Il constitue une aide pour l'application correcte de la décision qui devrait conduire à la levée des obstacles et difficultés à la libre circulation du SET et de l'équipement embarqué (OBE) associé au sein de l'Union ⁽⁵⁾. Il n'est pas destiné à donner des orientations pour concevoir ou fabriquer des équipements SET.

1.2. Audience visée

Le but de ce guide est de faciliter le déploiement du SET par les États membres et les opérateurs et agents économiques concernés, comme les percepteurs de péages, les prestataires du SET, les équipementiers, les prestataires de services d'entretien, les associations professionnelles, les entités contractantes et les organismes notifiés habilités à évaluer la conformité aux spécifications des constituants d'interopérabilité du SET ou leur aptitude à l'emploi. Les usagers ou les associations d'utilisateurs pourront sans doute également trouver sans doute des informations qui les intéressent.

5

1.3. Contenu du guide

Dans un souci de transparence, ce guide a pour vocation d'aider toutes les parties concernées par la mise en œuvre du SET. Il contient, entre autres, une synthèse de toutes les informations pertinentes contenues dans les rapports produits par les groupes d'experts ⁽⁶⁾ qui ont contribué à l'élaboration de la décision 2009/750/CE. De plus, le guide donne l'état, au moment de sa rédaction, du processus de normalisation relatif au SET et présente une liste des normes européennes existantes ou en projet et autres documents relatifs à la directive 2004/52/CE et à la décision 2009/750/CE, y compris ceux qui ne sont pas explicitement cités dans la décision.

⁽⁴⁾ Ce guide n'a pas un caractère de prescription; ses dispositions ne prévalent pas sur celles de la directive 2004/52/CE ni de la décision 2009/750/CE.

⁽⁵⁾ Conformément à l'accord sur l'espace économique européen (EEE) [décision 94/1/CE du Conseil et de la Commission (JO L 1 du 3.1.1994, p. 1)], les territoires du Liechtenstein, de l'Islande et de la Norvège doivent être considérés, pour l'application de la directive 2004/52/CE, comme faisant partie du territoire de l'Union. Lorsque les expressions «Union», «territoire de l'Union» ou «marché unique» sont utilisées dans ce guide, elles font référence au territoire de l'EEE.

⁽⁶⁾ La liste des groupes d'experts et de leurs attributions est donnée dans l'annexe 3 de ce guide.

2. DIRECTIVE 2004/52/CE, DÉCISION 2009/750/CE ET SET

2.1. Objectifs et principes

La directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE connexe ont pour objectif de réaliser l'interopérabilité de tous les systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne afin d'éviter la prolifération de systèmes incompatibles, qui peut compromettre à la fois le bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs de politique de transport.

La directive décide donc la création d'un service européen de télépéage, qui couvre tous les réseaux routiers et les (infra)structures à péage dans l'Union sur lesquels la circulation est déclarée électroniquement au moyen d'un équipement embarqué, et définit les solutions techniques autorisées pour effectuer les transactions de péage électronique, à savoir les transmissions hertziennes à 5,8 GHz et la localisation par satellite couplé à des communications mobiles. Le SET permettra à tout usager de la route de payer facilement le péage dû sur toute route ou (infra)structure dans l'Union au moyen d'un seul contrat souscrit avec un prestataire du SET et d'un seul équipement embarqué. Chaque prestataire du SET doit couvrir l'ensemble des secteurs de SET au plus tard 24 mois après son enregistrement.

La directive n'a pas créé le SET en tant que tel, mais a plutôt fourni le cadre de référence pour son développement. La décision 2009/750/CE de la Commission a complété la définition du SET, en particulier en précisant les exigences essentielles pour l'interopérabilité ainsi que les aspects procéduraux, contractuels et légaux relatifs aux dispositions du SET. La décision de la Commission fixe les droits et obligations des prestataires du SET, des percepteurs de péages et des utilisateurs du SET.

2.2. Législation, normes et autres documents normatifs

2.2.1. Directive 2004/52/CE

Pour les objectifs, les articles suivants de la directive 2004/52/CE sont d'une importance particulière.

2.2.1.1. Article 1, paragraphe 3: création du SET

«[...] Un service européen de télépéage est créé. Ce service, qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres, garantit l'interopérabilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté, pour l'usager des systèmes de télépéage déjà mis en place dans les États membres ainsi que de ceux installés par la suite dans le cadre de la présente directive.»

Commentaires

Les États membres ne sont pas obligés de remplacer leurs systèmes actuels de télépéage par le SET, et ils ne sont pas empêchés de mettre en service de nouveaux systèmes de télépéage locaux ou nationaux qui utilisent une solution technique citée dans l'article 2, paragraphe 1, de la directive (localisation par satellite, communications mobiles et micro-ondes à 5,8 GHz). Lors de son introduction, le SET sera disponible dans les systèmes de télépéage nationaux ou locaux à des conditions qui ne devront pas dissuader les utilisateurs de souscrire ce service. En aucun cas, le péage ⁽⁷⁾ demandé aux utilisateurs du SET ne devra excéder le péage national ou local correspondant. Les utilisateurs du SET peuvent avoir à payer des droits au prestataire du SET. La facture destinée à l'utilisateur du SET devra séparer clairement le péage perçu au nom du percepteur de péages et les droits payés au fournisseur du SET.

2.2.1.2. Article 2, paragraphe 4: solutions techniques (équipement embarqué ouvert)

«Sans préjudice du paragraphe 1 [des solutions techniques qu'il expose], l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.»

⁽⁷⁾ C'est-à-dire la redevance, la taxe ou le droit prélevé au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage.

Commentaires

Le fait que l'équipement embarqué du SET propose des services autres que ceux du SET et des techniques autres que celles strictement requises par le SET ne doit pas amener un perceuteur de péages à discriminer les utilisateurs ni les prestataires du SET concernés. Le prestataire du SET a l'entière responsabilité envers un perceuteur de péages que les conditions de prestation du SET sont intégralement respectées, indépendamment des fonctionnalités et services offerts par l'équipement embarqué en complément au SET. La conception de l'équipement embarqué doit garantir que les fonctionnalités et services additionnels n'ont aucun impact sur la performance globale du SET et sa justesse.

2.2.1.3. Article 3, paragraphe 1: couverture du SET

«Un service européen de télépéage est mis en place et englobe tous les réseaux routiers de la Communauté sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçu(e) par voie électronique [...]»

Commentaires

Le SET couvre tous les secteurs à péage tombant dans le champ de la directive 2004/52/CE, c'est-à-dire tous les systèmes de péage routier demandant un équipement embarqué pour les déclarations de péage (à l'exception des petits systèmes de péage strictement locaux, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de cette directive seraient disproportionnés aux bénéfices). La couverture européenne totale est un élément essentiel du SET. La couverture européenne totale représente un effort considérable pour les nouveaux prestataires du SET et demande du temps; une période de 24 mois leur est donc accordée pour remplir cette exigence (pour plus de détails, voir le point 2.2.2.3. «Article 4, paragraphes 1 et 2: couverture européenne»).

2.2.1.4. Article 3, paragraphe 2: perception de péage et souscription au SET

«Le service européen de télépéage est indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules ainsi que du niveau de tarification appliqué et de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. Le service autorise à conclure des contrats quels que soient le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité des parties contractantes et la zone ou le point du réseau routier à l'égard duquel le péage est dû.»

Commentaires

Sans préjudice de la législation européenne, les États membres prennent les décisions fondamentales pour l'introduction du péage et les solutions techniques. En conformité avec le principe du marché unique de la libre circulation des services, les utilisateurs ont le droit de souscrire auprès des prestataires de service de leur choix. Il n'y a cependant pas d'obligation de service public. Les prestataires du SET peuvent avoir des règles pour accepter un utilisateur, mais elles ne doivent pas être discriminatoires et doivent être rendues publiques.

2.2.2. Décision 2009/750/CE de la Commission

La décision de la Commission a été élaborée avec l'assistance du comité du télépéage, composé de représentants des États membres et présidé par la Commission, en accord avec l'article 5 de la directive 2004/52/CE (procédure de comitologie). Le comité du télépéage a donné un avis positif unanime sur la proposition de décision de la Commission lors de sa réunion du 27 mars 2009, à laquelle 26 États membres étaient présents et un État membre était représenté.

La décision établit les conditions générales requises pour réaliser l'interopérabilité entre les équipements et procédures des prestataires du SET et des perceuteurs de péages.

Dans ce but, les articles suivants de la décision 2009/750/CE de la Commission établissent les droits et obligations des parties prenantes en vue de permettre le déploiement du SET.

2.2.2.1. Droits et obligations des États membres

- *Article 17 et annexe V: organismes notifiés*

- «1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi [...] en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification [...].»
2. Les États membres appliquent les critères figurant à l'annexe V pour l'évaluation des organismes candidats à la notification [...].»

Commentaires

Pour plus d'information sur l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité, sur les modules d'évaluation de conformité et sur l'application de certaines règles techniques nationales, consulter:

- le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30-47);
- la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82-128);
- le règlement (UE) n° 764/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 établissant les procédures relatives à l'application de certaines règles techniques nationales à des produits commercialisés légalement dans un autre État membre et abrogeant la décision n° 3052/95/CE (JO L 218 du 13.8.2008, p. 21-29).

L'annexe 3 de ce guide donne un lien vers la liste des organismes notifiés en relation avec l'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité du SET aux spécifications et à l'aptitude à l'emploi.

8

- *Article 19: registres*

- «1. Aux fins de l'application de la présente décision, chaque État membre tient un registre électronique national où sont consignés:
 - a) les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant:

[...]

— les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant dans son domaine de compétence.

[...]
 - b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement [...].

[...]
3. Les registres sont accessibles au public par voie électronique.»

Commentaires

Pour favoriser la dissémination de l'information et renforcer la compétition, la décision de la Commission impose que les registres des secteurs de SET accessibles au public contiennent des informations relatives aux prestataires du SET opérant dans chaque secteur. De leur côté, les prestataires du SET s'efforceront évidemment de promouvoir leurs services auprès des clients de leur segment cible.

- *Articles 10 et 11: institution d'un organe de conciliation*

«10.1. Chacun des États membres ayant au moins un secteur de SET désigne ou institue un organe de conciliation afin de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages disposant d'un secteur à péage situé sur son territoire et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages. L'organe de conciliation est en particulier habilité à examiner si les conditions contractuelles appliquées par un percepteur de péages à différents prestataires du SET sont non discriminatoires et reflètent de manière équitable les coûts et risques des parties au contrat.

10.2. Cet État membre prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que son organe de conciliation, de par sa structure organisationnelle et juridique, soit indépendant des intérêts commerciaux des percepteurs de péages et des prestataires du SET.

[...]

11.4. Afin de lui faciliter la tâche, les États membres habilite l'organe de conciliation à demander les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et à toute tierce partie contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné.

[...]»

Commentaires

Pour fournir un moyen de résolution des différends plus rapide que les procédures juridiques traditionnelles, les États membres instituent un organe chargé de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET dans le champ d'application du SET. Cet organe est habilité à examiner les conditions contractuelles entre les prestataires du SET et les percepteurs de péages. Un organe de médiation déjà existant peut être désigné pour exercer ces fonctions.

Les organes de conciliation doivent être indépendants dans leur organisation et leur structure légale des intérêts de tout percepteur de péages ou prestataire du SET. Cela n'interdit pas à un État membre de confier à son administration ce rôle de conciliation, même lorsque l'État membre joue le rôle de percepteur de péages, directement ou à travers une structure déléguée, mais la nécessaire indépendance doit être garantie, comme le stipule l'article 10, paragraphe 2.

Dans les États membres où il n'existe aucun secteur de SET, il n'y a nul besoin d'organe de conciliation.

2.2.2.2. Droits et obligations des percepteurs de péages

- *Article 5, paragraphe 1: compatibilité avec le SET*

«1. Lorsqu'un secteur de SET ne remplit pas les conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET fixées par la directive 2004/52/CE et la présente décision, le percepteur de péages responsable analyse le problème avec les parties intéressées et, lorsque cela relève de sa responsabilité, prend des mesures correctrices afin d'assurer l'interopérabilité de son système de péage avec le SET. Le cas échéant, le percepteur de péages informe l'État membre afin que le registre visé à l'article 19, paragraphe 1, point a), soit mis à jour.»

Commentaires

Pour permettre la création du SET prescrite par l'article 1, paragraphe 3, de la directive 2004/52/CE (voir la section 2.2.1.1), les percepteurs de péages dont le secteur est dans le champ de la directive garantissent que leurs systèmes présentent des conditions d'interopérabilité suffisantes pour l'existence du SET. Les percepteurs de péages ont la responsabilité de prendre les mesures correctrices si une évaluation des problèmes avec d'autres parties impliquées démontre que leurs systèmes n'offrent pas des conditions suffisantes d'interopérabilité. Ces mesures correctrices peuvent concerner les constituants d'interopérabilité matériels et immatériels [par exemple, dispositifs de communications spécialisées à courte portée (DSRC) et mises à jour de logiciel]. Les percepteurs de péages peuvent avoir intérêt à adapter leurs systèmes de contrôle-sanction au SET.

- *Article 5, paragraphe 2: déclaration de secteur de SET*

«2. Chaque percepteur de péages établit et tient à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à ses secteurs à péage conformément à l'annexe I.»

Commentaires

Afin de faciliter le déploiement du SET, les percepteurs de péages publient toutes les informations nécessaires pour préparer et assurer l'interopérabilité entre les prestataires du SET et les percepteurs de péages. Cette disposition inclut les spécifications techniques et les termes contractuels génériques (voir le chapitre 5 de ce guide pour plus de détails).

- *Article 5, paragraphe 3: acceptation des prestataires du SET; contractualisation équitable et non discriminatoire*

«3. Les percepteurs de péages acceptent, sans discrimination, tout prestataire du SET demandant à fournir le SET dans les secteurs de SET sous leur responsabilité.

L'acceptation d'un prestataire du SET dans un secteur à péage [...] peut aussi faire l'objet de conditions [...] spécifiques.»

Commentaires

Tout prestataire du SET a le droit d'entrer en négociation avec un percepteur de péages et, s'il remplit les conditions de déclaration de secteur de SET, il doit obtenir l'accès au(x) secteur(s) de SET correspondant(s). Le processus de contractualisation doit s'inspirer des principes de transparence et de fixation de prix équitable, conformément au considérant 7 de la décision. À cet égard, chaque percepteur de péages doit:

- établir des règles cohérentes applicables à tout prestataire du SET;
- rechercher l'efficacité dans l'application du SET;
- créer les conditions d'un dialogue permanent avec les prestataires du SET afin d'améliorer les processus;
- définir des règles de rémunération équitables au vu des services échangés entre les prestataires du SET et le percepteur de péages.

Les conditions de contractualisation équitables et non discriminatoires peuvent être analysées par l'organe de conciliation de l'État membre où le percepteur de péages exploite le secteur à péage. Cela n'interdit pas aux parties de faire appel à la juridiction appropriée pour régler un différend, sans préjudice des procédures nationales.

2.2.2.3. Droits et obligations des prestataires du SET

- *Article 3: exigences applicables aux prestataires du SET (enregistrement)*

«Les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un État membre où ils sont établis, lequel enregistrement est accordé s'ils satisfont aux exigences suivantes:

- détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- prouver qu'ils disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la présente décision;
- justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- avoir la capacité financière appropriée;
- mettre en œuvre et tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins;
- jouir d'une bonne réputation.»

Commentaires

Principes. Pour devenir prestataire du SET, une entreprise doit être enregistrée comme tel dans un État membre où elle est établie, c'est-à-dire un État membre où cette entreprise a été constituée conformément à la loi de cet État membre et y possède un siège.

L'entreprise qui demande son enregistrement en tant que prestataire du SET peut être une filiale, une succursale, une agence, un bureau ou tout autre établissement de toute autre entreprise. Cependant la qualité de prestataire du SET appartient exclusivement à l'entreprise qui a été enregistrée comme tel par un État membre. Le lieu principal d'activité de la (des) compagnie(s) mère(s) peut se trouver ailleurs dans l'Union européenne. Les filiales, succursales, agences, bureaux, etc., de compagnie(s) mère(s) hors Union européenne sont traitées conformément aux conventions et traités internationaux.

Responsabilité. L'État membre sollicité pour enregistrement par une entreprise décide de l'inscrire dans son registre des prestataires du SET sur la base des exigences mentionnées dans l'article 3 de la décision 2009/750/CE. L'État membre doit être capable de justifier sa décision d'accorder ou non l'enregistrement, et de fournir l'information appropriée à la demande des parties intéressées. Le refus d'enregistrer une entreprise qui postule la qualité de prestataire du SET doit être communiqué par l'État membre à la Commission et aux autorités d'enregistrement des autres États membres.

Exigences. a) Un prestataire du SET titulaire d'une certification qui n'est pas EN ISO 9001 doit être en mesure de démontrer l'équivalence de la certification de son assurance qualité avec EN ISO 9001.

b) Pas d'autres commentaires.

c) La prestation du SET nécessite le traitement d'un grand nombre de transactions avec des mécanismes appropriés de protection contre la perte et la corruption des données et également contre les violations de confidentialité des données. La compétence et l'expérience dans l'EFC ou dans des domaines tels que ceux de la banque et de l'assurance, des services auxiliaires d'intermédiation financière, des opérateurs de télécommunications, des sociétés de distribution, des exploitants de gros systèmes d'information ou télématiques, etc., sont pertinentes pour un prestataire du SET. Cette liste des domaines d'expérience en rapport avec le SET n'est pas exhaustive.

d) Avoir une capacité financière appropriée, dans le cadre d'une prestation du SET, signifie avoir les ressources financières suffisantes pour assurer l'établissement et la bonne administration d'une entreprise visant à fournir le SET. Les États membres échangeront des informations au niveau de détail approprié sur les critères qu'ils ont appliqués pour évaluer la capacité financière d'un (candidat) prestataire du SET. Sans préjudice de la directive sur les services de paiement ⁽⁸⁾ et de toute autre législation applicable ⁽⁹⁾, des exemples de critères peuvent être:

- avoir un ratio capitaux propres/actifs basé sur les règles communes dans ce secteur d'activité et calculé en conformité avec une norme de comptabilité internationale adoptée conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 ⁽¹⁰⁾;
- avoir un montant minimal de capitaux propres;
- avoir un capital disponible et des réserves au moins égales à un montant minimal multiplié par le nombre de véhicules qui vont disposer d'un équipement embarqué du SET pour lequel le prestataire du SET sera responsable du paiement des péages correspondants. Le montant minimal sera proportionné au péage moyen payé par les abonnés et à une couverture raisonnable du non-paiement par des abonnés.

⁽⁸⁾ Directive 2007/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2007 concernant les services de paiement dans le marché intérieur modifiant les directives 97/7/CE, 2002/65/CE, 2005/60/CE ainsi que 2006/48/CE et abrogeant la directive 97/5/CE (JO L 319 du 5.12.2007, p. 1-36).

⁽⁹⁾ Par exemple, directive 2000/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 concernant l'accès à l'activité des établissements de monnaie électronique et son exercice ainsi que la surveillance prudentielle de ces établissements (JO L 275 du 27.10.2000, p. 39-43).

⁽¹⁰⁾ Règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales (JO L 243 du 11.9.2002, p. 1-4).

e) Un plan de gestion globale du risque devra contenir l'évaluation et les mesures de réduction des risques relatifs au secteur de perception de télépéage et particulièrement au SET.

Le plan de gestion devra identifier les risques principaux encourus par l'exploitation du SET tels que:

- l'interruption de l'activité (défaillance dans la chaîne de traitement de l'information...);
- le risque de cash-flow ou de liquidités;
- le ralentissement de l'économie;
- l'accroissement de la concurrence;
- l'atteinte à la réputation;
- l'échec à atteindre ou maintenir une couverture totale de secteurs de SET;
- la difficulté à atteindre les niveaux de qualité de service exigés;
- la responsabilité de partie tierce;
- les modifications de réglementation ou de législation.

Le plan de gestion détaillera les mesures envisagées pour réduire ces risques.

f) Être de bonne réputation signifie ne pas se trouver dans une situation d'exclusion définie par l'État membre. Des exemples de situation d'exclusion peuvent être:

- d'être en faillite ou en liquidation, d'avoir ses activités administrées par la justice, d'avoir conclu un arrangement avec des créanciers, d'avoir suspendu ses activités, d'être l'objet de poursuites concernant ces matières ou d'être dans toute situation analogue résultant d'une procédure similaire établie dans ce but dans la législation nationale ou les règlements nationaux;
- d'avoir été condamné pour un délit concernant la conduite professionnelle par un jugement qui a la force de chose jugée;
- de ne pas avoir rempli les obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale ou au paiement de taxes conformément aux dispositions légales du pays d'établissement;
- d'avoir été l'objet d'un jugement qui a la force de chose jugée pour fraude, corruption, participation à une organisation criminelle ou toute autre activité illégale.

Règlement des différends. Le règlement des différends relatifs au processus d'enregistrement devrait être recherché auprès de la juridiction nationale compétente.

- *Article 4, paragraphes 1 et 2: couverture européenne*

«1. Les prestataires du SET doivent conclure des contrats de SET couvrant tous les secteurs de SET dans les vingt-quatre mois suivant leur enregistrement conformément à l'article 19.

Le prestataire du SET garantit la couverture de tous les secteurs de SET à tout moment. En cas de changement dans les secteurs de SET ou d'événement empêchant de couvrir tous les secteurs, le prestataire doit rétablir la couverture totale dans les six mois.

2. Les prestataires du SET communiquent aux utilisateurs du SET leur couverture des secteurs de SET et tout changement qui y est apporté.

Les prestataires du SET font une déclaration annuelle, auprès de l'État membre d'enregistrement, concernant leur couverture des secteurs de SET.»

Commentaires

Étant donné l'ampleur de la tâche pour un nouveau prestataire du SET pour atteindre la couverture européenne totale de tous les secteurs tombant dans le champ de la directive 2004/52/CE et la nécessité pour lui de générer des revenus aussitôt que possible; la décision de la Commission donne un délai de 24 mois pour remplir cette exigence, délai durant lequel un nouveau prestataire du SET devra boucler ses négociations contractuelles pour avoir accès à tous les secteurs de SET. Si un prestataire du SET et un perceuteur de péages ne peuvent trouver d'accord, l'une des parties peut porter l'affaire devant l'organe de conciliation responsable pour le secteur de péage, commencer les poursuites devant la juridiction nationale ou éventuellement déposer une plainte devant la Commission européenne pour non-application de la législation européenne.

Si un prestataire du SET ne peut pas atteindre la couverture totale 24 mois après son enregistrement ou, plus tard, rétablir la couverture totale au bout de 6 mois, l'État membre qui a accordé l'enregistrement devra prendre la décision nécessaire concernant ce prestataire du SET et en informer la Commission. Le prestataire de services contrevenant peut être privé de son enregistrement en tant que prestataire du SET et la décision rendue publique. Ce prestataire de services ne pourra dès lors plus jouir des droits dont les prestataires du SET bénéficient dans leurs relations avec les perceuteurs de péages.

Le droit pour les prestataires du SET à accéder à un secteur de SET est garanti par l'obligation pour les perceuteurs de péages de se conformer à l'article 5, paragraphe 3, de la décision 2009/750/CE (voir la section 2.2.2.2 plus haut).

2.2.2.4. Droits et obligations des utilisateurs du SET

- *Article 9, paragraphe 1: souscription*

- «1. Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, du pays où ils résident ou du pays où le véhicule est immatriculé. Lorsqu'ils souscrivent un contrat, les utilisateurs du SET sont dûment informés du traitement de leurs données à caractère personnel et des droits découlant de la législation en vigueur sur la protection de ces données.»

Commentaires

Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET auprès du prestataire du SET de leur choix dans n'importe quel État membre. Un prestataire du SET doit particulièrement veiller à informer ses utilisateurs sur le traitement de leurs données personnelles, conformément à la législation applicable.

- *Article 9, paragraphe 5: responsabilité du paiement*

- «5. Le paiement d'un péage par l'utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET vis-à-vis du perceuteur de péages concerné.»

Commentaires

Le paiement du péage par l'utilisateur à son prestataire du SET annule toute responsabilité de l'utilisateur relative au paiement du péage envers le perceuteur de péages. Ce dernier ne peut pas exiger un paiement lorsque l'utilisateur peut prouver qu'il a déjà payé le péage à son prestataire de services.

2.3. Feuille de route

Cette section définit une feuille de route générale pour la mise en œuvre du SET. Elle s'appuie sur les conclusions de l'étude Cesare IV ⁽¹¹⁾ et sur des informations provenant des organismes de normalisation. Pour rappel, les prestataires du SET ont 24 mois après leur enregistrement dans un État membre pour atteindre une couverture européenne totale.

Il est recommandé que les opérateurs économiques ayant des intérêts similaires développent leurs propres forums européens pour examiner et échanger sur les problèmes communs à leur groupe d'intérêt. Les percepteurs de péages sont la plupart du temps déjà représentés dans l'Association européenne des opérateurs d'autoroutes à péage (ASECAP — European Association of toll motorways operators). Les prestataires du SET, lorsqu'ils apparaîtront, pourront souhaiter développer leur(s) propre(s) association(s) européenne(s). De telles organisations ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre, le déploiement et l'exploitation du SET.

Un consensus sur des spécifications et procédures détaillées, principalement pour les systèmes de péage satellitaires, est important pour parvenir à un développement du SET par le haut (top-down). Le cas échéant, ces spécifications et procédures seront rendues obligatoires par une ou plusieurs décisions complémentaires de la Commission. Des spécifications et procédures communes faciliteront l'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET.

Les organismes de normalisation européens se chargent du développement et de la mise à jour des normes appropriées pour la perception électronique de redevances et le SET.

Pour les systèmes DSRC, beaucoup des spécifications techniques essentielles sont déjà normalisées, principalement dans l'EN 15509 qui couvre l'interface hertzienne pour les transactions de paiement via DSRC. Des normes aidant au respect des exigences essentielles du SET établies par la décision 2009/750/CE, annexe III, points 1.5 et 2.1.1.4, et le profilage des principaux critères d'évaluation et indicateurs de performance sont en cours de finalisation.

14

Le cas échéant, il faudra décider quels éléments d'architecture et quelles normes de performance devront être rendus obligatoires au-delà des exigences fixées dans la directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE par de nouvelle(s) décision(s) de la Commission. La feuille de route pour la réalisation du SET est fortement liée à la disponibilité de certaines normes. Des liens étroits sont établis avec les organismes de normalisation dans ce sens. Le développement d'un ensemble provisoire de spécifications de performance et de protocoles avec l'assistance du comité du télépéage peut aider à faire la soudure et à respecter les échéances fixées par la directive 2004/52/CE pour la mise en œuvre du SET. Cela comprend en particulier le référentiel de sécurité et le contrôle sécurisé des systèmes de télépéage routier. La finalisation de la prénorme prEN ISO 12855 sur l'échange d'informations entre la prestation de services et la fixation de la redevance est également particulièrement importante.

Les parties prenantes peuvent évidemment aller de l'avant et mettre en place des éléments nécessaires pour la mise en œuvre du SET dont la dépendance vis-à-vis de normes n'est pas critique, comme le format et le contenu des déclarations de secteur de SET.

Le groupe de coordination des organismes notifiés du SET a un rôle clé pour définir les détails du processus de certification et proposer des modalités de travail (recommandations d'utilisation) à la Commission et au comité du télépéage.

La mise en œuvre du SET et son exploitation reposeront essentiellement sur les États membres et les opérateurs économiques avec peu de procédures centralisées au niveau européen.

Les relations contractuelles entre opérateurs économiques s'établiront sans doute de façon essentiellement bilatérale. Elles seront largement gouvernées par les lois nationales, sans préjudice des accords volontaires possibles dans ou entre des organismes européens regroupant les parties prenantes au SET ayant des intérêts similaires.

⁽¹¹⁾ Cesare IV (système commun de perception électronique de redevances pour un service européen de télépéage routier) est un projet lancé par l'ASECAP et cofinancé par la Commission européenne (voir l'annexe 3, section 3.2, de ce guide pour les liens internet vers les rapports qui s'y rattachent).

FEUILLE DE ROUTE

Date de fin au plus tard	Activité/étape
8 octobre 2009	Entrée en vigueur de la décision 2009/750/CE de la Commission sur la définition du SET
Avril 2010	Commission européenne: finalisation de la première version du guide d'application de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE
Avril 2010	Secteurs de SET et registres des fournisseurs du SET
Juillet 2010-janvier 2011	prCEN ISO/TS 13140-1 et -2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 13141
Juillet 2010-octobre 2010	prCEN ISO/TS 13143-1 et -2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 12813
À partir d'août 2010	Commission européenne: lancement des activités du groupe de coordination des organismes notifiés. Propositions sur: <ul style="list-style-type: none"> • les recommandations d'utilisation, • les détails du processus de certification, • les modalités compromises de travail pour l'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi, • les propositions pour l'adaptation de normes, de spécifications techniques, de procédures d'essai...
Octobre 2010	États membres concernés: établissement de l'organe de conciliation
Octobre 2010	États membres et percepteurs de péages: format et contenu de la déclaration de secteur de SET
À lancer en 2010	CEN: référentiel de sécurité du télépéage
À lancer en 2010	CEN: critères de performance pour la fixation de la redevance et référentiel d'examen
Janvier 2011	CEN: PAI pour les systèmes de télépéage basés sur les GNSS et les réseaux cellulaires
Avril 2011	Commission européenne: examen à mi-parcours
Avril 2011-août 2012	Percepteurs de péages: conception/mise en œuvre/certification
Juin 2011-août 2012	Prestataires du SET: conception/mise en œuvre/certification
Juillet 2011	CEN: prEN ISO 12855, perception du télépéage — Échange d'informations entre la prestation de services et la perception des péages
Octobre 2012	SET DISPONIBLE pour les véhicules lourds

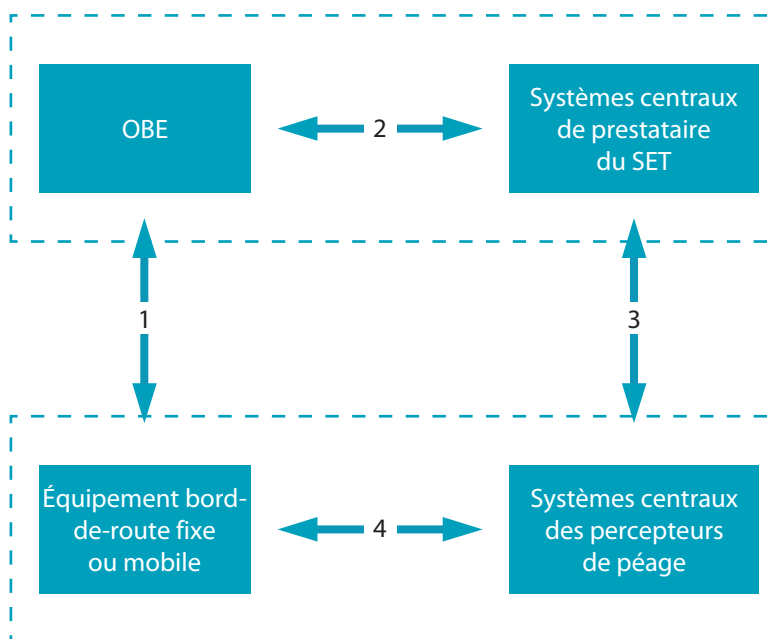
2.4. Architecture générale du SET

Cette section basée sur l'annexe II («Rôles des parties prenantes au SET et interfaces») et le chapitre II («Principes généraux») de la décision 2009/750/CE décrit les systèmes et interfaces techniques essentiels pour le schéma d'interopérabilité du SET.

Tous les autres systèmes et interfaces sont développés sous la responsabilité de l'opérateur économique concerné. Cela permet la différenciation des services et la concurrence sur le marché. En particulier, la description de l'architecture générale du SET ne propose pas de méthode pour la détection des événements générant des péages. Les prestataires du SET peuvent développer des solutions différentes, par exemple des postes-clients complexes ou intelligents, qui effectuent la géolocalisation et le calcul de péage dans l'équipement embarqué, ou des postes-clients légers, qui ne collectent que des données position/heure élémentaires pour les transmettre, entre autres, aux systèmes centraux des prestataires du SET pour traitement ultérieur. Un percepteur de péages peut demander de recevoir les transactions de péages détaillées sur son système central.

La figure ci-dessous illustre l'architecture générale du SET. Elle distingue quatre entités correspondant à des systèmes ou groupes de systèmes réels ainsi que leurs interfaces. L'architecture générale reprend uniquement les entités mentionnées dans la décision 2009/750/CE relative à la définition du SET. Elle est compatible avec des modèles plus détaillés, comme l'architecture décrite dans l'étude RCI (interopérabilité du péage routier). Par exemple, la fonction proxy optionnelle dans l'équipement SET frontal proposé dans l'architecture RCI peut être attribuée aux systèmes d'information centraux des prestataires du SET. La figure est également compatible avec le modèle des rôles des parties prenantes établi par Cesare III ⁽¹²⁾.

L'architecture générale proposée pour le SET met en évidence les interfaces principales entre les entités.



⁽¹²⁾ Voir l'annexe 3, section 3.2, de ce guide pour les liens vers les rapports correspondants.

Deux des quatre interfaces principales (interfaces 1 et 3) sont essentielles pour assurer l'interopérabilité des équipements des prestataires du SET et des percepteurs de péages. Ces interfaces doivent donc être normalisées pour permettre une mise en œuvre efficace de l'architecture du SET.

1. L'interface 1 comprend tous les échanges interopérables de données entre un équipement embarqué d'un prestataire du SET et un équipement bord-de-route, fixe ou mobile, d'un percepteur de péages. La décision 2009/750/CE, annexe II identifie les sous-interfaces suivantes:
 - a) transactions de paiement DSRC;
 - b) transactions en temps réel de vérification de conformité;
 - c) support à la localisation satellitaire (là où elle s'applique).

Ces interfaces sont décrites dans la figure ci-dessous.

2. L'interface 2 définit l'échange de données entre l'équipement embarqué et les systèmes d'information centraux des prestataires du SET. Elle inclut la configuration à distance de l'équipement embarqué avec les paramètres du contrat ou du véhicule, l'envoi des données de paiement, la mise à jour de l'équipement embarqué avec les données du contexte de péage, etc. Pour les systèmes de péage satellitaires, l'interface 2 est développée avec une technologie de communications mobiles (par exemple GSM/GPRS). Cette interface est sous la seule responsabilité d'un prestataire du SET et n'est donc pas traitée davantage dans ce document.
3. L'interface 3 définit l'échange de données entre les systèmes centraux des prestataires du SET et des percepteurs de péages. Elle comprend au minimum l'échange de données stipulé dans l'annexe II, paragraphe 4, de la décision 2009/750/CE.
4. L'interface 4 comprend l'échange de données entre un équipement bord-de-route, fixe ou mobile, et les systèmes centraux d'un percepteur de péages. Elle inclut en particulier l'envoi des données de tarification ou des données de contrôle-sanction depuis l'équipement bord-de-route vers des systèmes centraux. Cette interface est sous la seule responsabilité d'un percepteur de péages et n'est donc pas traitée davantage dans ce document. Aucune norme applicative n'est actuellement prévue pour cette interface.

Ce guide d'application se concentre donc sur les interfaces 1 et 3, puisque les interfaces 2 et 4 sont internes à un prestataire du SET ou à un percepteur de péages et ne sont donc pas essentielles à l'interopérabilité du SET.

La disponibilité des spécifications pour les échanges de données sur les interfaces 1 et 3 est nécessaire pour garantir une réalisation efficace de ces interfaces. Ces spécifications serviront également de référence pour les procédures d'évaluation de conformité, de certification ou d'approbation suivies par les fabricants, les organismes notifiés, les percepteurs de péages ou les prestataires du SET.

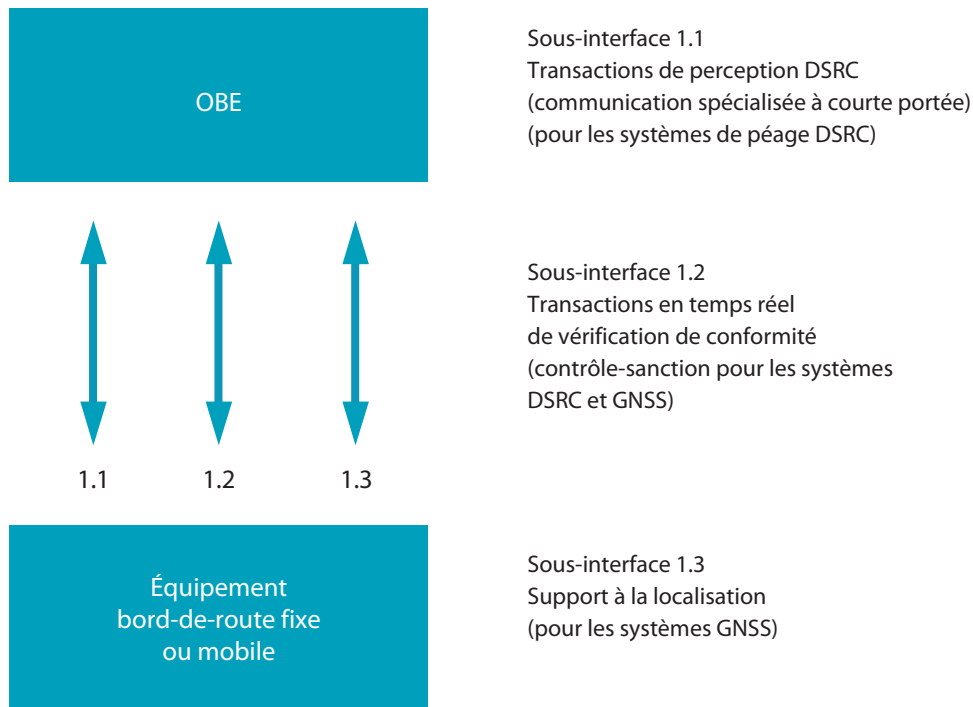
Pour l'interface 1 et l'interface 3, les activités de normalisation sont terminées, en cours ou sur le point de commencer. Cependant, la plupart de ces normes sont ou seront des «boîtes à outils» offrant diverses possibilités d'implémentation. Cela signifie qu'une simple référence à ces normes ou famille de normes boîtes à outils n'est pas suffisante pour définir sans équivoque le SET. Un profil de spécification du SET doit être défini à partir des normes boîtes à outils appropriées.

Une spécification du SET devrait faire référence à des projets de normes uniquement lorsqu'ils sont stables ⁽¹³⁾. Le processus de finalisation d'une norme prévoit des phases de commentaires et de votes qui peuvent prendre plusieurs mois, sans que des changements significatifs soient finalement apportés au projet initial.

(13) La plupart des normes citées dans ce document n'ont pas été publiées.

Interface 1 (entre équipement embarqué et équipement sur route fixe ou mobile)

L'illustration suivante montre les trois sous-interfaces pour l'échange de données entre un équipement embarqué et un équipement bord-de-route fixe ou mobile d'un perceuteur de péages.



Sous-interface 1.1: échange des données DSRC de déclaration de péage

Dans les systèmes de péage DSRC, les données de déclaration de péage sont échangées entre l'équipement embarqué et l'équipement bord-de-route (EBDR). En général, l'équipement embarqué communique à l'EBDR tous les paramètres du véhicule et de l'utilisateur nécessaires au traitement ultérieur du péage, conformément aux données du contexte de péage du perceuteur de péages.

Pour le SET, la norme EN 15509 doit être utilisée pour cet échange de données. Cependant, bien qu'étant une norme «profil», EN 15509 laisse ouvertes certaines options d'implémentation. Les niveaux de sécurité et l'utilisation des clés de sécurité en sont deux exemples.

- Niveaux de sécurité: EN 15509 identifie deux niveaux de sécurité. Le niveau 0 prévoit l'authentification du prestataire de services pour les données envoyées de l'équipement embarqué à l'EBDR. Le niveau 1 prévoit un contrôle d'accès aux données de l'équipement embarqué par l'EBDR, qui doit montrer qu'il dispose des autorisations nécessaires pour pouvoir accéder aux données de l'équipement embarqué.
- EN 15509 impose le niveau 0 et laisse le niveau 1 optionnel. Il faut insister sur le fait qu'un équipement embarqué utilisant le niveau 1, c'est-à-dire le contrôle d'accès, s'attendra à trouver le niveau 1 opérationnel partout. En conséquence, un équipement embarqué peut mettre en œuvre le niveau 1 de sécurité uniquement s'il est implémenté par l'EBDR de tous

les secteurs de SET ⁽¹⁴⁾. À l'inverse, un équipement embarqué implémentant seulement le niveau 0 peut échanger des données avec n'importe quel EBDR, puisque celui-ci, d'après la marque du contexte EFC échangé durant la phase VST (vehicle service table — table de service du véhicule), doit adapter son comportement en fonction du niveau de sécurité implémenté par l'équipement embarqué. Clés de sécurité: EN 15509 prend en charge huit clés de sécurité qui peuvent être utilisées pour l'authentification. Pour la plupart des opérateurs DSRC européens (et selon le rapport du groupe d'experts 12), ces huit clés se répartissent en deux groupes: quatre clés pour l'authentification du perceuteur de péages et quatre clés pour l'authentification du prestataire du SET. L'utilisation de ces clés de sécurité doit être harmonisée parmi les parties prenantes au SET.

Pour les technologies micro-ondes, les équipements embarqués du SET implémenteront pour cette interface les normes EN 15509 et ETSI ES 200 674-1. L'équipement fixe et mobile bord-de-route des perceuteurs de péages implémentera EN 15509. En Italie, l'équipement fixe et mobile bord-de-route des perceuteurs de péages pourra implémenter ETSI ES 200 674-1 et ses rapports techniques connexes pour la mise en œuvre du protocole. Dans tous les cas, un perceuteur de péages devra fournir les spécifications de son équipement bord-de-route DSRC afin de permettre une procédure d'évaluation de l'aptitude à l'emploi efficace.

Sous-interface 1.2: vérification de la conformité de l'équipement embarqué

Le SET doit fournir les moyens aux perceuteurs de péages de détecter facilement et sans ambiguïté si un véhicule, circulant sur leur secteur à péage et supposé utiliser le SET, est réellement équipé d'un équipement embarqué du SET, validé et fonctionnant correctement, capable de fournir des informations fiables.

- Pour les systèmes DSRC, cette fonction est prise en charge par EN 15509.
- Pour les systèmes GNSS, les perceuteurs de péages et les prestataires du SET peuvent s'appuyer sur CEN ISO/TS 12813 qui permet de vérifier de nombreux attributs, passés et actuels, de l'équipement embarqué ainsi que des paramètres de l'utilisateur et du véhicule. Ce document prend en charge les transactions en temps réel de vérification de conformité au sens de la décision 2009/750/CE, annexe II, paragraphe 3, point b).

Sous-interface 1.3: support à la localisation

Cette sous-interface ne s'applique qu'aux systèmes GNSS. Elle fournit une information de support à la localisation quand la réception du signal satellite est difficile et l'identification correcte d'un objet soumis à péage ne peut donc pas être garantie. D'après la décision 2009/750/CE, annexe III, point 2.1.3, «les perceuteurs de péages doivent utiliser les informations reçues [des prestataires du SET correspondant à la réception des signaux satellite] pour délimiter les zones problématiques et, si nécessaire, fournir des signaux d'amélioration de la précision de la localisation en accord avec les prestataires du SET».

Il faut souligner que la fourniture d'un système de support à la localisation ne peut pas dépendre des différentes techniques utilisées par les prestataires du SET pour détecter les objets soumis à péage. Sinon, un prestataire du SET avec un équipement embarqué peu performant pourrait demander davantage de support à la localisation que d'autres prestataires ayant des équipements embarqués plus performants. Des critères objectifs doivent être définis pour déterminer quand des supports à la localisation sont nécessaires aux prestataires du SET pour fournir des événements de tarification corrects.

La norme CEN ISO/TS 13141 a été développée pour l'échange de données de support à la localisation. Elle fournit des informations authentifiées de positionnement au système de localisation du véhicule, qui peuvent être utilisées pour optimiser la détection d'un objet soumis à péage.

⁽¹⁴⁾ Les mécanismes de sécurité augmentent les coûts opérationnels en relation directe avec le niveau de sécurité; ils devraient implémenter en proportion avec l'évaluation du risque de fraude auquel le SET pourrait être confronté. Les niveaux de sécurité les plus élevés nécessiteraient des procédures et des équipements nouveaux pour gérer les autorisations d'accès et les clés d'authentification de référence et introduiraient des responsabilités supplémentaires.

Interface 3 (entre les systèmes d'information centraux)

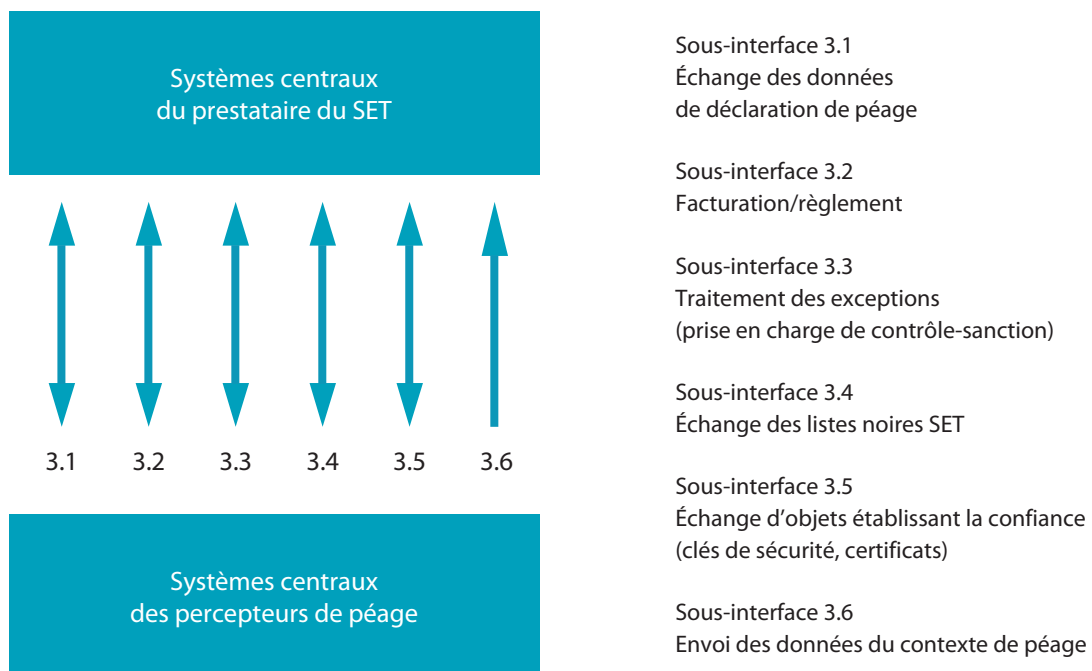
La décision 2009/750/CE impose les sous-interfaces normalisées suivantes entre systèmes centraux:

- a) échange des données de la déclaration de péage entre prestataires du SET et percepteurs de péages, plus spécifiquement pour l'introduction et la validation de contestations relatives aux coûts encourus dans les systèmes de péage DSRC ou GNSS;
- b) facturation et règlement des factures;
- c) échange d'informations pour la prise en charge du traitement des exceptions dans les systèmes de péage DSRC ou GNSS;
- d) échange des listes noires du SET;
- e) échange d'objets destiné à établir la confiance entre les parties;
- f) communication aux prestataires du SET des données du contexte de péage des percepteurs de péages.

Les percepteurs de péages doivent mettre en œuvre chaque interface, mais peuvent choisir de n'implémenter que le péage par GNSS ou DSRC.

Ces sous-interfaces sont décrites dans l'illustration ci-dessous.

20



La configuration de ces sous-interfaces peut dépendre de l'utilisation des systèmes de péage DSRC ou GNSS. Les données transmises seront différentes en fonction du contexte et de la technologie de péage localement définis.

prEN ISO 12855, actuellement disponible sous forme de projet, décrit toutes les interfaces mentionnées.

Les sous-interfaces décrites devront être mises en œuvre entre chaque couple prestataire du SET/percepteur de péages. Cependant, l'utilisation d'entités intermédiaires, comme les chambres de compensation, etc., peuvent rendre la communication plus efficace. La responsabilité de leur implémentation incombe aux prestataires du SET et aux percepteurs de péages.

Sous-interface 3.1: échange des données de déclaration de péage

Cette interface concerne les échanges de données relatifs à l'utilisation de l'infrastructure de péage ⁽¹⁵⁾ en conformité avec les règles de déclaration du percepteur de péages (voir titre «Sous-interface 3.6: échange des données du contexte de péage»).

Sous-interface 3.2: facturation et règlement

Cette interface concerne l'envoi et le règlement des factures entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET, qui peuvent convenir d'utiliser prEN ISO 12855 pour mettre en œuvre cette interface. Pour la tenue de la comptabilité, cette norme prévoit l'échange d'objets financiers.

Noter que, bien que prEN ISO 12855 permette l'échange de factures détaillées (appelées «données de perception», «détails de facturation» ou «objets financiers»), elle ne prétend pas prendre complètement en charge un processus de facturation commerciale.

Sous-interface 3.3: gestion des exceptions (prise en charge de contrôle-sanction)

La gestion des exceptions ou le contrôle-sanction est la manière dont les percepteurs de péages gèrent les différents aspects du contrôle-sanction. Un percepteur de péages et un prestataire du SET peuvent convenir d'utiliser prEN ISO 12855 pour une ou plusieurs des fonctions suivantes définies par cette norme:

- identification d'un contrat de prestataire du SET sur la base de la plaque d'immatriculation. Cela pourrait prendre la forme d'une communication générale vers les prestataires du SET implémentant ce service pour demander si le numéro d'une plaque d'immatriculation identifiée appartient à un contrat auprès d'un de ces prestataires du SET. Ce mécanisme permet l'identification des utilisateurs du SET là où la communication avec l'équipement embarqué n'a pas pu être établie. La conformité avec les législations européenne et locale sur la protection de la vie privée doit être garantie;
- demande de paramètres supplémentaires pour fixer les détails de facturation. Si le percepteur de péages a besoin de plus d'informations pour mettre à jour ou pour établir les détails de facturation, il peut les demander au prestataire du SET. Ce peut être des paramètres qui ne sont pas enregistrés dans l'équipement embarqué ou des informations manquantes, comme les paramètres d'authentification de sécurité;
- demande de garantie de paiement pour un objet inféré. Dans certains cas, un percepteur de péages peut demander le paiement pour l'utilisation d'une partie spécifique du réseau établie par une action de contrôle alors qu'aucun détail de facturation n'a été généré;
- signalement des événements CCC (communication de contrôle de conformité) aux prestataires du SET. Pour des raisons de suivi de la clientèle et de contrôle, il peut être utile de transmettre ces événements du percepteur de péages au prestataire du SET.

La décision 2009/750/CE ne prescrit aucune des fonctions particulières décrites ci-dessus.

⁽¹⁵⁾ Dans la terminologie de normalisation, les données de péage produites par l'équipement embarqué et envoyées au système central du prestataire du SET (péage GNSS) ou à l'EAS du percepteur de péages (péage DSRC) sont désignées par données de perception. Les données de perception peuvent être prétraitées avant d'être transmises au système central du percepteur de péages (GNSS) ou au prestataire de services (DSRC). Ces données sont appelées «détails de facturation». Les détails de facturation sont échangés et confirmés entre le prestataire de services et le percepteur de péages, et constituent la base incontestable pour toute réclamation du percepteur de péages auprès du prestataire du SET.

Sous-interface 3.4: échange des listes noires du SET

Le prestataire du SET étant responsable de l'équipement embarqué et des contrats avec ses utilisateurs, il est l'entité qui gère et diffuse des listes noires. Les listes noires peuvent être échangées pour diverses raisons. Un utilisateur du SET peut ne plus avoir de contrat valide avec le prestataire du SET mais il est encore en possession de l'équipement embarqué, ou la solvabilité de l'utilisateur du SET n'est plus assurée. Des problèmes techniques peuvent également amener à inscrire dans la liste noire des équipements embarqués du SET, à l'initiative du prestataire du SET ou à la demande du percepteur de péages, par exemple dans les cas où des équipements embarqués spécifiques sont confrontés à des problèmes récurrents de communication avec des équipements bord-de-route fixes ou mobiles.

Un percepteur de péages et un prestataire du SET peuvent convenir d'utiliser une ou plusieurs des options prévues par prEN ISO 12855 listées ci-après:

- numéro de compte personnel;
- numéro de série de contrat;
- identificateur de plaque d'immatriculation;
- identificateur d'équipement embarqué.

Les parties peuvent aussi convenir de la révocation de certificat dans lesquels un prestataire du SET confirme l'utilisation erronée d'un compte utilisateur ou d'un identificateur d'équipement embarqué pour un véhicule avec un numéro d'immatriculation particulier.

La décision 2009/750/CE ne prescrit aucune des fonctions particulières décrites ci-dessus. Un prestataire du SET veillera à ce que la taille de sa liste noire ne dépasse pas la limite convenue avec le percepteur de péages (article 7, paragraphe 3, de la décision 2009/750/CE).

22

Sous-interface 3.5: échange d'objets de confiance

Cette sous-interface est utilisée pour l'échange d'objets de confiance, comme des certificats, des clés ou des listes de révocation. Un percepteur de péages et un prestataire du SET peuvent convenir d'utiliser prEN ISO 12855 pour échanger ces données.

Un percepteur de péages peut aussi publier ses certificats comme élément de ses données du contexte de péage et un prestataire du SET peut publier ses certificats comme «données du contexte de service».

Sous-interface 3.6: échange des données du contexte de péage

Les données du contexte de péage sont les informations définies par le percepteur de péages nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule sur un secteur de péage particulier et conclure la transaction de péage.

Les données du contexte de péage spécifient, entre autres:

- a) la définition du secteur de SET, en particulier son extension géographique et l'infrastructure sujette à péage;
- b) la nature des principes du péage et de taxation;
- c) les véhicules soumis à péage;
- d) les paramètres de classification du véhicule avec leur correspondance dans la table de tarification du percepteur de péages;
- e) les déclarations de péages requises.

Un percepteur de péages mettra ses données du contexte de péage à la disposition des prestataires du SET et les communiquera aux États membres.

Les données du contexte de péage décrivent essentiellement la localisation/extension du secteur à péage et les objets soumis au péage, le schéma de tarification et le format des déclarations de péage. Une attention spéciale doit être portée à la description précise de la localisation/extension d'un secteur à péage particulièrement pour les systèmes de télépéage satellitaire, bien qu'elle soit aussi exigée pour les systèmes de péage DSRC. Quand un percepteur de péages se réfère à un texte officiel définissant ces localisations, mais utilise des coordonnées géographiques pour le calcul de péage, ces coordonnées doivent être accessibles aux prestataires du SET pour garantir un traitement non discriminatoire.

Le régime tarifaire doit permettre à un prestataire du SET de déterminer précisément la classe tarifaire d'un véhicule et, le cas échéant, le péage dû en fonction de la classe tarifaire correspondante. Les exigences relatives aux déclarations de péage doivent spécifier les formats autorisés, y compris les clauses de sécurité.

Le format et la méthode pour permettre l'accès ou l'échange des données du contexte de péage ne sont pas spécifiés par la décision 2009/750/CE. Un percepteur de péages et un prestataire du SET peuvent convenir d'une ou plusieurs des options de prEN ISO 12855.

3. CONTEXTE DU SET, RÔLES, PARTIES PRENANTES

3.1. Introduction

Le contexte général d'un environnement de perception de péage est expliqué dans l'illustration 1 ci-dessous, reprise du projet de norme prEN ISO 17573:2010 ⁽¹⁶⁾. Les principaux rôles au sein du SET sont décrits dans l'illustration 2.

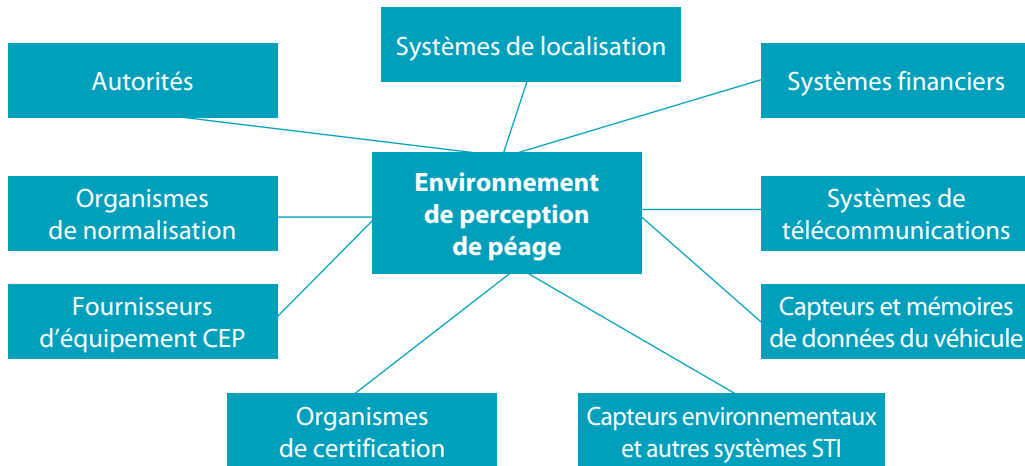


Illustration 1 — Contexte général de l'environnement d'un système de télépéage routier

24

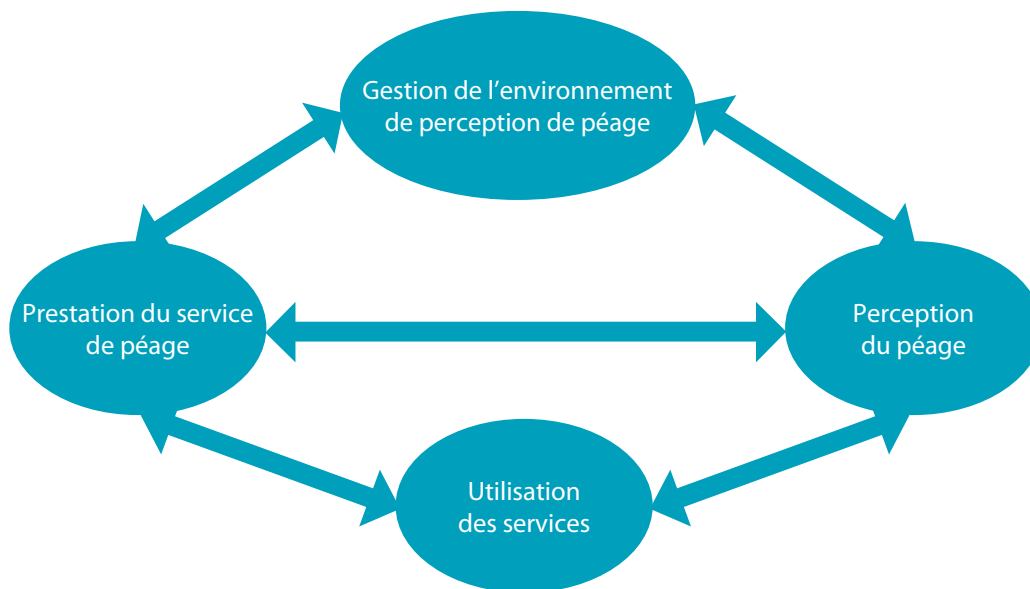


Illustration 2 — Rôles principaux dans le SET

⁽¹⁶⁾ prEN ISO 17573:2010 — Perception électronique de redevances — Architecture système pour le péage routier. L'annexe 12 de ce guide d'application liste les sections de prEN ISO 17573:2010 auxquelles se réfère ce chapitre.

3.2. Parties prenantes

Les parties prenantes au SET sont énumérées et décrites brièvement ci-après. prEN ISO 17573:2010 établit une distinction entre les entités **externes** au SET, c'est-à-dire les entités qui interviennent dans le processus de perception de péages mais qui ne sont pas initialement constituées dans ce but (par exemple les systèmes de localisation par satellite, les organismes de normalisation, les banques, etc.) et les entités **internes** au SET, essentiellement impliquées dans l'exploitation du SET.

Les rôles des parties prenantes:

- gestion de l'environnement du SET (gestion de l'interopérabilité du SET dans Cesare IV);
- perceuteur de péages;
- prestataire de services (prestataire du SET dans la décision 2009/750/CE);
- utilisateur du SET;

sont identifiés comme des entités internes dans prEN ISO 17573:2010.

prEN ISO 17573:2010 identifie par ailleurs les entités ou systèmes externes suivants:

- systèmes financiers (composés d'entités comme les banques, les compagnies de carte de crédit, les chambres de compensation...);
- systèmes de télécommunications;
- systèmes de localisation;
- capteurs et mémoires de données du véhicule;
- capteurs environnementaux et autres systèmes STI (systèmes de transport intelligents);
- fabricants (fournisseurs d'équipement EFC);
- organismes notifiés (organismes de certification);
- organismes de normalisation;
- autorités (par exemple, autorités du transport et de la route, autorités des télécommunications, autorités financières, autorités sur la protection des données...);
- organes de conciliation.

Les diverses entités ou systèmes sont décrits ci-après. Pour ne pas dupliquer prEN ISO 17573:2010, la référence directe est indiquée vers la section pertinente de ce projet de norme chaque fois que c'est possible.

Ce guide identifie un rôle de *mandataire du fabricant* qui ne figure pas dans prEN ISO 17573:2010.

3.2.1. Entités internes

3.2.1.1. Gestion de l'interopérabilité du SET (gestion de l'environnement du SET dans prEN ISO 17573:2010)

Le rôle de gestion de l'interopérabilité du SET comprend les responsabilités ayant trait au fonctionnement global du SET. Ces responsabilités recouvrent la formulation des règles et procédures générales pour l'interopérabilité, le contrôle des règles, les schémas d'identification, les exigences de certification, les spécifications communes, etc.

Ces diverses responsabilités n'ont pas besoin d'être toutes exercées par une seule organisation qui ne pourrait sans doute pas les remplir toutes efficacement. Cesare IV et prEN ISO 17573:2010 (section 3.25) reconnaissent que la gestion de l'interopérabilité sera exercée au niveau européen, national ou local par un certain nombre d'acteurs et d'autorités différentes, plutôt que par un organisme unique qui prendrait ce rôle complètement en charge. En dessous du niveau européen, une certaine souplesse est laissée aux différents acteurs pour développer et adopter des organisations spécifiques.

Les entités suivantes jouent un rôle dans la gestion de l'interopérabilité du SET:

- le groupe de coordination des organismes notifiés (décision 2009/750/CE, articles 17 et 18, et section 3.2.2.7 de ce guide);
- les organes de conciliation (décision 2009/750/CE, articles 10 et 11);
- les associations d'opérateurs économiques: les percepteurs de péages et les prestataires du SET devraient constituer des associations professionnelles en forums pour discuter et convenir de règles volontaires détaillées de fonctionnement au sein de leur secteur. Des exemples d'une telle collaboration entre opérateurs existent dans de nombreux autres secteurs d'activité;
- les organismes de normalisation (prEN ISO 17573:2010, section 5.3.8);
- les États membres: les autorités nationales en charge de la supervision du SET sont tenues d'échanger des informations entre elles et avec la Commission européenne (décision 2009/750/CE, articles 15, paragraphes 1 et 3, et 19, paragraphe 5, annexe VI, paragraphe 3...) ou de prendre des actions dans certaines situations (décision 2009/750/CE, articles 8 et 17, paragraphe 3);
- la Commission européenne et le Comité du télépéage (décision 2009/750/CE, article 15, paragraphe 2, et autres).

Voir également prEN ISO 17573:2010, section 6.5 pour plus d'information sur la gestion de l'interopérabilité du SET.

3.2.1.2. *Percepteur de péages*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 6.4.

3.2.1.3. *Prestataire du SET*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 6.2.

3.2.1.4. *Utilisateur du SET*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 6.3.

3.2.2. *Systèmes et entités externes*

3.2.2.1. *Systèmes financiers*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.1, paragraphe 1.

3.2.2.2. *Systèmes de télécommunications*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.2.

3.2.2.3. *Systèmes de localisation*

Dans le péage satellitaire, le rôle du système de localisation est de fournir les services de localisation nécessaires pour le calcul du péage, c'est-à-dire de fournir les signaux qui permettent de déterminer l'heure et la position d'un véhicule en relation avec un

secteur à péage. Grâce au système de localisation, les déclarations de péage peuvent être faites, par exemple quand un véhicule entre ou quitte une zone à péage, ou en fonction de la distance parcourue par ce véhicule sur un réseau routier à péage. GPS et Galileo sont des exemples de systèmes mondiaux de navigation par satellites ⁽¹⁷⁾. Les interactions entre les entités internes du SET et les entités externes des systèmes de localisation peuvent être basées sur des contrats implicites ou explicites négociés entre les parties prenantes.

3.2.2.4. *Capteurs et mémoires données du véhicule*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.4.

3.2.2.5. *Capteurs environnementaux et autres systèmes STI*

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.5.

3.2.2.6. *Fabricants (fournisseurs d'équipement EFC dans prEN ISO 17573:2010)*

Les fabricants, dans ce guide, sont les organisations responsables de la conception et de la production des constituants d'interopérabilité et équipements du SET décrits par la directive 2004/52/CE et la décision 2009/752/CE, en vue de les mettre directement ou indirectement sur le marché de l'Union. Il peut arriver qu'un percepteur de péages ou un prestataire du SET soit impliqué dans la conception d'un équipement du SET ou de constituants d'interopérabilité.

Quiconque apporte des modifications importantes à un constituant d'interopérabilité, avec l'objectif de le mettre sur le marché de l'Union, qui font que le constituant d'interopérabilité peut être considéré comme un nouveau produit, est considéré comme un fabricant.

Pour le rôle de fabricant ou fournisseur d'équipement EFC, voir aussi prEN ISO 17573:2010, section 5.3.6.

Les fabricants ont la responsabilité de:

- concevoir et produire les constituants d'interopérabilité du SET;
- appliquer les procédures pour la certification de la conformité aux spécifications et, le cas échéant, de l'aptitude à l'emploi, des constituants d'interopérabilité avec les exigences fixées dans la directive 2007/52/CE, la décision 2009/750/CE, les normes connexes et autres documents normatifs.

Le fabricant a l'unique et ultime responsabilité de la conformité de ses produits à toute spécification applicable. Il doit comprendre à la fois la conception et la construction de ses produits; là où c'est requis, il organise la certification CE par un ou plusieurs organismes notifiés, et émet une déclaration de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi relative à toutes les dispositions et exigences applicables des directives connexes.

La déclaration CE de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité doit identifier de façon précise son champ d'application.

Le fabricant peut sous-traiter certaines opérations — par exemple la conception ou la production — à condition qu'il garde le contrôle et la responsabilité globale de son produit. Il peut de même utiliser des éléments ou composants prêts à l'emploi marqués CE ou non, pour produire des constituants d'interopérabilité du SET sans perdre son statut de fabricant.

L'annexe IV de la décision 2009/750/CE définit les obligations incombant au fabricant relatives à la déclaration CE de conformité aux spécifications et d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité.

⁽¹⁷⁾ Ils peuvent être utilisés en association avec des systèmes d'amélioration de la précision de la localisation comme le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS), afin d'améliorer certains paramètres, là où c'est nécessaire.

Le fabricant peut être basé dans l'Union ou ailleurs. Dans les deux cas, le fabricant peut désigner un mandataire (voir la section 3.2.3 de ce guide) dans l'Union pour agir en son nom et accomplir certaines tâches exigées par les directives applicables. Cependant, un fabricant établi en dehors de l'Union n'est pas obligé d'avoir un mandataire, bien que cela puisse présenter certains avantages.

3.2.2.7. Organismes notifiés

Les organismes notifiés en relation avec la directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE sont habilités à évaluer la conformité fonctionnelle, technique et opérationnelle des constituants d'interopérabilité du SET.

Comme indiqué dans l'article 17, paragraphe 1, et l'annexe IV de la décision 2009/750/CE, ces organismes notifiés peuvent intervenir pour évaluer la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET.

Le *Guide relatif à la mise en application des directives élaborées sur la base des dispositions de la nouvelle approche et de l'approche globale* ⁽¹⁸⁾ concerne les activités des organismes notifiés constitués en relation avec l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET.

La décision 2009/750/CE demande aux organismes notifiés de coopérer étroitement en vue de coordonner leurs activités. À cette fin, un groupe de coordination des organismes notifiés pour le SET (le groupe de coordination NB-SET) a été constitué pour examiner tout problème qui pourrait surgir en relation avec l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET, et pour proposer des solutions à ces problèmes. Les solutions adoptées conformément à la procédure décrite dans l'article 5 de la directive 2004/52/CE deviennent des RFU (recommandations for use — recommandations d'emploi). Les RFU ne remplacent pas, mais complètent la législation de l'Union en donnant une aide et une information supplémentaire aux organismes notifiés sur des points techniques.

3.2.2.8. Organismes de normalisation

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.8 et annexe 7 de ce guide.

3.2.2.9. Autorités

Référence: prEN ISO 17573:2010, section 5.3.9.

3.2.3. Mandataire du fabricant

Un fabricant peut désigner expressément par mandat écrit une personne physique ou morale pour agir en son nom en tant que mandataire pour remplir certaines de ses obligations. Le contenu des tâches et les limites des engagements que peut prendre le mandataire au nom du fabricant sont déterminés par le mandat conféré par le fabricant au mandataire.

Par exemple, le fabricant pourrait désigner un mandataire pour demander l'évaluation de ses équipements relatifs au SET, signer la déclaration CE de conformité aux spécifications ou à l'aptitude à l'emploi, et tenir les documents requis et les dossiers techniques à la disposition des autorités compétentes pendant toute la vie du constituant d'interopérabilité.

Le mandataire peut être l'interlocuteur des autorités des États membres à la place du fabricant pour les obligations du fabricant au regard de la décision 2009/750/CE. Le fabricant demeure responsable des actions exécutées ou des décisions prises en son nom par son ou ses mandataires.

Dans le cadre du SET, le mandataire d'un fabricant devrait être établi dans l'Union.

Les représentants commerciaux (comme les distributeurs autorisés, les vendeurs, etc.), qu'ils soient ou non établis dans l'Union, ne doivent pas être confondus avec un mandataire au sens de la décision 2009/750/CE.

⁽¹⁸⁾ ISBN 92-828-7500-8, Office des publications de l'Union européenne, 2000.

4. ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET

4.1. Principes

Une distinction est faite entre *conformité aux spécifications* et *aptitude à l'emploi* des constituants d'interopérabilité.

La conformité aux spécifications est relative aux exigences de la directive 2004/52/CE, de la décision 2009/750/CE et de toutes les normes et spécifications techniques connexes. La conformité aux spécifications d'un équipement embarqué peut être vérifiée sans accès physique aux secteurs à péage d'un perceuteur de péages.

L'aptitude à l'emploi est la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et maintenir l'interopérabilité opérationnelle à un niveau de performance spécifié lorsqu'il est intégré de façon représentative dans le système de péage d'un perceuteur de péages dans le cadre du SET.

Le cas échéant, la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi peut stipuler une date d'expiration. Dans ce cas, la certification doit être recommencée à la fin de la période de validité.

4.2. Responsabilités

La conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité peut être évaluée à l'initiative ou à la demande d'un ou plusieurs des acteurs concernés: le **fabricant**, le **prestataire du SET** et le **perceuteur de péages**. Un prestataire du SET ou un perceuteur de péages peut aussi agir en tant que mandataire du fabricant dans le cadre de telles évaluations. Le fabricant doit probablement toujours être impliqué, car il a la responsabilité finale de son produit.

Le **fabricant** doit apposer la marque CE sur le conditionnement quand c'est possible. Conformément à l'annexe IV de la décision 2009/750/CE, un marquage CE relatif au SET s'accompagne d'une déclaration qui précise clairement s'il concerne la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi. Cette déclaration CE doit contenir toutes les informations appropriées pour identifier la législation européenne au regard de laquelle elle est faite: le fabricant ou son mandataire, éventuellement l'organisme notifié, le produit, la référence aux normes applicables ou autres documents normatifs, etc.

Le **prestataire du SET** est essentiellement concerné par la conformité aux spécifications en vue de remplir les exigences de l'enregistrement et par l'aptitude à l'emploi de son constituant d'interopérabilité du SET intégré dans le service qu'il offre dans un secteur à péage. L'aptitude à l'emploi recouvre des aspects comme les communications, l'échange de données, le contrôle de l'accord de qualité de service, la sécurité et la confidentialité, etc.

Le **perceuteur de péages** est essentiellement concerné par la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi pour les communications et l'échange de données avec les prestataires du SET, par ses données du contexte de péage, par le contrôle de la performance et de la qualité de service, etc.

4.3. Exigences

Pour l'évaluation de la conformité aux spécifications des constituants d'interopérabilité du SET ⁽¹⁹⁾ avec les exigences définies dans la directive 2004/52/CE, la décision 2009/750/CE et toutes les normes et spécifications techniques connexes, le fabricant ou son mandataire doit choisir parmi les modules des procédures d'évaluation de conformité présentés dans la décision n° 768/2008/CE.

⁽¹⁹⁾ Tels que l'équipement embarqué (service de proxy inclus), l'équipement sur route (incluant balises d'augmentation de localisation et dispositifs de contrôle), systèmes d'échange de données des systèmes centraux des prestataires du SET et des perceuteurs de péages), etc.

L'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est évaluée par l'exploitation ou l'utilisation des constituants en service sur une période spécifiée, intégrés de façon représentative dans le système de péage du SET du ou des percepteurs de péages sur le secteur desquels l'équipement embarqué doit circuler.

L'annexe 4 de ce guide décrit l'articulation des modules de la décision n° 768/2008/CE pour l'évaluation de la conformité aux spécifications avec l'évaluation de l'aptitude à l'emploi.

L'annexe 5 résume les tâches qui incombent aux fabricants et aux organismes notifiés dans le cadre de ces procédures d'évaluation.

4.4. Procédures

4.4.1. Conformité aux spécifications

4.4.1.1. Fabricant

Suivant le module choisi, la déclaration CE de conformité aux spécifications qui doit être apposée par le fabricant ou son mandataire recouvre l'évaluation par le fabricant lui-même ou est soumise à l'obtention d'un certificat de vérification émanant d'un organisme notifié.

La conformité aux spécifications doit être réévaluée en cas de modification importante du constituant d'interopérabilité ou, le cas échéant, à la date d'expiration du certificat de l'organisme notifié.

4.4.1.2. Prestataire du SET

L'évaluation de la conformité aux spécifications demandée ou effectuée par un prestataire du SET doit porter sur les éléments et interfaces qui ne sont pas déjà couverts par les tests effectués par le fabricant ou toute autre partie. Cela comprend typiquement la mise en œuvre du contexte de péage en relation avec les données du contexte de péage d'un percepteur de péages, afin de vérifier, entre autres, que:

- dans un contexte DSRC: la définition des paramètres de l'équipement embarqué (attributs, mécanisme de sécurité, personnalisation, etc.) est correcte et permet le bon fonctionnement;
- dans un contexte GNSS/CN: en relation avec les données du contexte de péage,
 - 1) l'identification des objets soumis à péage et la transmission des déclarations de péage, la gestion des événements de péage et de contrôle, etc., sont correctes, et
 - 2) la définition des paramètres de l'équipement embarqué est correcte et permet le contrôle-sanction.

4.4.1.3. Percepteur de péages

L'évaluation de la conformité aux spécifications demandée ou effectuée par un percepteur de péages doit porter sur les éléments et interfaces qui ne sont pas déjà couverts par les tests effectués par le fabricant ou toute autre partie.

Typiquement, cela comprend la mise en œuvre des données du contexte de péage [exigences en termes de péage et contrôle-sanction, description des sections à péage (sections de route, ponts, tunnels, aires...), etc.] suivant les normes et spécifications appropriées. La qualité (précision, justesse, actualisation, etc.) de cette mise en œuvre influe sur l'exactitude des déclarations de péage qui en dérivent. La définition des données du contexte de péage doit permettre la certification et le contrôle en exploitation.

- Pour les systèmes DSRC, l'évaluation de la conformité aux spécifications doit, parmi d'autres, couvrir EN 15509 et les normes connexes.

- Pour les systèmes GNSS, le cas échéant, la description de l'extension géographique d'un secteur à péage doit se conformer à la directive Inspire ⁽²⁰⁾. Les documents CEN ISO/TS 17575-3 (définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes — Partie 3: données du contexte) et prEN ISO 12855 (échange d'informations entre la prestation de services et la perception de la redevance) décrivent la transmission des données du contexte, incluant la description des propriétés géographiques d'un secteur à péage.

4.4.2. Aptitude à l'emploi

Pour rappel, les tests d'aptitude à l'emploi visent à démontrer par une exploitation continue que les constituants d'interopérabilité conformes aux spécifications sont interopérables en pratique avec le système de péage d'un perceuteur de péages dans ses secteurs du SET. C'est pourquoi l'évaluation de l'aptitude à l'emploi examine le système SET complet dans des conditions opérationnelles. Éventuellement, cela peut inclure la preuve que des applications ou services non-SET, résidant sur ou utilisant la même plateforme matérielle, n'empêchent pas le calcul correct du péage. Les informations de conception concernant cet aspect doivent être communiquées au perceuteur de péages et à l'organisme notifié. Quand c'est possible, les tests d'aptitude à l'emploi doivent également couvrir le traitement des exceptions et d'autres conditions de scénarios moins usuels (robustesse).

L'évaluation de l'aptitude à l'emploi doit accorder une attention particulière au contrôle des paramètres de performance et au respect des clauses essentielles des accords relatifs à la qualité de service (SLA) du SET, comme la mise en œuvre correcte des contextes de péage, les niveaux de sécurité et de protection de la vie privée.

Un fabricant peut être impliqué dans une procédure d'évaluation d'aptitude à l'emploi, de sa propre initiative ou à la demande d'une autre partie (prestataire du SET, perceuteur de péages, organisme notifié).

Les perceuteurs de péages doivent accepter de prendre en charge les tests d'aptitude à l'emploi de l'équipement embarqué des prestataires du SET ainsi que des procédures.

Les tests d'aptitude à l'emploi:

- doivent être convenus entre les parties concernées; et
- dans les cas où c'est exigé, doivent être approuvés et supervisés par un organisme notifié.

Avant d'évaluer l'aptitude à l'emploi dans un environnement opérationnel réel, il est conseillé d'effectuer d'abord des tests d'interopérabilité dans des mises en œuvre du SET de référence, validées pour des secteurs de SET témoins. Une telle évaluation préliminaire de l'aptitude à l'emploi contribuera à:

- minimiser le risque de perturbation des opérations dans un système de péage réel; et
- améliorer l'efficacité des tests en ne déployant dans un environnement réel que des spécimens rodés après des premiers tests.

L'article 5, paragraphe 1, de la décision 2009/750/CE s'applique là où les tests d'aptitude à l'emploi montrent qu'un domaine du SET n'est pas conforme aux conditions d'interopérabilité technique et procédurale du SET définies dans la directive 2004/52/CE et dans cette même décision.

4.5. Normes et autres documents normatifs d'intérêt pour le SET

Cette partie du guide identifie les normes et autres documents normatifs appropriés pour l'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

⁽²⁰⁾ Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (Inspire) (JO L 108 du 25.4.2007, p.1-14).

Quand la législation européenne du SET fait référence explicitement à des normes européennes ou à d'autres documents, ou les cite en tout ou partie, la conformité à ces (parties de) normes ou documents devient obligatoire.

Seuls ces (parties de) normes et documents qui sont strictement nécessaires à la réalisation de l'interopérabilité des systèmes européens de télépéage sont spécifiquement référencés ou cités, et donc imposés, par la législation européenne. Cependant, d'autres normes et documents divers sont également d'intérêt pour le SET, même sans référence dans la législation. La conformité à ces normes ou documents demeure volontaire.

Les sections ci-dessous présentent trois groupes de documents:

- normes et autres documents normatifs publiés d'application obligatoire;
- normes et autres documents normatifs publiés d'application volontaire;
- normes et autres documents normatifs en révision ou en développement et d'application volontaire.

Pour rappel, les produits fabriqués conformément aux normes harmonisées (voir l'annexe 3, section 3.3.2, de ce guide pour un lien vers les normes harmonisées et l'annexe 9, section 9.1, pour leur définition) bénéficient d'une présomption de conformité aux exigences essentielles de la législation européenne correspondante.

L'annexe 7 décrit brièvement le contexte européen de normalisation.

L'annexe 8 donne une définition commune pour les termes les plus importants utilisés dans ce contexte de normalisation.

4.5.1. Normes et autres documents normatifs publiés d'application obligatoire

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs obligatoires
	Bases de données géographiques et services	Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (Inspire) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1-14) Législation connexe pour l'application: Règlement (CE) n° 1205/2008 de la Commission du 3 décembre 2008 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les métadonnées (JO L 326 du 4.12.2008, p. 12-30) Décision n° 2009/442/CE de la Commission du 5 juin 2009 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le suivi et le rapportage (JO L 148 du 11.6.2009, p. 18-26)
Article 4, paragraphe 6 Annexe III, section 2.2, point 1	Protection des données personnelles	Directive 2006/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 sur la conservation de données générées ou traitées dans le cadre de la fourniture de services de communications électroniques accessibles au public ou de réseaux publics de communications, et modifiant la directive 2002/58/CE (JO L 105 du 13.4.2006, p. 54-63)

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs obligatoires
	Protection des données personnelles	Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31-50)
	Protection des données personnelles	Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1-22)
	Sécurité du produit	Directive 2002/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques (JO L 37 du 13.2.2003, p. 19-23)
	Réduction des déchets	Directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) — Déclaration conjointe du Parlement européen, du Conseil et de la Commission relative à l'article 9 (JO L 37 du 13.2.2003, p. 24-39)
	Santé et sécurité Compatibilité électromagnétique	Directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité (JO L 91 du 7.4.1999, p. 10-28)
	Santé et sécurité Compatibilité électromagnétique	Directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 relative au rapprochement des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique et abrogeant la directive 89/336/CEE (JO L 390 du 31.12.2004, p. 24-37)
	Équipements hertziens et équipements terminaux de télécommunications	Directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité (JO L 91 du 7.4.1999, p. 10-28)
	Systèmes de transport intelligents	Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1-13)

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs obligatoires
	Règlementation UNECE pour les véhicules	ECE R-21 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur. http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html
Annexe III, paragraphe 2.1.2 Annexe VI, paragraphe 2.1, point b)	Profil d'application d'interopérabilité pour DSRC-EFC	EN 15509:2007 — Télématique de la circulation et du transport routier — Perception de télépéage — Profil d'application d'interopérabilité pour DSRC
Annexe III, paragraphe 2.1.2 Annexe VI, paragraphe 2.1, point b)	Profil d'application pour DSRC (Italie)	ETSI ES 200 674-1 et ses rapports techniques correspondants pour le test de mise en œuvre des protocoles
Annexe VI, paragraphe 2.1, point c)		CEN ISO/TS 24534 — Identification automatique des véhicules et des équipements — Identification électronique règles des noms URL normes européennes d'immatriculation (ERI) pour les véhicules Partie 3: Données du véhicule (2008)
Annexe V	Accréditation des organismes d'évaluation de la conformité	Normes EN 45000

4.5.2. Normes et autres documents normatifs publiés d'application volontaire

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
	Profil de protection de sécurité dans l'EFC	CEN ISO/TS 17574:2009P RTTT — EFC — Recommandations pour les profils de protection de sécurité.
	Définition de l'interface d'application pour des EFC autonomes	CEN ISO/TS 17575-1 — EFC — Définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes, partie 1: perception
	Définition de l'interface d'application pour des EFC autonomes	CEN ISO/TS 17575-2 — EFC — Définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes, partie 2: communication et connexion aux couches basses
	Définition de l'interface d'application pour des EFC autonomes	CEN ISO/TS 17575-3 — EFC — Définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes, partie 3: données du contexte
	Définition de l'interface d'application pour des EFC autonomes	CEN ISO/TS 17575-4 — EFC — Définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes, partie 4: itinérance
	Communication de contrôle de conformité pour systèmes autonomes	CEN ISO/TS 12813:2009 — Perception de télépéage — Communication de contrôle de conformité pour systèmes autonomes
	Communication d'amélioration de localisation pour systèmes autonomes	CEN ISO/TS 13141 — Perception du télépéage — Communication d'amélioration de localisation
	Suite de test pour DSRC	EN 15876-1 — Perception du télépéage — Évaluation de la conformité de l'équipement embarqué et de l'équipement au sol à la norme EN 15509, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test
	Suite de test pour DSRC	EN 15876-2 — Perception du télépéage — Évaluation de la conformité de l'équipement embarqué et de l'équipement au sol à la norme EN 15509, partie 2: suite de test abstraite
	Définition de l'interface d'application pour DSRC-EFC	EN ISO 14906:2004 — EFC — Définition de l'interface d'application pour DSRC-EFC
	Procédures de test EFC	CEN ISO/TS 14907-1:2005 — EFC — Procédures de test relatives aux équipements de l'utilisateur et aux équipements fixes, partie 1: description des procédures de test

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
	Procédures de test EFC pour équipement embarqué DSRC	CEN ISO/TS 14907-2:2005 — EFC — Procédures de test relatives aux équipements de l'utilisateur et aux équipements fixes, partie 2: test de conformité pour l'interface d'application de l'unité embarquée
	Couche physique DSRC	EN 12253:2004 — Télématique de la circulation et du transport routier — Communication spécialisée à courte portée — Couche physique utilisant les micro-ondes à 5,8 GHz
	Couche de liaison de données	EN 12795:2003 — Télématique de la circulation et du transport routier — Communication spécialisée à courte portée (DSRC) — Couche de liaison de données: contrôle d'accès au média et contrôle logique de liaison
	Couche d'application DSRC	EN 12795:2003 — Télématique de la circulation et du transport routier — Communication spécialisée à courte portée (DSRC) — Couche d'application
	Profils pour les applications DSRC RTTT	EN 13372:2004 — Télématique de la circulation et du transport routier — Communication spécialisée à courte portée (DSRC) — Profils pour les applications RTTT
	ERM — RTT	ETSI ES 200 674-1 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Communication à courte portée véhicule/infrastructure (DSRC), partie 1: caractéristiques techniques et méthodes de test pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz
	ERM — RTT	ETSI EN 300 674 — Compatibilité électromagnétique et spectre radioélectrique (ERM) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Caractéristiques techniques et méthodes de test pour les équipements de communication à courte portée véhicule/infrastructure (500 kbits/s-250 kbits/s) dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz.
	ERM — RTT	ETSI EN300 674-1 — ERM — RTTT — Équipement de transmission DSRC (communication spécialisée à courte portée) (500 kbits/s-250 kbits/s) fonctionnant dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 1: caractéristiques générales et méthodes de test pour RSU et OBU

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
	ERM — RTT	ETSI EN300 674-2 — ERM — RTTT — Appareil de transmission DSRC (communication spécialisée à courte portée) (500 kbits/s-250 kbits/s) fonctionnant dans bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 2: norme européenne (EN) harmonisée pour les RSU en vertu de l'article 3, paragraphe 2, de la directive R&TTE, sous-partie 1: exigences pour l'unité sur route (RSU), sous-partie 2: exigences pour les unités embarquées (OBU)
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-1-1 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC, partie 1: couche de liaison de données DSRC: contrôle de l'accès au média et contrôle de la liaison logique, sous-partie 1: spécification pro forma de déclaration de conformité de mise en œuvre de protocole (PICS)
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-1-2 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC, partie 1: couche de liaison de données DSRC: contrôle de l'accès au média et contrôle de la liaison logique, sous-partie 2: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP)
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-1-3 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC, partie 1: couche de liaison de données DSRC: contrôle de l'accès au média et contrôle de la liaison logique, sous-partie 3: suite de test abstraite (ATS) et pro forma PIXIT partiel
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-2-1 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC, partie 2: couche d'application DSRC, sous-partie 1: spécification pro forma de déclaration de conformité de mise en œuvre de protocole (PICS)
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-2-2 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique des transports routiers (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC, partie 2: couche d'application DSRC, sous-partie 2: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP).

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
	ERM — RTT	ETSI TS102 486-2-3 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications des tests pour les appareils de transmission DSRC; partie 2: couche d'application DSRC; sous-partie 3: ATS et pro forma PIXIT partiel.
	Spécifications des tests de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-1-1 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de tests pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 1: couche d'application DSRC, sous-partie 1: spécification pro forma de déclaration de conformité de mise en œuvre de protocole (PICS).
	Spécifications des tests de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-1-2 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de test pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz; partie 1: couche d'application DSRC, sous-partie 2: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP).
	Spécifications de test de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-1-3 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de tests pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 1: couche d'application DSRC, sous-partie 3: ATS et pro forma PIXIT partiel.
	Spécifications de test de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-2-1 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de test pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 2: couche d'application: éléments communs du service d'application; sous-partie 1: spécification pro forma de déclaration de conformité de mise en œuvre de protocole (PICS).
	Spécifications de test de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-2-2 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de test pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 2: couche d'application: éléments communs du service d'application, sous-partie 2: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP).

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
	Spécifications de test de conformité pour le système DSRC italien	ETSI TS102 708-2-3 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Télématique de la circulation et du transport routier (RTTT) — Spécifications de test pour les équipements de transmission de données à haut débit dans la bande ISM (industriel, scientifique et médical) à 5,8 GHz, partie 2: couche d'application: éléments communs du service d'application, sous-partie 3: ATS et pro forma PIXIT partiel.
	Modèle de transmission de données entre EAS et ICC/ Définition d'interface	CEN ISO/TS 25110:2008 — Perception du télépéage — Définition d'interface pour compte de bord utilisant une carte à circuit intégré (ICC)
	Déclaration de principes européenne (ESOP) concernant l'interface homme/machine	Recommandation 2007/78/CE de la Commission du 22 décembre 2006 sur les systèmes efficaces d'information et de communication embarqués dans les véhicules et garantissant une sécurité optimale: mise à jour de la déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine (JO L 32 du 6.2.2007, p. 200-241).
	Installation de l'équipement embarqué	CEN/TR 15762:2008 — Télématique de la circulation et du transport routier — Perception du télépéage (EFC) — Fonctionnement d'un équipement EFC monté derrière un pare-brise métallisé
	Pertinent pour l'EFC	CEN ISO 14816:2005 — Télématique de la circulation et du transport routier — Identification automatique des véhicules et des équipements — Codification et structure des données
	Pertinent pour l'EFC	ENV 14062:2001 — Systèmes d'identification par carte — Applications au transport de surface — Télépéage, partie 1: caractéristiques physiques, signaux électroniques et protocoles de transmission, partie 2: exigences concernant les messages
	Pertinent pour l'EFC	ISO/IEC 15408-1:2005 — Technologies de l'information — Techniques de sécurité — Critères d'évaluation pour la sécurité TI, partie 1: introduction et modèle général
	Pertinent pour l'EFC	ISO/IEC 15408-2:2005 — Technologies de l'information — Techniques de sécurité — Critères d'évaluation pour la sécurité TI, partie 2: exigences fonctionnelles de sécurité
	Pertinent pour l'EFC	ISO/IEC 15408-3:2005 — Technologies de l'information — Techniques de sécurité — Critères d'évaluation pour la sécurité TI, partie 3: exigences d'assurance de sécurité
	Pertinent pour l'EFC	EN ISO 9000:2005 — Systèmes de gestion de la qualité — Principes essentiels et vocabulaire

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs volontaires
Article 3, point a)	Exigences pour les prestataires du SET	EN ISO 9001:2008 — Systèmes de gestion de la qualité — Exigences
	Pertinent pour l'EFC	EN ISO 9004:2000 — Systèmes de gestion de la qualité — Lignes directrices pour l'amélioration des performances
		ISO 17572-3:2008 — Systèmes intelligents de transport (SIT) — Localisation pour bases de données géographiques
		ETSI TR 102 893 V1.1.1 — Systèmes intelligents de transport (SIT) — Sécurité — Analyse de la menace, de la vulnérabilité et du risque (TVRA)
		EN ISO 19115:2005 — Information géographique — Métadonnées
		EN ISO 19119:2006 — Information géographique — Services
		ETSI EN 302 665 — Systèmes de transport intelligents (STI) — Architecture de communications

40

Remarque: La directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure (JO L 135 du 30.4.2004, p. 1-80) s'applique aux systèmes et appareils ayant une fonction de mesure définie dans ses annexes. L'annexe MI-007 de cette directive définit les exigences spécifiques concernant les taximètres; les exigences concernant le maximum d'erreurs permises pour certains paramètres de fonctionnement des taximètres pourraient présenter un intérêt pour les équipements embarqués du SET.

4.5.3. Normes et autres documents normatifs en révision ou en développement

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs en révision ou en développement
	Architecture système pour l'EFC (en révision)	prEN ISO 17573 — Télématique de la circulation et du transport routier — Perception du télépéage (EFC) — Architecture système pour les services de transport liés au véhicule
	Échange d'informations entre les rôles au sein de l'EFC	prEN ISO 12855 — Télépéage — Échange d'informations entre prestation de services et fixation de redevance
	Modèle de données conceptuel et logique pour les bases de données géographiques	prEN ISO 14825 — Fichiers de données géographiques — GDF5.0

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs en révision ou en développement
	Norme de test pour TS 17575	prCEN ISO/TS 16407-1 EFC — Évaluation de la conformité des équipements à CEN ISO/TS 17575-1, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test
	Norme de test pour TS 17575	prCEN ISO/TS 16407-2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements à CEN ISO/TS 17575-1, partie 2: suites de test abstraites
	Norme de test pour TS 17575-2	prCEN TS XXXXX EFC — Évaluation de la conformité des équipements à la norme 17575-2, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP), partie 2: ATS
	Norme de test pour TS 17575	prCEN ISO/TS 16410-1 EFC — Évaluation de la conformité des équipements à CEN ISO/TS 17575-3, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test
	Norme de test pour TS 17575	prCEN ISO/TS 16410-2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements à CEN ISO/TS 17575-3, partie 2: suites de test abstraites
	Norme de test pour TS 17575-4	prCEN TS XXXXX EFC — Évaluation de la conformité des équipements à la norme 17575-4, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test (TSS et TP), partie 2: ATS
	Définition de l'interface d'application pour DSRC-EFC (en révision)	prEN ISO 14906 EFC — Définition de l'interface d'application pour DSRC
	Procédures de test pour l'EFC (en révision)	prCEN ISO/TS 14907 EFC — Procédures de test relatives aux équipements de l'utilisateur et aux équipements fixes, partie 1: description des procédures de test, partie 2: tests de conformité pour l'interface d'application de l'unité embarquée
	Rapport sur les exigences urbaines	prCEN TR 16040 EFC — Exigences urbaines relatives aux systèmes DRSC
	Rapport sur la personnalisation et le montage de l'OBE en première monte	prTR XXXXX EFC — Personnalisation et montage de l'OBE en première monte
	Cadre pour les profils d'application pour des EFC autonomes	prCEN TS XXXXX EFC — PAI pour les systèmes EFC basés sur GNSS/CN
	Norme de test pour TS 12813	prCEN ISO/TS 13143-1 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 12813, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test (test CCC partie 1)

Sections de la décision 2009/750/CE	Caractéristiques	Normes et autres documents normatifs en révision ou en développement
	Norme de test pour TS12813	prCEN ISO/TS 13143-2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 12813, partie 2: suite de test abstraite (test CCC partie 2)
	Norme de test pour TS 13141	prCEN ISO/TS 13140-1 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 13141, partie 1: structure de la suite de test et intentions du test (test LAC partie 1)
	Norme de test pour TS 13141	prCEN ISO/TS 13140-2 EFC — Évaluation de la conformité des équipements embarqués et des équipements sur route à CEN ISO/TS 13141, partie 2: suite de test abstraite (test LAC partie 2)
	Rapport sur les services à valeur ajoutée dans l'EFC	prTR XXXXX EFC — Services à valeur ajoutée basés sur l'équipement embarqué de l'EFC.
	Rapport sur les exigences relatives aux systèmes de prépaiement	prTR XXXXX EFC — Exigences relatives aux systèmes de prépaiement

5. RELATIONS ENTRE PERCEPTEURS DE PÉAGES ET PRESTATAIRES DU SET

5.1. Principes

Les prestataires du SET sont habilités à engager des négociations contractuelles avec chaque perceuteur de péages exploitant un secteur de SET afin de fournir les services du SET et éventuellement leurs autres services.

Les principes généraux du marché unique européen s'appliquent au SET comme à toute autre activité économique. Le cadre légal de la relation entre perceuteurs de péages et prestataires du SET est donc défini par l'environnement légal général et les exigences de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE.

La relation entre perceuteurs de péages et prestataires du SET sera régie par des dispositions contractuelles bilatérales. D'autres formes de relations multilatérales peuvent être définies, par exemple dans le cadre d'associations professionnelles. La directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE fixent les droits et obligations des prestataires du SET, des perceuteurs de péages et des utilisateurs du SET.

La législation européenne vise principalement à garantir des relations équitables et non discriminatoires entre les parties prenantes. À côté des règles générales d'accès à un secteur de SET pour les prestataires du SET, qui sont communes à tous les prestataires de services, des conditions commerciales particulières peuvent être adoptées bilatéralement entre le perceuteur de péages et un prestataire du SET. L'annexe I, paragraphe 2, de la décision 2009/750/CE impose que les conditions posées par les perceuteurs de péages ne soient pas discriminatoires. Les organes nationaux de conciliation sont notamment habilités à apprécier si les relations entre un perceuteur de péages et un prestataire du SET ne sont pas discriminatoires et reflètent équitablement les coûts et risques des parties au contrat ⁽²¹⁾. Sans préjudice de la législation nationale, un organe de conciliation intervient généralement à la demande d'un perceuteur de péages ou d'un prestataire du SET.

5.2. Exigences

Les prestataires du SET doivent être enregistrés dans un État membre où ils sont établis. Leur enregistrement est soumis au respect des exigences énumérées dans l'article 3 de la décision 2009/750/CE. Un prestataire du SET est habilité à exécuter la procédure d'évaluation d'aptitude à l'emploi pour ses constituants et processus d'interopérabilité décrits au point 4.4 de ce guide.

L'acceptation opérationnelle d'un prestataire du SET sur un secteur de SET est liée à un contrat entre le prestataire du SET et le perceuteur de péages. Des clauses contractuelles concernant les conditions commerciales peuvent être l'objet de négociations bilatérales et peuvent dépendre des conditions particulières du prestataire du SET. Cependant, le principe de l'accès non discriminatoire à tous les prestataires du SET doit être respecté, ce qui signifie que des conditions contractuelles variables ne doivent pas aboutir à dénaturer la concurrence entre les prestataires du SET.

Afin de parvenir à l'interopérabilité de leurs équipements et processus, perceuteurs de péages et prestataires du SET doivent coopérer. En particulier, les tests globaux du système SET (y compris les tests de bout en bout) ne peuvent pas être conduits sans la coopération d'un perceuteur de péages et d'un prestataire du SET. Les perceuteurs de péages doivent garantir la conformité de l'infrastructure de leurs secteurs de SET et des processus de péage aux conditions fixées dans la directive 2004/52/CE et la décision 2009/750/CE. Cette conformité doit être vérifiée avant les tests d'aptitude à l'emploi des prestataires du SET sur ces secteurs.

Les prestataires du SET de leur côté sont responsables de leurs systèmes d'information centraux et des équipements embarqués du SET, incluant éventuellement le proxy (voir l'architecture RCI). Ils doivent fournir un soutien aux efforts de contrôle-sanction des perceuteurs de péages. C'est pourquoi un prestataire du SET doit payer aux perceuteurs de péages les redevances relatives à un compte d'utilisateur géré par le prestataire du SET. Cela peut aussi inclure les cas justifiés de non-déclaration de péage due à une action ou situation qui empêche la détermination des données correctes nécessaires au calcul de la redevance. Le prestataire du SET peut se dégager de cette responsabilité en déclarant au perceuteur de péages, sous des conditions convenues, ses équipements embarqués qui sont invalides (liste noire). Le prestataire du SET ne sera pas tenu pour responsable de toute redevance encourue ultérieurement de par l'utilisation de tels équipements embarqués invalidés. Des mécanismes de non-rejet doivent être mis en place pour éviter les conflits entre perceuteurs de péages, prestataires du SET et utilisateurs du SET.

5.3. Déclaration de secteur de SET

5.3.1. Avant-propos

Un devoir important d'un perceuteur de péages dans ses relations avec les prestataires du SET est de publier des règles d'accès équitables et non discriminatoires. Les perceuteurs de péages doivent élaborer et maintenir une déclaration de secteur de SET qui décrit les conditions générales auxquelles les prestataires du SET peuvent accéder au secteur de SET et qui constitue la base de la politique contractuelle (voir l'article 5, paragraphe 2, et l'annexe I de la décision 2009/750/CE, et la section 2.2.2.2 de ce guide).

⁽²¹⁾ Basés par exemple sur les coûts supportés par le perceuteur de péages pour ses clients locaux, les coûts de l'équipement embarqué, les coûts des communications dans les systèmes GNSS, le coût du recouvrement des sommes dues et de la couverture des risques de paiement, etc.

Les déclarations de secteur de SET répondent à deux objectifs généraux:

- donner suffisamment de détails pour qu'un prestataire du SET soit capable d'offrir le SET tout en respectant les règles opérationnelles du perceuteur de péages; et
- donner suffisamment d'explications pour convaincre l'organe national de conciliation concerné que les conditions contractuelles et les accords commerciaux proposés aux prestataires du SET sont équitables et raisonnables. L'organe de conciliation est habilité à demander plus d'informations.

Les perceuteurs de péages doivent rendre leur(s) déclaration(s) de secteur de SET facilement utilisable(s) et accessible(s) électroniquement aux prestataires du SET, par exemple en utilisant les technologies internet.

Chaque État membre doit tenir un registre des secteurs de SET sur son territoire qui inclut les informations relatives aux déclarations de secteur de SET. Les États membres doivent prendre les mesures appropriées pour éviter les problèmes de divergence entre les différentes sources d'information.

Afin de prendre en compte d'éventuelles particularités des prestataires du SET qui peuvent justifier des conditions contractuelles particulières, la déclaration de secteur de SET contient une section sur les conditions commerciales entre le perceuteur de péages et un prestataire du SET, qui peuvent être soumises à des négociations bilatérales.

La forme précise d'une déclaration de secteur de SET dépend de l'État membre ou des perceuteurs de péages. À partir du schéma de déclaration de secteur de SET donné dans l'annexe I de la décision 2009/750/CE, la structure d'une déclaration de secteur de SET ⁽²²⁾ pourrait adapter les suggestions de ce chapitre.

C'est dans l'intérêt du perceuteur de péages de définir ses données du contexte de péage, en particulier la description du secteur à péage dans des systèmes autonomes, de la façon la plus précise et la moins ambiguë possible, afin d'éviter des mises en œuvre différentes de la détection et du signalement des événements de péage par les divers prestataires du SET et les conflits qui pourraient en résulter. Il est recommandé de consulter également les déclarations de secteur de SET des autres perceuteurs de péages et des États membres pour des exemples de bonnes pratiques. ISO PR/TS 17575-3 (définition de l'interface d'application pour des systèmes autonomes, partie 3: données du contexte) peut être utile.

44

5.3.2. Langue

Il est supposé que la déclaration de secteur de SET sera habituellement écrite dans la langue utilisée dans les contrats entre un perceuteur de péages et les prestataires du SET.

Une traduction certifiée de la déclaration de secteur de SET dans l'une ou plusieurs des langues européennes les plus utilisées permettrait d'éviter des incompréhensions avec des prestataires du SET étrangers.

5.3.3. Aspects légaux

Des précautions doivent être prises pour éviter les différends portant sur les déclarations de secteur de SET. Par exemple:

- l'origine et la responsabilité d'une déclaration de secteur de SET doivent être établies sans contestation;
- le cas échéant, les périodes de validité de certaines clauses ou paramètres doivent être sans ambiguïté; les ruptures dans les périodes de validité doivent être soigneusement évitées;
- il faut pouvoir démontrer qu'un prestataire du SET a eu accès à tout moment à la déclaration complète du secteur de SET.

⁽²²⁾ Voir aussi Cesare IV, livrable D3.1, «Plan de mise en œuvre de la gestion de l'interopérabilité», annexe 2, «Ébauche de déclaration de section à péage de SET».

5.3.4. Contenu

Cette section propose ce que devrait contenir une déclaration de secteur de SET. Les États membres ou les percepteurs de péages peuvent l'adapter à leur situation et besoins particuliers. La liste peut changer au fur et à mesure que le service se développe.

1. Conditions applicables à tous les prestataires du SET [décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 2, points a) à d)]
 - 1.1. Éléments techniques
 - 1.1.1. Politique de transaction de péage (par exemple, description de la technologie et procédures utilisées)
 - Données du contexte de péage (comprenant les références aux données concernées) (décision 2009/750/CE, articles 2, paragraphe 1, article 6, et annexe II):
 - paramètres d'autorisation: clés d'identification ou autres mesures de sécurité possibles;
 - définition du secteur de SET, en particulier son extension géographique et l'infrastructure sujette à péage. La définition doit utiliser des normes appropriées et, s'il y a lieu, doit être conforme à la directive Inspire⁽²³⁾. D'autres possibilités sont des descriptions à l'aide de cartes, ou en langage clair, un service national de relevés topographiques, des coordonnées géographiques des limites, des technologies largement utilisées de cartographie numérique (par exemple Openstreetmap.org)⁽²⁴⁾;
 - nature des principes de péage et de recouvrement [taxe/redevance, événement de péage (cordon, utilisation...), paramètres de tarification (heure/distance/lieu/autres critères)];
 - véhicules soumis à ou exemptés de péage;
 - paramètres de classification des véhicules (décision 2009/750/CE, annexe VI) [par exemple nombre d'essieux, poids maximal autorisé (pour la remorque), type de suspension, classes d'émission, etc.] avec leur correspondance dans la structure de tarification du percepteur de péages;
 - procédures de mise à jour;
 - format et contenu des déclarations de péage et des transactions de péage [décision 2009/750/CE, article 2, points m) et p); prEN ISO 12855]. Pour les systèmes DSRC, voir également EN 15509. Pour les systèmes GNSS, les normes sont en développement (voir la section 4.4.1.3). La véracité des déclarations de péage aux percepteurs de péages doit être assurée.
 - Listes noires (décision 2009/750/CE, article 4, paragraphe 6; format et contenu, fréquence de mise à jour, relèvement de l'obligation de paiement, mécanismes de non-rejet).
 - 1.1.2. Procédures et accords de qualité de service [décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 2, point b)]
 - exigences d'interopérabilité technique et procédurale, par exemple protocoles pour l'échange de données avec un prestataire du SET, mécanismes de sécurité (certificats de clé publique de chiffrement, entre autres), etc.;
 - échéances et périodicité pour la communication des données de déclaration de péage;

⁽²³⁾ Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1-14) (voir l'annexe 3 de ce guide pour le lien vers le portail Inspire).

⁽²⁴⁾ Pour garantir des conditions d'accès non discriminatoires aux prestataires du SET, un percepteur de péages doit fournir les mêmes données détaillées que celles dont il dispose pour son propre système.

- pourcentage acceptable de redevances perdues ou erronées et procédures de contrôle; relation avec rétribution/sanction;
- description de la politique de contrôle-sanction et procédures;
- exactitude des données de déclaration de péage et procédure de contrôle ⁽²⁵⁾;
- taux de disponibilité du système et procédure de contrôle;
- autres indicateurs importants de performance et procédure de contrôle [par exemple, performance de la communication DSRC de l'équipement embarqué (pour le péage dans les systèmes DSRC en flux libre, pour contrôle-sanction dans des systèmes autonomes...) et fiabilité opérationnelle; qualité des données relatives au péage...];
- le cas échéant, modalités de la fourniture des signaux d'amélioration;
- procédures et modalités d'évaluation de la compatibilité des équipements des prestataires du SET [en particulier procédures pour l'aptitude à l'emploi, et toute autre procédure de test nécessaire à l'évaluation du bon fonctionnement de l'équipement du prestataire du SET dans un contexte opérationnel ⁽²⁶⁾];
- tout autre domaine de coopération obligatoire.

1.2. Éléments économiques

1.2.1. Rémunération et redevances fixées

1.2.2. Garantie contre la défaillance du prestataire du SET (décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 1): par exemple, garantie bancaire ou autre, contrôle, adaptation au cours du temps.

1.2.3. Politique de facturation [décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 2, point c): par exemple, périodicité des factures, format et contenu, langue, dates de valeur.

1.2.4. Politique de paiement [décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 2, point d): par exemple échéance, devise, pénalités ou compensation pour délais ou anticipation de paiement, calcul d'intérêts et remboursement.

Peuvent aussi être considérés:

- partage des responsabilités et des coûts (comme le partage des coûts des procédures de test, etc.);
- modalités de gestion des modifications demandées par une des parties (calendrier, procédures d'acceptation, affectation des coûts, etc.).

2. Conditions négociables entre le percepteur de péages et un prestataire du SET [décision 2009/750/CE, annexe I, paragraphe 2, point e)]

⁽²⁵⁾ La directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure (JO L 135 du 30.4.2004, p. 1-80) s'applique aux systèmes et appareils ayant une fonction de mesure définie dans ses annexes. L'annexe MI-007 de cette directive définit les exigences spécifiques concernant les taximètres; les exigences concernant le maximum d'erreurs permis pour certains paramètres de fonctionnement des taximètres pourraient présenter un intérêt pour les équipements embarqués du SET.

⁽²⁶⁾ Le groupe de coordination des organismes notifiés du SET pourra sans doute faire une proposition pour un cadre européen relatif à l'évaluation de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET.

- 2.1. Conditions commerciales, par exemple rémunération et redevances variables (éléments de variabilité: nombre d'utilisateurs ou de transactions, utilisation de l'infrastructure, etc.), mode(s) dégradé(s), échéances, indexation, périodicité de la révision du contrat, conditions de fin de contrat...
- 2.2. Exigences de qualité de service et procédures de contrôle; impact sur la rémunération.

5.4. Règlement des différends

Les différends relatifs au SET qui peuvent survenir entre un perceuteur de péages et un prestataire du SET au cours de leurs négociations contractuelles ou lors de leurs relations de travail doivent être déposés auprès de l'organe de conciliation ou, pour tout type de différend, devant la juridiction compétente.

6. PRESTATION DU SERVICE

6.1. Responsabilités

Commission européenne

La Commission européenne est principalement responsable de l'établissement et de la gestion du cadre légal relatif à l'interopérabilité des systèmes de télépéage et au SET. Cette responsabilité inclut l'introduction de toute modification à ce cadre qui peut se révéler nécessaire, par exemple pour s'adapter aux progrès techniques et aux développements de la normalisation, pour garantir un développement et une exploitation efficaces du SET, etc. Le rôle direct de la Commission européenne dans l'exploitation du SET concernera principalement la surveillance du marché du SET au niveau européen.

États membres

Les États membres doivent mettre en place les conditions nationales permettant le déploiement et l'exploitation du SET.

Plus spécifiquement, les États membres disposant d'au moins un secteur de SET doivent:

- organiser, sans préjudice de leur corpus législatif, la possibilité de procédures de conciliation entre les percepteurs de péages de leur juridiction et les prestataires du SET;
- tenir à jour les registres des secteurs de SET sur leur territoire et des prestataires de services qui ont accepté de s'inscrire en tant que prestataire du SET, conformément aux articles 3 et 19 de la décision 2009/750/CE.

Percepteurs de péages

Le principe du SET est que les percepteurs de péages doivent accepter sur leurs secteurs de SET les véhicules équipés d'équipement du SET et percevoir les redevances dues par ces véhicules pour l'utilisation de leur infrastructure par l'intermédiaire des prestataires du SET; ils doivent conclure un contrat avec ces prestataires qui remplissent leur déclaration de secteur de SET.

48

Prestataires du SET

Les prestataires du SET doivent obtenir leur enregistrement dans un État membre où ils sont établis et valider l'aptitude à l'emploi de leurs équipements et processus avec le ou les percepteurs de péages responsables d'un secteur particulier de SET.

Les prestataires du SET doivent avoir une politique contractuelle claire envers les utilisateurs du SET.

Utilisateurs du SET

Voir la section 2.2.2.4 de ce guide.

6.2. Infraction au péage — Contrôle et sanction

6.2.1. Infraction au péage

Il y a infraction en cas de non-paiement ou de non-déclaration de péage résultant de toute action ou situation qui empêche la détermination des données correctes nécessaires au calcul de la redevance. Une telle action ou situation peut se produire à la suite du non-respect par un utilisateur du régime de péage du secteur sur lequel il circule ou du non-respect de son contrat avec un prestataire de services relatif à l'utilisation de son équipement embarqué.

Pour des raisons pratiques, les percepteurs de péages considéreront également comme infractions au péage les situations entraînées par la force des choses, par exemple le dysfonctionnement soudain et imprévu de l'OBE. D'autres moyens de paiement offerts par le percepteur de péages, comme les paiements rétroactifs ou manuels, doivent être mis en place pour éviter qu'une infraction commise par la force des choses ne se transforme en cas à sanctionner.

6.2.2. Contrôle-sanction

Le domaine du contrôle-sanction recouvre la détection, la prise en chasse et les poursuites judiciaires pour les infractions au péage. Le contrôle-sanction se révélera plus efficace à travers des systèmes de contrôle-sanction nationaux.

Ce guide considère les questions de responsabilité entre un percepteur de péages et un prestataire du SET dans le cas d'un véhicule en infraction mais couvert par un contrat SET valide. Les autorités de contrôle-sanction doivent pouvoir déterminer si un véhicule en infraction est un «véhicule SET» et, dès lors, couvert par la garantie de paiement du prestataire du SET responsable (voir l'article 7, paragraphe 2, de la décision 2009/750/CE). L'annexe II de la décision 2009/750/CE prévoit une liaison de communication directe entre l'équipement embarqué SET et l'équipement de surveillance sur route fixe ou mobile pour des transactions de contrôle en temps réel de la conformité.

6.2.3. Contrôle-sanction transfrontalier ⁽²⁷⁾

Les considérations ci-dessous montrent que les mécanismes de contrôle-sanction transfrontaliers ne peuvent être inclus dans les dispositions relatives au SET; cela irait au-delà du champ d'application de la directive 2004/52/CE.

Quand il n'a pas été possible aux autorités de surveillance d'arrêter un véhicule immatriculé dans un autre pays et qui commet une infraction, qu'elle soit fraude au péage, dépassement de vitesse, ou toute autre forme d'infraction, la question se pose de savoir comment prendre des sanctions contre ces véhicules d'autres pays. En général, les sanctions peuvent uniquement être appliquées en identifiant le véhicule par sa plaque d'immatriculation et en identifiant le propriétaire à partir des fichiers nationaux des véhicules de son pays d'origine.

La possibilité d'obtenir ces informations est variable suivant les États membres. Dans certains États membres, les autorités nationales d'immatriculation sont relativement prêtes à transmettre les informations; dans d'autres, il y a des difficultés juridiques considérables à obtenir de telles informations et en particulier à les transmettre à des entités étrangères, surtout si ces entités sont du secteur privé.

Le sujet devient encore plus compliqué dans le cas d'infraction au péage; la nature du délit peut être civile ou criminelle, suivant le statut légal national du péage. Par exemple, quand l'obligation de payer un péage est directement basée sur un acte juridique, comme en Autriche, ou si la redevance est une taxe, la sanction relève de la loi publique, et quand le péage est basé sur une loi de droit privé, la réparation sera probablement civile, comme en Espagne. Cela signifie qu'il peut y avoir des problèmes de droits conventionnels pour l'établissement de régimes de contrôle-sanction.

La disponibilité d'un mécanisme de contrôle-sanction transfrontalier est importante pour les percepteurs de péages pour la mise en œuvre de systèmes de péage à flux libre, s'ils considèrent les difficultés potentielles de recouvrement de péages suite à l'absence d'un tel mécanisme. Conserver les barrières ⁽²⁸⁾ peut alors être l'option préférée d'un percepteur de péages plutôt que le renforcement des systèmes de contrôle-sanction avec, par exemple, des équipements de surveillance additionnels sur route. De plus petits secteurs à péage (ponts ou tunnels) peuvent décider de mettre en œuvre la possibilité de traiter les infractions à l'intérieur de leur propre réseau, pour éviter des coûts supplémentaires ou la perte de péage.

⁽²⁷⁾ Voir :

- la convention Prüm (Schengen III) entre Belgique, Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas et Autriche;
- la décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière, et la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI du Conseil du 23 juin 2008 relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière; et
- la décision-cadre 2005/214/JAI du Conseil du 24 février 2005 concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (JO L 76 du 22.3.2005, p. 16-30).

⁽²⁸⁾ Par principe, les contrôles exercés dans le domaine du transport routier entre des États membres ne doivent plus être effectués comme des contrôles à la frontière, mais doivent seulement faire partie des procédures normales de contrôle s'appliquant d'une façon non discriminatoire sur tout le territoire d'un État membre [voir le règlement n° 4060/89 du Conseil (CEE) du 21 décembre 1989].

ANNEXE 1

RÉFÉRENCES DES TRANSPOSITIONS NATIONALES DE LA DIRECTIVE 2004/52/CE

État membre (ordre protocolaire)	Référence
BE	<p>Acte légal:</p> <p>Loi du 21 décembre 2006 transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, p. 76063</p> <p>Wet van 21 december 2006 houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, bl. 76063</p> <p><i>Moniteur belge/Belgisch Staatsblad</i>, éd. 6, du 29.12.2006, p. 76063</p>
BG	<p>Acte légal: l'ordonnance n° 1 du 4.4.2007 fixant les exigences minimales de sécurité pour les tunnels routiers simultanément au réseau routier transeuropéen sur le territoire de la République de Bulgarie et les exigences relatives à la perception du télépéage sur le territoire de la République de Bulgarie</p> <p>Journal officiel bulgare n° 58 du 17.7.2007</p>
CZ	<p>Acte légal: Zákon č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony</p> <p>Journal officiel: Sbirka Zakonu CR, du 15.3.2006</p>
DK	<p>Acte légal: Bekendtgørelse n° 725 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet</p> <p>Journal officiel: Lovtidende A 2008, du 8.7.2008, entrée en vigueur: 9.7.2008</p>
DE	<p>Acte légal: «Gesetz über den Betrieb elektronischer Mautsysteme (Mautsystemgesetz)»</p> <p>Bundesgesetzblatt Teil 1 (BGB 1), du 22.12.2005, p. 3692</p>
EE	<p>Acte légal: seaduse parandus, number: RTI, 7.12.2007, 63, 398.</p> <p>Journal officiel: Elektroonline Riigi Teataja, num.: RTI, du 7.12.2007, 63, 398.</p>
IE	<p>Instruments statutaires (SI) n° 757 OF 2005; règlement des Communautés européennes (interopérabilité des systèmes de télépéage), 2005</p> <p>Journal officiel: Iris Oifigiúil, du 16.12.2005</p>
EL	<p>Acte légal: Προεδρικό Διάταγμα, Numéro: 177</p> <p>Journal officiel: Efimeris Tis Kyverniseos (FEK)(Tefchos A), n° 216, du 11.9.2007, p. 4771-4773</p>

ES	Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales Boletín Oficial del Estado (B.O.E), 17.2.2006, n° 41/2006, p. 6339-6342
FR	Loi n° 2006-10 du 5.1.2006 relative à la sécurité et au développement des transports <i>Journal officiel de la République française (JORF)</i> , 6.1.2006, p. 1-18 Décret n° 2006-1711 du 22 décembre 2006 relatif aux procédés technologiques à utiliser pour le télépéage routier <i>Journal officiel de la République française (JORF)</i> , n° 2006-1711, date de publication: 29.12.2006, entrée en vigueur: 30.12.2006
IT	Decreto ministeriale: Recepimento della direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 13.3.2006, n° 60
CY	Acte légal: Ο περί Διαλειτουργικότητας των Συστημάτων Τηλεδιοδίων Νόμος του 2006 Cyprus Gazette, du 17.2.2006, n° 4069, p. 35-36
LV	Ministru Kabineta noteikumi, number: 724: Ceļu lietotāju maksājumu elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpējās izmantojamības kārtība. Latvijas Vēstnesis, n° 147, du 14.9.2006
LT	Acte légal: Įsakymas, n° 3-35/2007: Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. vasario 6 d. įsakymas Nr. 3-35 «Dėl reikalavimų elektroninems kelių rinkliavų surinkimo sistemoms» Valstybės žinios, n° 18, du 10.2.2007
LU	Règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. Mémorial luxembourgeois A, n° 97, du 20.6.2007, p. 1810
HU	A gazdasági és közlekedési miniszter 47/2007. (IV. 17.) GKMrendelete a hazai közutakon használható elektronikus útdíjszedő rendszerekről. Miniszteri rendelet, Magyar Közlöny, n° 2007/48, p. 3111-3112
MT	Acte LN 148 de 2006 de l'Autorité des transports de Malte (CAP. 332), ordonnance sur la régulation du trafic (CAP. 65), règlements concernant les véhicules à moteur (interopérabilité des systèmes de télépéage routier), 2006 La gazette du gouvernement de Malte, n° 17941, du 11.7.2006, p. 2601-2625
NL	Regeling van 8 november 2005, nr. HDJZ/I&O/2005-2159, Hoofddirectie Juridische Zaken houdende regels met betrekking tot de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen Staatscourant, n° 225, du 18 novembre 2005, page 15 Staatsblad n° 593, du 29.11.2005, p. 1-3

AT	<p>Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geändert werden.</p> <p>Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (BGBl.), n° I Nr. 26/2006, du 23.2.2006</p>
PL	<p>Acte légal: Nowelizacja; Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.</p> <p>Dziennik Ustaw, n° 2005/172/1440, du 9.9.2005</p>
PT	<p>Lei n.º 30/2007</p> <p>Assembleia da República Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n° 2004/52/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade, tendo em vista a implementação do serviço electrónico europeu de portagem.</p> <p>Diário da República, n° 150, du 6.8.2007, p. 5030-5032</p>
RO	<p>Hotărâre de Guvern, n° 39; Ordonanță privind interoperabilitatea sistemelor electronice de tarifare pentru utilizarea infrastructurii rutiere</p> <p>Monitorul Oficial al României, n° 589, du 27.8.2007, p. 2-3</p>
SI	<p>Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o javnih cestah</p> <p>Uradni liste RS, n° 92/2005, du 18.10.2005, p. 9394-9399</p>
SK	<p>Zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Zbierka zákonov SR, n° 16, du 17.1.2007</p>
FI	<p>Acte (n° 995) relatif aux systèmes de télépéage routier, 17 novembre 2006</p> <p>http://www.finle.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060995</p>
SE	<p>Lag (2007:58) om elektroniska vägavgiftssystem</p> <p>Svensk författningssamling (SFS), du, n° 2007:58</p> <p>Vägverkets föreskrifter (VFS 2007:202) om tekniska krav på elektroniska vägavgiftssystem</p> <p>Vägverkets författningssamling (VFS), numéro: VFS 2007:202, entrée en vigueur: 1.5.2007</p> <p>Förordning (2007:59) om elektroniska vägavgiftssystem.</p> <p>Svensk författningssamling (SFS), numéro 2007:59</p>
UK	<p>Décret loi (SI): Règlements relatifs au péage routier (Interopérabilité des systèmes de télépéage routier) 2007 n° 58</p> <p>Her Majesty's Stationery Office (HMSO), n° 2007-58.</p> <p>Règlements de Gibraltar: Règlements concernant la circulation (Interopérabilité des systèmes de télépéage routier) 2006</p> <p>Gibraltar Gazette numéro LN.2006/152.</p>

ANNEXE 2

PARAMÈTRES DE CLASSIFICATION DES VÉHICULES

Pour de plus amples informations, consulter:

- l'annexe VI de la décision 2009/750/CE, et
- la norme EN 15509.

On peut s'attendre à ce que le développement d'applications telles que l'identification automatique du véhicule conduise certains paramètres de véhicule à devenir disponibles sous forme électronique dans un dispositif embarqué de stockage sécurisé.

Quand de telles données seront disponibles, il sera plus approprié de connecter directement l'équipement embarqué du SET à ces dispositifs intégrés au véhicule. Cela procurera un plus haut niveau de confiance dans les données et éliminera le besoin pour les prestataires du SET de valider et entrer les données dans l'équipement embarqué du SET.

ANNEXE 3

LIENS ET ADRESSES INTERNET UTILES

3.1. Liste des points de vente du *Journal officiel de l'Union européenne*

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

Services en ligne de l'Office des publications de l'Union européenne:

- <http://bookshop.europa.eu>: publications de l'UE;
- <http://cordis.europa.eu>: recherche et développement;
- <http://eur-lex.europa.eu>: loi de l'UE;
- <http://ted.europa.eu>: disponibilité publique.

3.2. Législation européenne et documents relatifs à l'interopérabilité des systèmes de télépéage et au SET

- **Directive 2004/52/CE** du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relative à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124-143).

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:200:0050:0057:FR:PDF>

- **Décision 2009/750/CE** de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:268:0011:0029:FR:PDF>

- **Directive 2007/2/CE** du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007, établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:108:0001:0014:FR:PDF>

<http://inspire.jrc.ec.europa.eu/> (portail du site Inspire)

- **Plan d'action STI:** communication de la Commission — Plan d'action pour le développement de systèmes de transport intelligents en Europe [document COM(2008) 886 final]

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:FR:NOT>

- **Directive 2010/40/UE** du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010, concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:FR:PDF>

- **Groupes d'experts et rapports d'études** ⁽²⁹⁾

La directive 2004/52/CE n'a pas complètement défini le SET et a laissé la Commission décider de la définition détaillée du SET avec l'assistance du comité du télépéage. Des travaux préparatoires de longue durée ont été nécessaires pour aborder les nombreux aspects. Après l'adoption de la directive 2004/52/CE, la Commission a instauré douze groupes d'experts et lancé quatre études pour déterminer les conditions nécessaires pour faire fonctionner le SET sous tous les points de vue, techniques, légaux et commerciaux, entre autres.

Les rapports des groupes d'experts couvrent les sujets suivants:

1. technologies des micro-ondes (DSRC);
2. classification des véhicules;
3. contrôle-sanction;
4. certification d'équipement;
5. technologies des satellites;
6. intégration des unités embarquées dans les véhicules;
7. rôle des institutions financières — paiement et aspects contractuels;
8. revue finale du projet de spécifications DSRC UNI (Italie);
9. spécifications de l'application EFC basée sur les technologies de satellite;
10. recommandations pour les spécifications et les technologies de contrôle-sanction;
11. définition de l'application EFC basée sur DSRC;
12. aspects relatifs à la sécurité du SET.

Les études couvrent les sujets suivants:

1. impact économique et social de l'application de la directive 2004/52/CE;
2. faisabilité d'un réseau européen de centres de certification (ENCC);
3. interopérabilité du péage routier (RCI); validation de l'architecture du SET et des spécifications essentielles au moyen de tests opérationnels sur le terrain avec des prototypes en exploitation transfrontalière à travers les schémas de péage allemand, suisse, français, espagnol, italien et autrichien;
4. série d'études Cesare (système commun de perception de télépéage pour un service européen de péage routier); définition du modèle d'entreprise du SET introduisant les rôles de percepteurs de péages, prestataires du SET et utilisateurs du service.

Les groupes d'experts et les rapports d'études peuvent être trouvés à l'adresse:

http://ec.europa.eu/transport/its/studies/eets_en.htm

⁽²⁹⁾ Les groupes d'experts et les rapports d'études sont soumis à une clause de non-responsabilité: ces rapports, produits pour la Commission européenne par des experts extérieurs et des sous-traitants, représentent les vues de leurs auteurs. Les opinions exprimées n'ont pas été adoptées ni en aucun cas homologuées par la Commission européenne et ne doivent pas être considérées comme une déclaration des positions de la Commission. Les rapports peuvent avoir de l'intérêt pour expliquer le processus de raisonnement qui a conduit à la décision relative au SET. La Commission européenne ne garantit pas l'exactitude des données incluses dans ces rapports, et n'accepte pas la responsabilité de leur utilisation.

3.3. Normes harmonisées

3.3.1. Conseils — Rédaction de projets de normes harmonisées

http://www.cen.eu/boss/supporting/Guidance%20documents/draft_elecprep/Pages/default.aspx

3.3.2. Liste des normes harmonisées

<http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/documents/harmonised-standards-legislation/list-references/>

Ce lien donne accès à la liste récapitulative des titres et des références aux normes harmonisées en relation avec la législation européenne correspondante.

L'information contenue dans ce récapitulatif est une compilation des références aux normes qui ont été publiées dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Bien que cette liste soit mise à jour régulièrement, elle peut ne pas être complète et elle n'a aucune valeur légale; seule la publication dans le Journal officiel crée la valeur légale.

Une information supplémentaire peut être trouvée sur les sites internet des organisations de normalisation européennes:

- CEN <http://www.cen.eu>
- CENELEC <http://www.cenelec.eu>
- ETSI <http://www.etsi.org>

3.4. Liste des organismes notifiés en application de la décision 2009/750/CE de la Commission

<http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/hando/>

La liste des organismes notifiés est donnée uniquement pour information et est valable à la date indiquée sur le site internet.

Cette information est publiée à partir de la documentation fournie par les autorités de désignation des États membres.

3.5. Secteurs nationaux de SET et registres des prestataires du SET

Voir la rubrique «Related Documents» sur le lien

http://ec.europa.eu/transport/its/road/application_areas/electronic_pricing_and_payment_en.htm

3.6. Association professionnelle des percepteurs de péages

Association européenne des autoroutes, ponts et tunnels à péage (ASECAP)

Siège: 3 rue Edmond Valentin, 75007 Paris, France, tél. +33 147533700, fax +33 145558488

Secrétariat général: 15 rue Guimard, 1040 Bruxelles, Belgique, tél. +32 22892620, fax +32 25146628

Site internet: <http://www.asecap.com>

3.7. Association professionnelle des prestataires du SET

Au moment de la rédaction de ce guide, de futurs prestataires du SET envisageaient de créer une association professionnelle appelée AETIS (Association for Electronic Tolling and Interoperable Services).

ANNEXE 4

MODULES D'ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET

Les modules s'appuient sur la décision 768/2008/CE ⁽³⁰⁾.

Avant de pouvoir être mis sur le marché, un constituant d'interopérabilité doit au moins être couvert par une déclaration CE de conformité aux spécifications. Si possible, le constituant d'interopérabilité ou son conditionnement portera la marque CE en relation avec la déclaration CE apposée par le fabricant du constituant d'interopérabilité.

De plus, le constituant d'interopérabilité ou son conditionnement peut porter les marques CE couvertes par les déclarations d'aptitude à l'emploi.

Une déclaration CE de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi (voir l'annexe 6 de ce guide) atteste la conformité d'un constituant d'interopérabilité aux normes, documents normatifs, exigences essentielles, ou aux secteurs de SET appropriés.

Une nouvelle déclaration CE de conformité aux spécifications est nécessaire pour la mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité après une modification substantielle.

Une nouvelle déclaration CE d'aptitude à l'emploi est également nécessaire quand le constituant est utilisé dans un nouveau champ d'application.

L'entité responsable de la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité sur le territoire européen, qu'il s'agisse du fabricant, de son mandataire dans l'Union, d'un importateur ou de toute autre personne, doit garder à la disposition de l'autorité compétente les déclarations CE et, le cas échéant, le dossier technique qui n'est pas joint aux déclarations (voir l'annexe 6). Ces documents doivent être maintenus par cette entité à la disposition des autorités compétentes pendant une période couvrant la vie du dernier constituant d'interopérabilité mis sur le marché. Cela s'applique aux constituants d'interopérabilité fabriqués dans l'Union aussi bien qu'à ceux importés d'un pays tiers.

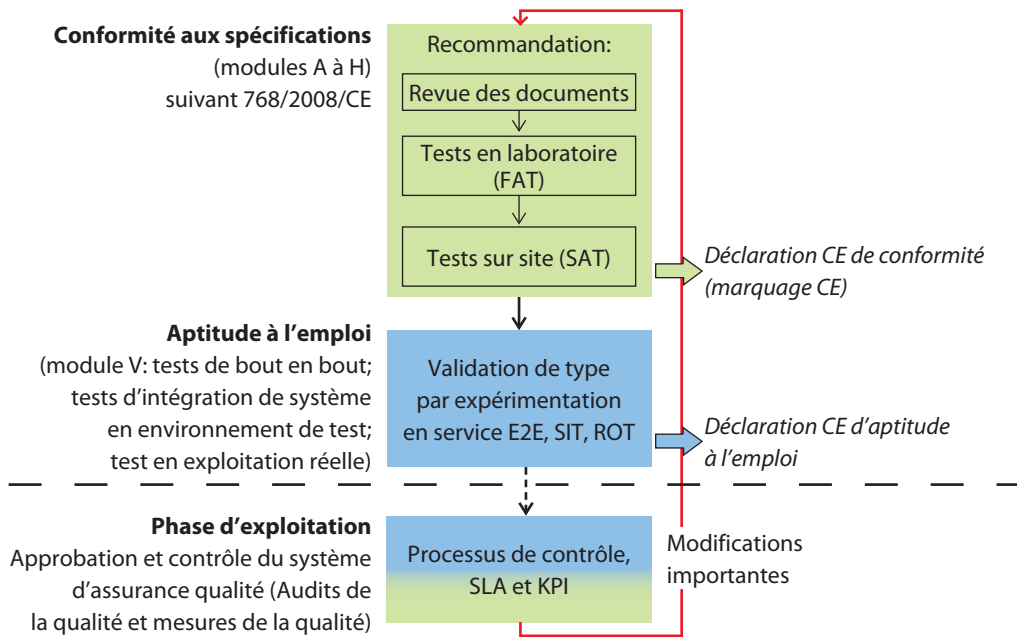
Le choix des modules spécifiques à appliquer dans la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications d'un constituant d'interopérabilité appartient au fabricant, qui confie la procédure d'évaluation et de certification à l'organisme notifié de son choix, si c'est nécessaire.

Pour la procédure d'évaluation de l'aptitude à l'emploi, le module V doit être appliqué. Le module V est toujours complémentaire aux modules d'évaluation de la conformité aux spécifications choisis par le fabricant.

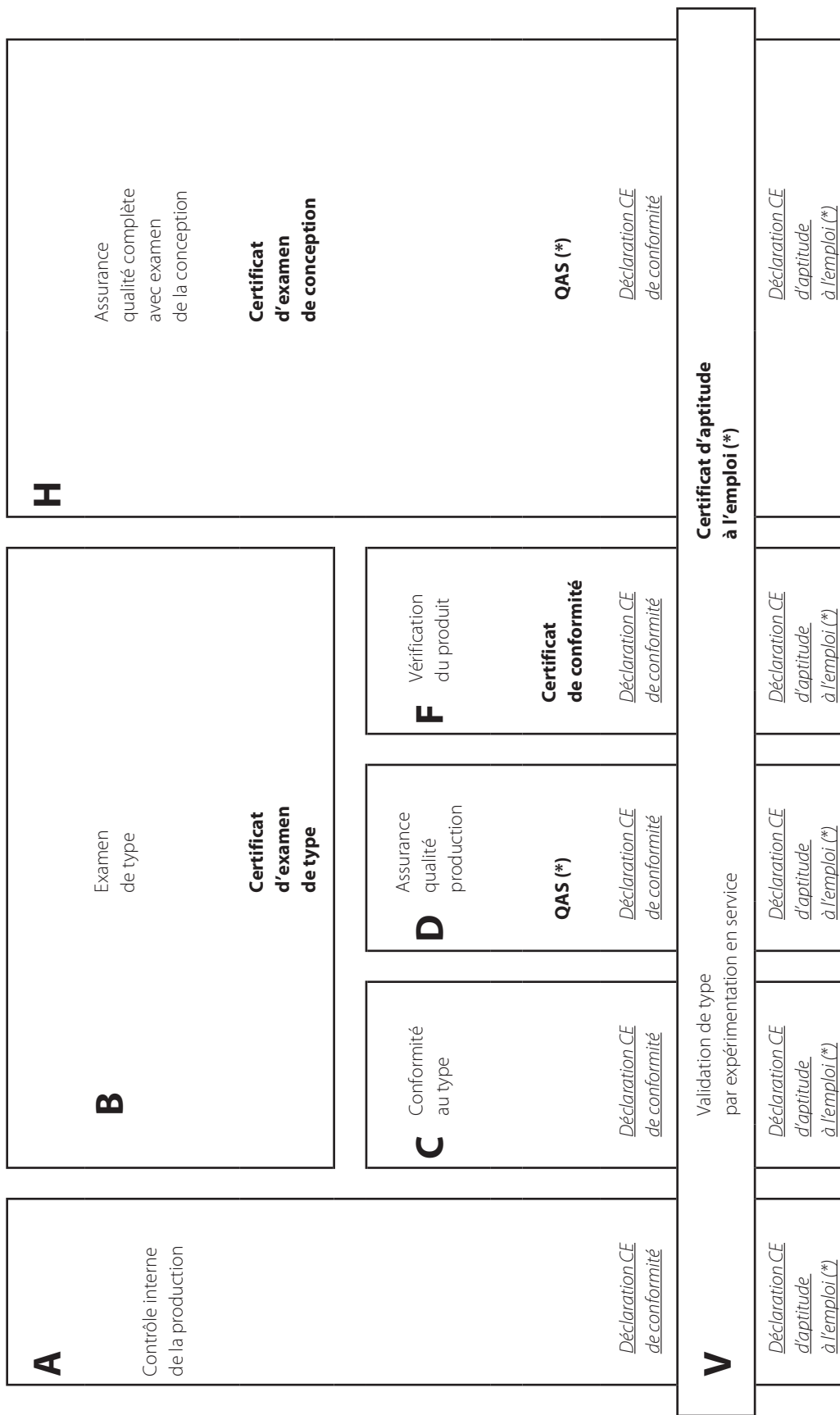
L'illustration ci-dessous illustre le processus d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET.

⁽³⁰⁾ Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82-128).

SET — Processus de certification et de contrôle



Structure des modules pour l'évaluation des constituants d'interopérabilité du SET



Documents émis par les organismes notifiés

Documents émis par les fabricants

(*) Approbation et contrôle du système d'assurance qualité

ANNEXE 5

TÂCHES INCOMBANT AU FABRICANT ET À L'ORGANISME NOTIFIÉ POUR L'ÉVALUATION DES CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ DU SET

Module	Tâches incombant au fabricant ou à son mandataire	Tâches incombant à l'organisme notifié
A Contrôle interne de la production	<p>Pour toutes les phases:</p> <ul style="list-style-type: none"> prend toutes les mesures nécessaires pour garantir que le processus de conception et de fabrication garantit la conformité du constituant d'interopérabilité aux exigences formulées dans la décision 2009/750/CE; établit les déclarations CE de conformité aux spécifications. 	<p>Pour toutes les phases:</p> <ul style="list-style-type: none"> aucune tâche.
B Examen de type	<p>Conception:</p> <ul style="list-style-type: none"> constitue une documentation technique qui, du point de vue de l'évaluation, doit couvrir la conception, la fabrication et l'exploitation du produit; met à disposition de l'organisme notifié un ou plusieurs spécimens représentatifs de la production envisagée; effectue la demande d'examen de type par un organisme notifié. 	<p>Conception:</p> <ul style="list-style-type: none"> effectue une revue de conception relative au SET: examen des méthodes de conception, des outils de conception et des résultats de la conception; effectue une revue du processus de fabrication; effectue ou fait effectuer les tests; établit un certificat d'examen de type (1).
C Conformité au type (seulement de pair avec B)	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> prend toutes les mesures nécessaires pour garantir que la fabrication permet la conformité du constituant d'interopérabilité avec le type approuvé; établit la déclaration CE de conformité (au type approuvé). 	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> aucune tâche.
D Assurance qualité de la production (seulement de pair avec B)	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> exploite un système d'assurance qualité pour la production et le test, approuvé et contrôlé par un organisme notifié; établit la déclaration CE de conformité (au type approuvé). 	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> approuve le système d'assurance qualité; effectue le contrôle du système d'assurance qualité; établit un rapport de visite ou un rapport d'audit.
F Vérification du produit (seulement de pair avec B)	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> effectue la demande de vérification de la conformité des produits par un organisme notifié; établit la déclaration CE de conformité aux spécifications (suivant les exigences de la décision 2009/750/CE). 	<p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> vérifie la conformité des produits; établit un certificat (1) de conformité aux spécifications.

(1) Voir l'annexe 6 pour les éléments obligatoirement mentionnés dans les certificats de l'organisme notifié.

Module	Tâches incombant au fabricant ou à son mandataire	Tâches incombant à l'organisme notifié
<p style="text-align: center;">H</p> <p>Assurance qualité complète avec examen de la conception</p>	<p>Conception:</p> <ul style="list-style-type: none"> • exploite un système d'assurance qualité homologué pour la conception; • effectue les tests de type dans un laboratoire approprié; • démontre à l'organisme notifié que le constituant d'interopérabilité respecte toutes les exigences de la décision 2009/750/CE, y compris les résultats des tests; • effectue la demande d'examen de conception par un organisme notifié. <p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> • exploite un système d'assurance qualité pour la production et le test, approuvé et contrôlé par un organisme notifié; • établit la déclaration CE de conformité aux spécifications. 	<p>Conception:</p> <ul style="list-style-type: none"> • évalue et approuve le système d'assurance qualité; • effectue le contrôle du système d'assurance qualité; • effectue un examen de la conception: examen de l'application comprenant: <ul style="list-style-type: none"> — spécifications de conception technique utilisées, — vérification de l'adéquation de la conception aux dispositions de la décision 2009/750/CE, — résultats des tests de type effectués dans un laboratoire approprié; • établit un certificat d'examen de conception ⁽¹⁾. <p>Production:</p> <ul style="list-style-type: none"> • approuve le système d'assurance qualité; • effectue le contrôle du système d'assurance qualité.
<p style="text-align: center;">V</p> <p>Aptitude à l'emploi (Validation de type par expérimentation en service)</p>	<p>Expérimentation en service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • effectue la demande de validation par expérimentation en service par un organisme notifié; • met en service un ou plusieurs spécimens représentatifs de la production envisagée; • contrôle le comportement en service du constituant d'interopérabilité à l'aide d'une procédure approuvée et surveillée par un organisme notifié; • démontre à l'organisme notifié que le constituant d'interopérabilité respecte toutes les exigences de la décision 2009/750/CE, y compris l'expérimentation en service; • établit les déclarations CE d'aptitude à l'emploi. 	<p>Expérimentation en service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vérifie la documentation technique et le programme en vue de la validation par expérimentation en service; • approuve la procédure de contrôle du comportement en service et effectue une surveillance spécifique; • vérifie si le comportement en service remplit les exigences de la décision 2009/750/CE; • établit un certificat d'aptitude à l'emploi ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir l'annexe 6 pour les éléments obligatoirement mentionnés dans les certificats de l'organisme notifié.

ANNEXE 6

MENTIONS OBLIGATOIRES SUR LES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS OFFICIELS ÉTABLIS PAR LES ORGANISMES NOTIFIÉS

Type de procédure:

1 — Évaluation de la conformité aux spécifications des constituants d'interopérabilité

2 — Évaluation de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité

Mentions obligatoires sur le certificat/document officiel		Type de procédure													
PREMIÈRE PAGE															
(bilingue: langue officielle de l'État membre du demandeur et anglais)		1	2												
1	<p>Type et numéro d'identification du certificat/document officiel.</p> <p>Suivant les modules, l'organisme notifié établit des certificats, mais aussi d'autres documents officiels.</p> <p>Au total, cinq types de certificats/documents officiels ont été identifiés.</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Type de certificat/document officiel</th> <th style="text-align: left;">Module</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>• Certificat d'examen de type</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>• Certificat d'examen de conception</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>• Approbation du système d'assurance qualité</td> <td>D, H</td> </tr> <tr> <td>• Certificat de conformité</td> <td>F</td> </tr> <tr> <td>• Certificat d'aptitude à l'emploi</td> <td>V</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'organisme notifié attribue un numéro d'identification unique à chaque certificat/document officiel. Le lecteur trouvera auprès du groupe de coordination des organismes notifiés les détails sur le système de numérotation appliqué aux certificats et autres documents officiels.</p>	Type de certificat/document officiel	Module	• Certificat d'examen de type	B	• Certificat d'examen de conception	H	• Approbation du système d'assurance qualité	D, H	• Certificat de conformité	F	• Certificat d'aptitude à l'emploi	V	X	X
Type de certificat/document officiel	Module														
• Certificat d'examen de type	B														
• Certificat d'examen de conception	H														
• Approbation du système d'assurance qualité	D, H														
• Certificat de conformité	F														
• Certificat d'aptitude à l'emploi	V														
2	Base légale européenne et référence à la transposition de la directive 2004/52/CE dans la loi nationale de l'État membre de l'organisme notifié.	X	X												
3	Désignation du constituant d'interopérabilité certifié (type, famille de produit, identification, numéro de version, etc.).	X	X												
4	Nom et adresse du fabricant (ou de son mandataire établi dans l'Union) du constituant d'interopérabilité certifié. Lieu de fabrication.	X	X												
5	Nom et adresse de l'organisme notifié, numéro d'enregistrement à la Commission européenne.	X	X												
6	Déclaration concernant les résultats d'évaluation. Déclaration de l'organisme notifié exprimant la conformité du constituant d'interopérabilité aux exigences appropriées ou confirmant formellement les résultats de ses examens. C'est la déclaration fondamentale dans le certificat/document officiel.	X	X												

7	Cadre de l'évaluation/vérification: <ul style="list-style-type: none"> • directives concernées; • modules; • normes ou autres documents référencés dans la décision 2009/750/CE (et donc obligatoires), le cas échéant; • normes ou autres documents qui ne sont pas référencés dans la décision 2009/750/CE (et donc d'application volontaire), le cas échéant. 	X	X
8	Référence aux annexes. Dans la plupart des cas, le certificat/document officiel sera la première partie d'un ensemble plus important de documents. Cette information est destinée à permettre de retrouver facilement toute la documentation utile (dossiers techniques, etc.).	X	X
9	Conditions d'intégration du constituant d'interopérabilité dans le SET (domaine d'application, conditions d'utilisation, fonctionnement, etc.).	X	X
10	Date d'expiration, le cas échéant.	X	X
11	Lieu, date d'émission et signature du signataire autorisé de l'organisme notifié.	X	X

Mentions obligatoires sur le certificat/document officiel ANNEXES (Langue officielle de l'État membre du demandeur)		Type de procédure	
		1	2
12	Référence du dossier technique (contenant la documentation définie dans les modules).	X	X
13	Liste des exigences optionnelles appliquées dans le constituant d'interopérabilité.	X	X
14	Liste des éventuelles restrictions à l'approbation (zone d'utilisation du constituant d'interopérabilité...).	X	X
15	Nom(s), lieu(x) et adresse(s) du (des) fabricant(s), en cas de différence avec le nom et l'adresse mentionnés sur la première page du certificat/document officiel.	X	X
16	Le cas échéant, la liste des approbations et autres certifications établies pour le(s) constituant(s) d'interopérabilité avec le domaine de certification, la ou les normes concernées, le nom et l'adresse de l'organisme de certification en cas de: <ul style="list-style-type: none"> • certificat de gestion de la qualité (modules D, H); • certification du produit à des normes non obligatoires pour des constituants d'interopérabilité, limitée à celles qui ont un rapport direct avec ce certificat/document officiel. 	X	X
17	Le cas échéant, le nom et l'adresse du (des) organisme(s) d'inspection ou du (des) centre(s) de test, sous-traitant(s) de l'organisme notifié et action(s) sous-traitée(s) (en particulier pour l'évaluation de l'aptitude à l'emploi).	X	X

18	Pour les modules F, D, examen de conception ou de type, certificats CE ou rapports avec la référence de l'organisme notifié impliqué (s'il ne figure pas à la première page du certificat/document officiel).	X	X
19	Base de l'évaluation/vérification (résultats des calculs, rapports de test, rapports d'inspection, examen de la conception, etc.), incluant les références à des documents qui ne sont pas joints et les références au rapport d'évaluation.	X	X
20	Pour l'évaluation basée sur les tests de type: <ul style="list-style-type: none"> • date de livraison du type à l'organisme de test, • conditions de fabrication du type (si elles sont particulières). 	X X	X X
21	Pour l'évaluation de l'aptitude à l'emploi par une expérimentation en service: <ul style="list-style-type: none"> • détail du (des) perceur(s) de péages et du (des) prestataire(s) du SET exploitant le constituant d'interopérabilité pour l'expérimentation en service, • rapport d'inspection concernant le contrôle du comportement du constituant et les conditions d'emploi et de maintenance. 		X X

ANNEXE 7

LE CONTEXTE EUROPÉEN DE NORMALISATION

Il y a trois organismes européens de normalisation (OEN) travaillant en partenariat:

- le CEN (Comité européen de normalisation);
- le Cenelec (Comité européen de la normalisation électrotechnique);
- l'ETSI (Institut européen de normalisation des télécommunications).

Le CEN couvre tous les sujets qui ne sont pas de la compétence du Cenelec et de l'ETSI.

La mission des OEN est de promouvoir l'harmonisation technique en Europe, en relation avec des organismes mondiaux.

Le télépéage est principalement traité:

- pour le CEN, dans le comité technique TC 278, «Télématique de la circulation et du transport routier»,
- pour l'ETSI, dans le comité technique TC ITS,

et leurs sous-comités respectifs. Ces comités collaborent également étroitement avec l'ISO (notamment ISO/TC 204) pour développer des normes EFC qui peuvent être appliquées universellement.

Un mandat de normalisation (m/338) a été établi entre la Commission européenne et les OEN pour une normalisation en accompagnement de la directive 2004/52/CE.

Le processus de développement de normes suivi par les OEN respecte les principes suivants:

- **ouverture et transparence:** toutes les parties intéressées peuvent prendre part à la préparation des normes. Cela est principalement réalisé par le biais des organismes nationaux de normalisation;
- **consensus:** chaque fois que cela est possible, les normes européennes sont développées et adoptées avec l'accord de toutes les parties intéressées. Quand c'est nécessaire, l'adoption du texte final est obtenue par un vote à majorité pondérée;
- **engagement national:** les membres nationaux sont normalement obligés de supprimer toute norme nationale préexistante qui pourrait être en conflit avec une norme européenne;
- **cohérence technique:** la continuité et la cohérence du contenu technique entre les normes européennes sont recherchées;
- **cohérence globale:** les OEN prennent en compte les activités des organismes sectoriels européens et le travail des organismes internationaux de normalisation, en particulier de l'ISO.

Les OEN ne publient pas elles-mêmes des normes européennes. Les textes ratifiés sont envoyés aux membres nationaux, qui les publient comme mesures nationales, en gardant l'entrée de catalogue EN (par exemple BS EN71, DIN EN71, etc.).

De plus, les organismes nationaux de normalisation peuvent adopter des normes internationales, comme celles de l'ISO (ou de l'IEC). Dans ce cas, les numéros de référence nationaux gardent également la référence ISO (ou IEC) (par exemple BS ISO 13296).

Le CEN et le Cenelec peuvent également adopter des standards internationaux de l'ISO (ou de l'IEC). Dans ce cas, les normes publiées par les membres nationaux ont une triple référence (par exemple DIN EN ISO 9000).

ANNEXE 8

TERMINOLOGIE RELATIVE À L'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

Définitions communes pour les termes les plus importants utilisés dans le cadre du SET

Terme	Définition (Référence)
Aptitude à l'emploi	Capacité d'un produit à atteindre et maintenir une performance spécifiée pendant sa période d'utilisation.
Expérimentation en service	Validation des exigences d'un produit pour l'aptitude à l'emploi par exploitation ou utilisation du produit en service, intégré de façon représentative dans le système SET, pendant une opération de durée et de conditions spécifiées.
Évaluation de la conformité	Démonstration que les exigences spécifiées pour un produit sont remplies (modification de CEN ISO/IEC 17000:2004, qui recouvre processus, système, personne ou organisme).
Examen de la conception ⁽¹⁾ (*)	Évaluation de la conception d'un produit par examen des méthodes de conception, des outils de conception, et des résultats de la conception, en prenant en compte, le cas échéant, les résultats des tests et revues ainsi que la validation par expérimentation en service. (*) Procédure appartenant au module H dans la décision n° 768/2008/CE.

Terme	Définition (Référence)
Revue de conception (1) (**)	Examen documenté, complet et systématique, d'une conception pour évaluer sa capacité à remplir les exigences de conformité lorsque le processus de conception sera terminé. (**) Dans un sens général, modification de EN ISO 8402:1995 3.11.
Certificat d'examen de conception	Document certifiant que la conception d'un produit est telle que le produit remplira les exigences.
Revue du processus de fabrication (1)	Examen documenté, complet et systématique du processus de fabrication élaboré pour fabriquer un produit, dans le but d'évaluer sa contribution à la conformité du produit; il est effectué à la fin du processus de conception.
Examen de type (1)	Évaluation d'un type de produit à sa conformité, et, le cas échéant, à son aptitude à l'emploi, par revue de la conception, revue du processus de fabrication, tests de type et expérimentation en service (si spécifiée) (procédure du module B également dans la décision n° 768/2008/CE).
Certificat d'examen de type	Document certifiant la conformité et l'aptitude à l'emploi d'un type de produit.
Échantillonnage (1)	Sélection d'un ou plusieurs spécimens à partir d'un lot complet (par exemple sur une base statistique) pour garantir que les spécimens représentent le tout.
Test (1)	Détermination d'une ou plusieurs caractéristiques d'un élément d'évaluation de la conformité, selon une procédure (CEN ISO/IEC 17000:2004; 4.2).
Inspection (1)	Examen de la conception d'un produit, d'un produit, d'un processus ou d'un site, et détermination de leur conformité à des exigences spécifiques, ou, sur la base d'un jugement professionnel, à des exigences générales (CEN ISO/IEC 17000:2004; 4.3).
Rapport d'évaluation	Rapport sur les résultats d'un examen systématique du niveau de couverture d'exigences spécifiques par un produit.
Vérification (1)	Évaluation de la conformité d'un produit à des exigences techniques spécifiées, effectuée pas à pas pendant la phase de développement du produit par des tests spécifiés ou d'autres méthodes.
Validation (1)	Confirmation par examen et preuve objective que les exigences particulières pour un emploi prévu et spécifié sont remplies (ISO 8402:1994; 2.18).
Surveillance de la conformité du produit (1)	Contrôle et vérification constante ou fréquente de la conformité du produit, pour garantir que les exigences spécifiées sont respectées (modification de ISO 8402:1994; 4.7, qui concerne le contrôle qualité et n'est pas limité aux produits).
Certification (1)	Établissement par une tierce partie d'une déclaration, basée sur une décision après examen, qu'un produit a démontré sa conformité à des exigences spécifiées (modification de CEN ISO/IEC 17000:2004; 5.5, qui recouvre également les processus, systèmes ou personnes).

(1) Actions au cours de la procédure d'évaluation de la conformité.

ANNEXE 9

DÉFINITIONS

9.1. Norme harmonisée

Une norme qui a été:

- mandatée par la Commission sous une législation européenne de nouvelle approche (ou du type nouvelle approche); et
- développée par des organismes de normalisation européens (CEN, Cenelec, ETSI) en accord avec les règles générales internes de ces organismes. Les normes harmonisées existent quand les organismes de normalisation européens présentent formellement à la Commission les normes (ou partie de normes) dans le but d'aider à remplir des exigences essentielles de la législation européenne, en conformité avec un mandat de la Commission européenne.

Les normes harmonisées sont considérées comme incarnant un large consensus.

Les numéros de référence des normes harmonisées sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* (série C). Les normes harmonisées sont ensuite transposées au niveau national par les États membres.

9.2. Spécification technique

Une spécification technique peut être:

- l'énoncé d'exigences techniques normatives qui peuvent être définies, parmi d'autres, en référence à une norme européenne, une homologation technique européenne ou une spécification technique commune;
- un type de norme en cours de développement au CEN ou à l'ISO.

Sauf exception, ce guide utilise le terme spécification technique dans le premier de ces sens.

9.3. Conformité aux spécifications

Dans le contexte du SET, respect par un produit des exigences spécifiées dans la directive 2004/52/CE, dans la décision 2009/750/CE ou dans des normes, des spécifications techniques et des documents normatifs, compilés par le groupe de coordination des organismes notifiés du SET, et jugés pertinents par le comité du télépéage.

9.4. Aptitude à l'emploi

Capacité d'un constituant d'interopérabilité à atteindre et maintenir une performance spécifiée pendant sa période d'utilisation quand il est en service, intégré de façon représentative dans le SET en relation avec un système d'un perceuteur de péages.

9.5. Évaluation de la conformité aux spécifications

Toute activité destinée à déterminer directement ou indirectement si les exigences spécifiées sont remplies.

9.6. Évaluation de l'aptitude à l'emploi

Toute activité destinée à déterminer directement ou indirectement l'interopérabilité en service d'un constituant d'interopérabilité.

9.7. Mise sur le marché

Processus par lequel un constituant d'interopérabilité devient disponible dans l'Union européenne, dans l'optique d'une distribution ou d'une utilisation dans l'Union.

9.8. Mise en service

Processus par lequel un constituant d'interopérabilité est mis en service tel qu'il a été conçu.

ANNEXE 10 LISTE DES SIGLES

AETIS	Association pour le télépéage et les services interopérables (Association for electronic tolling and interoperable services)
ASECAP	Association européenne des opérateurs d'autoroutes à péage (European Association of toll motorways operators)
ATS	Suite de test abstraite (abstract test suite)
CCC	Communication de contrôle de conformité
CE	Communauté européenne
CEE	Communauté économique européenne
CEN	Comité européen de normalisation
CEN #numéro#	Projet de norme CEN: phase d'un programme de normalisation, destinée à produire une norme nouvelle, modifiée ou révisée. <i>Remarque: Contrairement au CEN et au Cenelec, l'ETSI attribue directement un numéro de norme à un projet.</i>
Cenelec	Comité européen de la normalisation électrotechnique
CEP	Collecte électronique des péages
CN	Réseau cellulaire
DSRC	Communications spécialisées à courte portée (dedicated short range communications)
EAS	Équipement au sol
ECE	Commission économique pour l'Europe (voir UNECE)
EEE	Espace économique européen
EFC	Perception électronique du péage (electronic fee collection)
EGNOS	Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (European geostationary navigation overlay service)
EN	Norme européenne
ENCC	Réseau européen de centres de certification (European network of certification centres)
ENV	Projet de norme européenne (c'est une ancienne forme de norme du CEN qui est supprimée progressivement. Elle sera normalement remplacée par une norme de type TS)
EBDR	Équipement bord-de-route
ES	Standard ETSI (un type de document normatif)
ESOP	Déclaration de principes européenne (european statement of principles)
ETS	Norme européenne de télécommunications

ETSI	Institut européen de normalisation des télécommunications (European telecommunications standards Institute)
FAT	Test d'acceptation en usine (factory acceptance test)
GDF	Fichier de données géographiques (geographic data file)
GNSS	Système mondial de navigation par satellite (global navigation satellite system)
GPRS	Service global de transmission sans fil en mode paquet (general packet radio service)
GSM	Système global pour communications mobiles (global system for mobile communications)
ICC	Carte de circuit intégré (integrated circuit card)
IEC	Commission internationale pour l'électrotechnique (International electrotechnical Commission)
ISO	Organisation internationale de normalisation (International Organisation for standardisation)
JO	<i>Journal officiel de l'Union européenne</i>
KPI	Indicateur clé de performance (ICP) (key performance indicator)
LAC	Communication d'augmentation de localisation (Localisation augmentation communication)
NB	Organisme notifié (notified body)
OBE	Équipement embarqué (on-board equipment)
OBU	Unité embarquée (on-board unit)
OEN	Organismes européens de normalisation (CEN, Cenelec et ETSI)
PAI	Profil d'application interopérable
PICS	Déclaration de conformité de mise en œuvre de protocole (protocol implementation conformance statement)
PIXIT	Protocole d'implémentation information supplémentaire pour les tests (Protocol implementation extra information for testing)
PREN	Projet de norme européenne
prTS	Projet de spécification technique (draft technical specification) (un type de document normatif)
QAS	Système d'assurance qualité (quality assurance system)
RCI	Interopérabilité du péage routier (road charging interoperability)
RFU	Recommandation pour l'emploi (recommendation for use)
ROT	Test de bon fonctionnement opérationnel (real operational test)
SAT	Test d'acceptation sur site (site acceptance test)
SET	Service européen de télépéage
SIT	Test d'intégration sur site [site integration test (in test environment)]
SLA	Accord de qualité de service (service level agreement)
STI	Système de transport intelligent
TC	Comité technique (technical committee)
TR	Rapport technique (technical report) (une forme provisoire de norme)
TS	Spécification technique (technical specification) (un type de document normatif)
TSS	Structure de la suite de test (test suite structure)
TVRA	Analyse de la menace, de la vulnérabilité et du risque (threat, vulnerability and risk analysis)
UE	Union européenne
UNECE	Commission économique des Nations unies pour l'Europe (United Nations economic commission for Europe)
VST	Table de service du véhicule (vehicle service table)

ANNEXE 11

QUESTIONS QUE LES PARTIES PRENANTES PEUVENT SE POSER SUR LE SET

Il est essentiel que toutes les parties prenantes aux SET dans l'Union partagent une même compréhension pour l'application du contenu et des exigences de la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE.

Même si ce guide fournit une assistance à la mise en œuvre du SET, les parties prenantes auront sans doute encore des questions qui restent sans réponse.

- Les organismes notifiés au titre de la décision 2009/750/CE peuvent consulter leur groupe de coordination NB-SET pour toute question relative aux procédures d'évaluation en relation avec la mise en œuvre du SET (voir la section 4.8).

Chaque question sera transmise avec son projet de réponse à la Commission européenne et au comité du télépéage par le groupe de coordination NB-SET.

La Commission européenne donnera son avis sur le projet de réponse, le cas échéant en suivant la procédure prévue par l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2004/52/CE. Dans tous les cas, le comité du télépéage et le groupe de coordination NB-SET seront tenus informés de la procédure et de l'avis de la Commission européenne.

- Toutes les parties prenantes, y compris les organismes notifiés, peuvent adresser leurs questions directement à la Commission européenne ⁽³¹⁾.

Si cela est justifié, les questions avec leurs réponses seront publiées sur les sites internet de la Commission européenne ou du groupe de coordination NB-SET.

ANNEXE 12

SECTIONS DE PREN ISO 17573 ⁽³²⁾ MENTIONNÉES DANS CE GUIDE D'APPLICATION

[...]

3. Termes et définitions

[...]

3.25. Gestion de l'environnement des systèmes de péage

Contrôle de l'entité entreprise pour l'environnement des systèmes de péage.

Note: La gestion de l'environnement des systèmes de péage peut inclure plusieurs entités distinctes, par exemple une entité politique/législative, une entité de réglementation, des associations privées, des autorités de normalisation, etc.

⁽³¹⁾ Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, 1049 Bruxelles, Belgique.

⁽³²⁾ Les sections reproduites, pour information uniquement, sont des extraits d'un projet de norme. Elles peuvent être modifiées au cours du développement de prEN ISO 17573.

[...]

5. La communauté EFC: rôles et objectifs

[...]

5.3.1. Systèmes financiers, par exemple banques, sociétés de cartes de crédit et chambres de compensation

Le rôle d'un système financier est de fournir les services financiers demandés par un environnement de perception de péage. Les services seront principalement constitués par le transfert d'argent entre les entités de l'environnement de perception de péage, utilisateurs compris. Il est important de noter que les rôles dans l'environnement de perception de péage traitent les données de perception tandis que le système financier traite l'information de paiement (l'argent). Les interactions entre l'environnement de perception de péage et le système financier sont basées sur des contrats explicites et implicites entre les entités de l'environnement de perception de péage et les entités du système financier.

5.3.2. Systèmes de télécommunications

Le rôle des systèmes de télécommunications est de fournir les services demandés par un environnement de perception de péage. Des exemples de tels services peuvent être un réseau câblé, pour la transmission de données entre les opérateurs de l'environnement de perception de péage, et un réseau hertzien, pour la transmission de données entre l'équipement de perception de péage et l'équipement embarqué. Les interactions entre l'environnement de perception de péage et le système de télécommunications sont basées sur des contrats explicites et implicites entre les entités de l'environnement de perception de péage et les entités du système de télécommunications.

[...]

70

5.3.4. Capteurs et mémoires du véhicule

Un environnement de perception de péage peut utiliser l'information provenant des capteurs et des mémoires intégrés dans le véhicule quand l'objectif principal de ce capteur ou de cette mémoire n'est pas lié à l'EFC. L'information est extraite des capteurs et des mémoires, et utilisée pour le calcul de la redevance. Des exemples de tels capteurs et mémoires sont les capteurs GNSS (comme dans des dispositifs utilisés pour la navigation, la gestion de flotte), le chronotachygraphe, le capteur de remorque, les capteurs de suspension, les capteurs d'essieux en fonction et les informations relatives au véhicule enregistrées dans un module d'application sécurisée [secure application module (SAM)]. Les mémoires peuvent être dans le véhicule ou ailleurs, par exemple dans un ordinateur installé dans le secteur à péage.

5.3.5. Capteurs environnementaux et autres systèmes STI

Un environnement de perception de péage peut utiliser des données provenant de capteurs environnementaux, comme les mesures de pollution, pour calculer la redevance. Des données d'autres systèmes STI, par exemple d'un système de gestion du trafic [traffic management system (TMS)], peuvent également être utilisées pour le calcul de la redevance. Un schéma de tarification routière dynamique peut par exemple utiliser à la fois les mesures de pollution des capteurs environnementaux et les données sur les flux et vitesses du trafic d'un TMS pour le calcul dynamique de la redevance.

5.3.6. Fournisseurs d'équipement EFC

Le rôle des fournisseurs d'équipements EFC est de fournir l'équipement EFC à un environnement de perception de péage, par exemple l'équipement embarqué et l'équipement sur route. Les interactions entre les fournisseurs d'équipement EFC et l'environnement de perception de péage sont basées sur des contrats entre les différentes entités de l'environnement de perception de péage et les fournisseurs d'équipement EFC. Le principal rôle de l'environnement de perception de péage sera de fournir les exigences du système, tandis que le principal rôle des fournisseurs d'équipement EFC sera de fournir l'équipement EFC dont les fonctionnalités respectent les exigences.

[...]

5.3.8. Organismes de normalisation

Le rôle des organismes de normalisation est d'établir des normes EFC et autres normes ou spécifications en rapport avec les environnements de perception de péage. Des interactions existent entre un environnement de perception de péage et la normalisation EFC: normes à utiliser pour les exigences d'environnement de perception de péage, mais aussi contribution de l'environnement de perception de péage aux organismes de normalisation, par exemple de la part des percepteurs de péages participant à la préparation des normes EFC.

5.3.9. Autorités

Le rôle des autorités est de définir le cadre dans lequel un environnement de perception de péages doit opérer. Le cadre est défini par des politiques à la base de lois et règlements, mandats, contraintes et exigences. Des autorités différentes définissent des politiques différentes.

- Les autorités de transport routier, un département du transport par exemple, peuvent définir des politiques relatives au type, à la disponibilité, à la fiabilité et à la qualité du service de transport assujetti à péage. Les autorités peuvent également, en coopération avec les autorités financières, définir des règles pour les principes de tarification à appliquer dans un environnement de perception de péages. Les autorités peuvent également, en coopération avec les autorités financières, définir des règles qui gouvernent la configuration des entités entreprise EFC et l'attribution des rôles aux entités entreprise ainsi que les contrats d'environnement qui gouvernent le système. Un exemple pourrait être le cas où les autorités définissent les règles à la base du contrat entre un opérateur prenant le rôle d'établir des contrats EFC et les opérateurs prenant le rôle de percepteurs de péages.
- Les autorités de télécommunications peuvent définir des règles pour l'utilisation des systèmes de télécommunications, comme les fréquences dans les systèmes de communication radio.
- Les autorités financières peuvent définir des règles pour un environnement de perception de péages et l'environnement financier qu'il doit exploiter; le péage, par exemple, est une taxe ou une redevance. Elles peuvent également définir des règles pour l'utilisation de certains types de moyens de paiement, comme le porte-monnaie électronique, et le partage des rôles entre l'environnement de perception de péages et les systèmes financiers.
- Les autorités de protection des données peuvent définir des règles pour la sécurité et la confidentialité dans un environnement de perception de péages.
- Les autorités de certification peuvent émettre des certificats de clé publique.

Les interactions avec les autorités peuvent aussi recouvrir l'accès aux informations gérées par les autorités, par exemple les registres nationaux de véhicules.

[...]

6. Rôles dans un environnement de perception de péages

[...]

6.2. Rôle lié à la prestation du service de péage

Le rôle lié à la prestation de service de péage est responsable de la fourniture des artefacts de base, mécanismes, structures organisationnelles et outils de transmission d'informations nécessaires à l'exploitation d'un système EFC.

Les responsabilités de ce rôle incluent:

- Fournir les éléments de base, en particulier:
 - fournir l'OBE;
 - garantir que l'entité ayant le rôle de perceuteur de péages sera payée;
 - fournir des moyens de paiement à l'utilisateur ou en accepter un existant;
 - percevoir l'argent du signataire du contrat EFC;
 - gérer les relations du client en rapport avec l'utilisation du service de péage et concernant l'information, les réclamations, les questions et réponses, le traitement des erreurs et tout sujet contractuel ou financier;
 - mettre en œuvre et suivre les règles de sécurité et de confidentialité pour les systèmes de péage;
 - contrôler la qualité opérationnelle réelle par rapport aux SLA agréés.
- Agir en agent contractuel, ce qui inclut:
 - proposer des relations contractuelles respectant des conditions définies à des utilisateurs intéressés et de conclure des accords contractuels;
 - établir et de gérer le contrat EFC qui inclut les droits au service pour l'utilisateur du service de péage.
- Fournir la déclaration de péage, ce qui inclut:
 - s'assurer que l'OBE transmet de façon sécurisée les informations nécessaires à la perception du péage.
- Fournir les données du contexte de péage, ce qui inclut:
 - fournir les données du contexte provenant d'autres sources (par exemple d'un perceuteur de péages) d'une façon qui permette leur mise en place dans l'OBE.
- Personnaliser l'OBE, ce qui inclut:
 - personnaliser l'OBE de façon sécurisée.
- Entretenir l'OBE, ce qui inclut:
 - maintenir la fonctionnalité de l'OBE.

6.3. Rôle lié à l'utilisation du service de péage

Dans cette norme internationale, un service de transport est relatif à l'utilisation ou à la présence d'un véhicule dans un secteur à péage. Le secteur à péage peut comprendre un réseau routier, un tronçon spécifique de route (un pont, un tunnel ou un transbordeur), ou une zone spécifique offrant un service (parc de stationnement ou accès à un secteur protégé dans une ville). Ce pourrait être également tout service en relation avec l'utilisation d'un véhicule dans le système de transport, par exemple une station à essence permettant au conducteur d'acheter de l'essence au moyen de l'EFC.

Un rôle est ainsi défini qui couvre tous les aspects de l'utilisation du système de péage et, le cas échéant, du service de transport. Les mises en œuvre de systèmes de péage dans des domaines variés identifient des acteurs dans ce rôle qui sont communément appelés conducteur, utilisateur ou client, par exemple.

Ce rôle recouvre les responsabilités suivantes:

- Conduire le véhicule assujéti à péage, ce qui inclut:
 - utiliser l'OBE comme un outil pour remplir ses obligations;
 - interagir avec l'OBE, par exemple déclarer les caractéristiques du véhicule assujéti au péage ou recevoir des messages et réagir à des messages provenant de l'OBE;
 - se comporter suivant les règles d'un système de péage spécifique, par exemple reconnaître un signal ou un panneau routier.
- Posséder ou conduire un véhicule, ce qui inclut:
 - respecter le régime de péage sur un secteur de péage;
 - signer un contrat avec un prestataire de service de péage;
 - signer un contrat avec l'émetteur du contrat EFC qui devient responsable de la conformité aux règles relatives à l'utilisation du service de péage;
 - se procurer un OBE;
 - installer et, le moment venu, désinstaller l'OBE dans le véhicule;
 - mettre fin à la relation contractuelle avec le prestataire du service de péage;
 - recevoir la demande de règlement, au moyen d'une facture par exemple, pour un service qui a été utilisé et un péage à payer;
 - payer le péage inclus dans la demande;
 - enregistrer et protéger les données contractuelles et, au final, le moyen de paiement, par exemple un porte-monnaie électronique, nécessaires pour la perception de la redevance et transmettre les données aux autres acteurs ayant des rôles liés à l'émission ou la perception de péage. Ce rôle est toujours attribué à l'OBE;
 - contacter le service client du prestataire de services afin de clarifier certains aspects de ses relations contractuelles.

6.4. Rôle lié à la perception de péage

Le rôle lié à la perception de péage recouvre tous les acteurs qui définissent le régime de péage, exploitent le système de péage et peuvent fournir des services de transport. Ce rôle inclut les infrastructures de perception associées et toute entité qui définit le péage et en exploite le système. Les opérateurs de contrôle-sanction jouent également ce rôle.

Le rôle lié à la perception de péages inclut les responsabilités suivantes:

- Perception de base, incluant:
 - prestation, le cas échéant, de service de transport, comme l'accès à un réseau routier, un parc de stationnement ou un transbordeur;
 - définition des principes de tarification pour le service offert, par exemple les principes de tarification pour une route ou une zone à péage.

- Calcul du péage, incluant:
 - communication éventuelle à l'utilisateur du résultat du processus de fixation de la redevance;
 - communication sécurisée avec des acteurs ayant des rôles relatifs à l'émission du contrat EFC, aux moyens de paiement et à l'OBE.
- Élaboration des données du contexte EFC, incluant:
 - information du conducteur du véhicule sur la disponibilité de l'EFC et les principes de tarification du péage, par exemple à l'aide de signes et de messages directement ou par l'intermédiaire de l'OBE.
- Communication avec les véhicules de passage, incluant, quand c'est applicable et en fonction de la technologie choisie dans le secteur à péage considéré:
 - fourniture, le cas échéant, à des systèmes autonomes de détails géographiques concernant les entités de perception ainsi que la fourniture d'informations de localisation. Ce processus est également appelé amélioration de la localisation;
 - détection d'un véhicule soumis à péage;
 - collecte des caractéristiques d'un véhicule permettant la bonne classification du véhicule pour le calcul du péage. L'information recueillie peut être lue depuis l'OBE, mesurée (les deux moyens sont utilisés pour le calcul du péage ou la vérification des données lues depuis l'OBE), ou reçue d'une base de données centrale ou d'un registre de véhicules (calcul de péage hors ligne);
 - communication sécurisée avec l'OBE pour échanger les informations nécessaires à la perception du péage;
 - acceptation des droits au service enregistrés dans l'OBE, c'est-à-dire le média possédant les données contractuelles;
 - collecte de l'information permettant à l'opérateur du secteur à péage d'identifier le receveur d'une demande de règlement pour un service de transport fourni, par reconnaissance de la plaque d'immatriculation, entre autres. Le rôle permet la perception de péage sans OBE installé à bord du véhicule.
- Mise en œuvre du contrôle-sanction, qui inclut:
 - détection, l'enregistrement et le traitement des exceptions (fraude comprise) chaque fois qu'un véhicule traverse un secteur à péage. La vérification de la conformité des systèmes autonomes fait partie de cette responsabilité;
 - traitement des cas à sanctionner tout en protégeant la vie privée des acteurs ayant pris le rôle de conducteur;
 - mise en œuvre et le suivi des règles de sécurité et de confidentialité pour les environnements de perception de péage.

6.5. Rôle lié à la gestion d'un environnement de perception de péage

Il y a également besoin d'une gestion globale d'un environnement de perception de péage qui définisse et organise les règles qui permettent l'exploitation journalière de l'équipement de perception de péage qui implique plusieurs acteurs distincts. Un rôle spécifique est identifié pour gérer un environnement de perception de péage, à savoir la définition et le maintien d'un ensemble de règles qui, prises dans leur ensemble, spécifient la politique d'un régime donné ou de la totalité d'un environnement de perception de péage.

Les responsabilités de ce rôle incluent:

- Établir les règles, ce qui inclut:
 - définir les politiques de sécurité et de protection de la vie privée mises en œuvre pour le système EFC, d'agir en tant qu'autorité de sécurité qui définit les règles d'interaction de sécurité au sein des différents domaines de sécurité;
 - définir et maintenir des schémas d'identificateurs et, si nécessaire, prendre en charge l'élaboration d'identificateurs qui garantissent des codes d'enregistrement uniques pour les organisations et les composants, et des identificateurs uniques ou des règles permettant de créer des identificateurs uniques pour les applications et messages de l'EFC.
- Certifier les constituants de l'EFC, ce qui inclut:
 - définir les exigences de certification pour les acteurs impliqués et les équipements utilisés dans le système EFC.
- Traiter les différends, ce qui inclut:
 - définir les procédures opérationnelles entre les opérateurs;
 - gérer le différend entre les opérateurs.

Union européenne

**Le service européen de télépéage (SET)
GUIDE POUR L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE
SUR L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE ROUTIER**

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne

2011 — 75 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-18639-4

doi:10.2833/69468



Office des publications

ISBN 978-92-79-18639-4

