

PROJET

Ministère danois des finances

N° de réf. 2022-13238

Projet

Loi sur les péages routiers¹⁾

Chapitre 1

Champ d'application de la loi

Article premier Les péages doivent être payés au Trésor public conformément aux dispositions de la présente loi pour les poids lourds et ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport de marchandises et qui ont une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus, sans préjudice du paragraphe 2.

(2) Sont exemptés des péages:

- 1) Les véhicules appartenant aux forces armées et aux services de secours de l'État.
- 2) Les véhicules conçus pour les opérations de lutte contre les incendies et de sauvetage et utilisés exclusivement pour les opérations d'urgence, ainsi que les véhicules appartenant et exclusivement utilisés par les services d'urgence et non utilisés commercialement en concurrence avec des entreprises commerciales.
- 3) Les véhicules appartenant à la police.
- 4) Les véhicules appartenant aux services de voirie.

¹ La loi contient des dispositions transposant certaines parties de la directive 1999/62/CE du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 de 1999, p. 42), de la directive 2006/38/CE du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 157 de 2006, p. 8), de la directive 2011/76/UE du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 269 de 2011, p. 1), et de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 69 de 2022, p. 1 à 39).

PROJET

(3) L'exemption de péage prévue par le paragraphe 2 est conditionnée à ce que les véhicules en question puissent être reconnus de l'extérieur comme destinés aux fins visées au paragraphe 2.

(4) Pour les ensembles de véhicules, le véhicule à moteur détermine si l'ensemble est exempté des péages en vertu du paragraphe 2.

Article 2 Les véhicules visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, sont redevables du péage conformément à la présente loi lorsqu'ils circulent sur les routes énumérées à l'annexe 1.

Chapitre 2

Responsabilité en matière de péage

Article 3 Le propriétaire enregistré du véhicule est responsable du paiement du péage. Si un utilisateur et un propriétaire sont à la fois enregistrés pour le véhicule, ils sont tous deux responsables du paiement du péage.

(2) Les personnes responsables du péage pour un véhicule sont solidairement responsables du paiement du péage.

Article 4 Le péage est déterminé sur la base de la longueur totale de la distance parcourue sur le réseau routier à péage, mesurée en kilomètres, conformément à l'article 2, et sur la base d'un taux de péage routier par kilomètre déterminé conformément à l'article 5.

(2) La distance parcourue sur les routes à péage visées au paragraphe 1 est calculée comme la longueur totale en kilomètres des tronçons routiers sur lesquels le véhicule soumis au péage a roulé, sans préjudice des paragraphes 4 et 5.

(3) Un tronçon routier est défini comme un tronçon de route entre deux jonctions. Une jonction s'entend d'une intersection, d'un rond-point, d'une fin de route ou d'une frontière terrestre.

(4) Il n'y a pas d'obligation de payer de péage si un tronçon de route n'est emprunté que pour traverser un tronçon de route soumis à un péage et à la condition qu'aucune autre conduite ne soit effectuée sur ce tronçon.

(5) La conduite sur le même tronçon routier deux fois ou plus dans les 24 heures sans emprunter d'autres tronçons routiers avec péage dans l'intervalle n'est comptabilisée qu'une seule fois dans le calcul total du nombre de kilomètres parcourus.

PROJET

(6) Pour les tronçons routiers marqués à l'annexe 1 comme étant situés en tout ou en partie dans des zones géographiques où des zones environnementales ont été établies conformément aux règles énoncées au chapitre 2f de la loi sur la protection de l'environnement, une surtaxe sur le péage est payée. La surtaxe est calculée conformément aux tarifs fixés à l'article 5, paragraphe 2.

Chapitre 3 *Tarifs de péage*

Article 5 Les péages sont payés par les poids lourds et les ensembles de véhicules, en fonction de leur classe d'émissions de CO₂ conformément à l'article 7 octies bis de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée, selon les tarifs suivants:

DKK par kilomètre	Masse en charge admissible de 12 000 à 17 999 kg	Masse en charge admissible de 18 000 à 32 000 kg	Masse en charge admissible supérieure à 32 000 kg
Classe 1 d'émissions de CO ₂	1,12	1,26	1,35
Classe 2 d'émissions de CO ₂	1,00	1,13	1,22
Classe 3 d'émissions de CO ₂	0,88	1,00	1,09
Classe 4 d'émissions de CO ₂	0,59	0,66	0,71
Classe 5 d'émissions de CO ₂	0,20	0,20	0,20

(2) Lors de la conduite sur des tronçons routiers avec péages qui sont entièrement ou partiellement situés dans des zones environnementales, conformément à l'article 4, paragraphe 6, le montant suivant est ajouté aux tarifs visés au paragraphe 1 pour les poids lourds et les ensembles de véhicules:

PROJET

DKK par kilomètre	Masse en charge admissible de 12 000 à 17 999 kg	Masse en charge admissible de 18 000 à 32 000 kg	Masse en charge admissible supérieure à 32 000 kg
Classe 1 d'émissions de CO ₂	0,56	0,63	0,68
Classe 2 d'émissions de CO ₂	0,50	0,57	0,61
Classe 3 d'émissions de CO ₂	0,44	0,50	0,54
Classe 4 d'émissions de CO ₂	0,29	0,33	0,35
Classe 5 d'émissions de CO ₂	0,10	0,10	0,10

(3) Pour les véhicules immatriculés en tant qu'équipement de traction pour une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, le péage est déterminé en fonction de la masse en charge du total des ensembles de véhicules donnant le montant de péage le plus élevé.

Chapitre 4

Sund og Bælt Holding A/S, fournisseurs de services de télépéage, etc.

Article 6 Sund og Bælt Holding A/S perçoit, pour le compte de l'État, par la vente de billets d'itinéraire, conformément à l'article 8, les péages routiers conformément à la présente loi, sans préjudice du paragraphe 2. Sund og Bælt Holding A/S paie le péage routier à l'administration des douanes et des impôts au plus tard le vingtième jour du mois suivant le mois au cours duquel le billet d'itinéraire a été vendu. Dans le même délai, Sund og Bælt Holding A/S transmet à l'administration des douanes et des impôts les informations sur les billets vendus afin que l'administration douanière et fiscale puisse vérifier le montant collecté et le montant payé.

(2) Sund og Bælt Holding A/S perçoit, pour le compte de l'État, les péages routiers conformément à la présente loi lorsque des équipements embarqués sont utilisés, conformément à l'article 7. Lorsqu'un équipement embarqué est utilisé, le fournisseur du service de télépéage (le prestataire du SET) émet une facture contenant des informations sur le nom de Sund og Bælt Holding A/S aux fins de la perception du péage en vertu de la présente loi. Toutefois, le paiement du péage n'entraîne exonération de toute responsabilité que s'il est fait au prestataire du SET. Sund og Bælt Holding A/S a le droit de percevoir les paiements auprès de tout prestataire du SET pour tous les péages routiers enregistrés pour tout utilisateur du

PROJET

SET connecté, que le prestataire du SET ait reçu ou non un paiement de la part de l'utilisateur du SET.

(3) Le prestataire du SET verse les péages routiers enregistrés conformément au paragraphe 2 à Sund og Bælt Holding A/S aux conditions énoncées dans le contrat conclu entre le prestataire du SET et Sund og Bælt Holding A/S. Le prestataire du SET et Sund og Bælt Holding A/S peuvent échanger et traiter les informations nécessaires lorsque cela est nécessaire pour le calcul, la perception et le paiement conformément à la présente loi. Sund og Bælt Holding A/S verse le péage routier à l'administration des douanes et des impôts au plus tard le vingtième jour du mois suivant le mois au cours duquel le voyage pour lequel les péages s'appliquent a été enregistré. Dans le même délai, Sund og Bælt Holding A/S fournit à l'administration des douanes et des impôts les informations sur les trajets enregistrés pour lesquels des péages s'appliquent, afin que l'administration des douanes et des impôts puisse vérifier qu'il existe une corrélation entre les péages routiers enregistrés et le montant payé.

(4) Sund og Bælt Holding A/S surveille le respect des règles sur la responsabilité en matière de péage en vertu de la présente loi. Le contrôle est effectué de façon électronique, et le véhicule n'est donc pas arrêté (mise en œuvre numérique).

(5) La loi sur l'administration publique et l'article 17, paragraphe 1, de la loi sur l'administration fiscale s'appliquent à la gestion par Sund og Bælt Holding A/S des tâches prévues par la présente loi. Toutefois, l'article 19 de la loi sur l'administration publique relatif aux audiences individuelles ne s'applique pas aux décisions relatives à la perception des péages, que l'entreprise prend en vertu de l'article 6, paragraphes 1 et 2.

(6) Le ministre danois des finances peut, après négociation avec le ministre des transports, établir des règles détaillées concernant l'échange d'informations sur les personnes responsables du péage et les véhicules redevables du péage entre Sund og Bælt Holding A/S et l'autorité danoise de la circulation routière et concernant le traitement de ces informations conformément à la présente loi.

(7) Le ministre danois des finances peut, après négociation avec le ministre des transports, fixer des règles pour Sund og Bælt Holding A/S sur le traitement des tâches, y compris en ce qui concerne l'information financière, l'approbation de la stratégie de contrôle et l'échange et le traitement des données conformément à la présente loi.

PROJET

Chapitre 5

Équipement embarqué

Article 7 Les péages routiers sont collectés par voie électronique si l'équipement embarqué est relié au véhicule redevable du péage sur la base d'un contrat conclu entre une personne physique ou morale (l'utilisateur du SET) et un prestataire du SET pour l'équipement embarqué qui a conclu un accord avec Sund og Bælt Holding A/S. Le propriétaire responsable du péage, conformément à l'article 3, est tenu de s'assurer que l'équipement embarqué est activé pendant la conduite au Danemark. Toutefois, si un utilisateur responsable du péage est enregistré, conformément à l'article 3, en tant qu'utilisateur du véhicule, l'obligation lui incombe.

(2) Le péage est calculé par Sund og Bælt Holding A/S sur la base des données de conduite collectées pendant le trajet à travers les équipements embarqués.

Chapitre 6

Billet d'itinéraire

Article 8 Lors de la conduite avec un véhicule redevable du péage sans équipement embarqué connecté, conformément à l'article 7, ou avec un équipement embarqué qui ne fonctionne pas, le propriétaire ou l'utilisateur responsable du péage, conformément à l'article 3, veille à ce qu'un billet d'itinéraire électronique soit acheté avant de conduire sur le réseau routier avec péage. Le billet d'itinéraire est vendu par Sund og Bælt Holding A/S.

(2) Le paiement d'un billet d'itinéraire constitue le paiement pour la conduite sur un itinéraire déterminé d'un tronçon routier à péage d'un véhicule redevable du péage, conformément à l'article 1, pendant la période de validité indiquée sur le billet d'itinéraire.

(3) Lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, ce qui suit doit être renseigné:

- 1) Le prénom, le nom, l'adresse électronique, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse de résidence de la personne responsable du péage, conformément à l'article 3.
- 2) Les informations concernant les véhicules immatriculés au Danemark ou à l'étranger, telles que ces informations figurent sur le certificat d'immatriculation du véhicule, la marque de nationalité, le

PROJET

numéro d'identification du véhicule, le numéro d'immatriculation, la masse en charge admissible et la classe d'émissions de CO₂.

- 3) Le point de départ pour la conduite sur le réseau routier avec péages (début de la période de validité).
- 4) L'itinéraire prévu sur le réseau routier avec péages.
- 5) Les informations sur le paiement.

(4) Les informations visées au paragraphe 3 peuvent être modifiées jusqu'au point de départ de la période de validité, sans préjudice du paragraphe 5. Dans ce même délai, le billet d'itinéraire peut être annulé.

(5) Pas plus tard que 48 heures après la fin de la période de validité du billet d'itinéraire, l'itinéraire prévu pré-déclaré entre le point de départ et le point final, conformément aux paragraphes 3 et 4, est remplacé par l'itinéraire réel en cas de différence. Cette obligation incombe à la personne responsable du péage, conformément à l'article 3.

(6) Si un itinéraire est modifié conformément au paragraphe 4 ou 5), il en résulte soit un arriéré de péage non payé, soit un remboursement du péage payé en trop. Sund og Bælt Holding A/S peut compenser toute demande de paiement complémentaire par les demandes de remboursement.

(7) En l'absence d'indication de la masse en charge admissible du véhicule et de la classe d'émissions de CO₂ lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, le véhicule redevable du péage doit être classé dans la classe de poids la plus lourde et dans la classe 1 d'émissions de CO₂, conformément à l'article 5.

(8) Le ministre danois des finances peut, après négociation avec le ministre des transports, fixer des règles détaillées concernant le paiement des billets d'itinéraire, la modification d'un itinéraire, la période de validité ainsi que les arriérés et le remboursement.

Chapitre 7

Autres règles relatives au calcul, à la perception et au paiement du péage

Article 9 Lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, conformément à l'article 8, Sund og Bælt Holding A/S calcule le péage sur la base des trajets spécifiés sur les tronçons routiers à péage, conformément à l'article 2, calculés conformément aux tarifs fixés à l'article 5.

(2) Le paiement pour l'achat du billet d'itinéraire s'effectue en même temps que l'achat.

PROJET

Article 10 Lors du recouvrement des montants conformément à la présente loi, les articles 6 et 7 de la loi danoise sur le recouvrement des impôts concernant les frais et les intérêts en cas de retard de paiement s'appliquent.

Chapitre 8

Droit de recours, délégation et surveillance

Article 11 La décision relative à la perception et à l'évaluation du montant du péage conformément à la présente loi ou aux règles établies sur la base de celle-ci peut faire l'objet d'un recours devant le ministre des transports.

(2) Le délai de recours est de quatre semaines à compter de la date de notification de la décision.

(3) Le ministre des transports peut fixer des règles détaillées sur le droit de recours contre les décisions prises en vertu de la présente loi ou les règles établies sur la base de celle-ci.

Article 12 Les recours auprès du ministre des transports doivent être déposés par écrit auprès de Sund og Bælt Holding A/S.

(2) Dans le cas où Sund og Bælt Holding A/S souhaite maintenir la décision, Sund og Bælt Holding A/S transmet le recours au ministre des transports dans les quatre semaines suivant la réception du recours. Le recours doit être accompagné de la décision attaquée, de tout document pertinent recevable en l'espèce et des observations de Sund og Bælt Holding A/S sur l'affaire et les griefs soulevés.

Article 13 Le ministre des transports peut autoriser une autorité qui lui est subordonnée à exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente loi.

(2) Le ministre des transports peut établir des règles selon lesquelles les décisions prises par l'autorité à laquelle il a attribué des pouvoirs conformément au paragraphe 1 ne peuvent faire l'objet d'un recours devant le ministre ou toute autre autorité administrative.

Article 14 Tout recours devant les tribunaux concernant des décisions rendues en vertu de la présente loi ou des règles établies en vertu de la

PROJET

présente loi doit être introduit dans un délai de six mois à compter de la signification de la décision.

Article 15 Le ministre des transports supervise l'administration des parties du dispositif de péage relevant du domaine de compétence du ministère des transports qui sont gérées par des autorités ou des entreprises subordonnées.

Chapitre 9

Dispositions pénales

Article 16 Toute personne qui viole l'article 7, paragraphe 1, ou l'article 8, paragraphe 1 ou 5, est punie d'une amende, que l'infraction soit ou non intentionnelle ou qu'elle résulte ou non d'une négligence de la part de cette personne.

(2) L'infraction n'est pas réputée avoir été commise par le propriétaire ou l'utilisateur enregistré, conformément à l'article 3, si une autre personne était en possession du véhicule au moment de l'infraction, soit en ayant pris possession du véhicule sans le consentement du propriétaire, soit par le résultat d'une infraction pénale contre les biens ou d'une autre manière injustifiée.

(3) Les entreprises, etc. (personnes morales) peuvent être tenues pénalement responsables conformément aux règles énoncées au chapitre 5 du code pénal.

(4) Il ne peut y avoir de peine privative de liberté pour défaut de paiement d'une amende en vertu du paragraphe 1.

Article 17 En cas d'infraction à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1, ou à l'article 8, paragraphe 1 ou 5, l'autorité danoise de la circulation routière peut indiquer dans un avis d'amende que l'affaire peut être réglée sans procédure judiciaire si la personne responsable du péage reconnaît l'infraction et se déclare disposée à payer l'amende spécifiée dans l'avis d'amende dans un délai déterminé. L'article 752 de la loi sur l'administration de la justice s'applique par analogie dans ces cas.

(2) Les règles de la loi sur l'administration de la justice concernant les conditions relatives au contenu d'un acte d'accusation et le fait que le mis en cause n'est pas tenu de formuler des observations s'appliquent par analogie aux avis d'amende mentionnés au paragraphe 1.

PROJET

(3) Il n'y aura pas d'autres procédures judiciaires si une amende est acceptée. L'acceptation a le même effet répétitif qu'une décision de justice.

(4) Une notification conformément au paragraphe 1 peut être faite si l'infraction est constatée dans le cadre d'un contrôle du péage, conformément à l'article 6, paragraphe 4, à moins qu'une infraction n'ait été constatée au cours des dernières 24 heures pour le même véhicule, ce qui aboutit à une notification.

Chapitre 10

Entrée en vigueur et dispositions transitoires, etc.

Article 18 La loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 2023, sans préjudice du paragraphe 2.

(2) Le ministre danois des finances détermine la date d'entrée en vigueur de l'article 6, paragraphe 4, de la loi.

(3) Les articles 1 à 5, l'article 6, paragraphes 1 à 3 et 5, et les articles 7 à 17 s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2025.

(4) Le gouvernement est autorisé à résilier, au nom du Danemark, l'accord relatif à la perception des péages pour l'utilisation de certaines routes par les véhicules utilitaires lourds du 9 février 1994 d'ici le 1^{er} janvier 2025.

(5) Avec effet au 1^{er} janvier 2024, les tarifs de péage fixés à l'article 3 de la loi sur les péages routiers sont réduits de 1/366 pour chaque jour commencé dans l'année civile.

(6) Les eurovignettes ne seront plus valables au Danemark à du 1^{er} janvier 2025.

(7) La loi sur les péages routiers (loi consolidée n° 174 du 21 février 2020) est abrogée le 1^{er} janvier 2025.

Chapitre 11

Clause territoriale

Article 19 La loi n'est pas applicable aux Îles Féroé ni au Groenland.

PROJET

Commentaires sur le projet de loi

Observations générales

Table des matières

1. Introduction

2. Contexte du projet de loi

3. Principaux points du projet de loi

3.1. Mise en place d'un péage routier kilométrique

3.1.1. Législation existante

3.1.1.1. Directive «Eurovignette»

3.1.1.2. Loi sur les péages routiers

3.1.1.3. Zones environnementales

3.1.2. Considérations du ministère danois des finances

3.1.3. Régime proposé

3.1.3.1. Véhicules couverts

3.1.3.2. Véhicules exemptés de péages

3.1.3.3. Réseau routier couvert et principes de détermination de ce réseau routier

3.1.3.4. Longueur de la distance parcourue sur le réseau routier avec péages

3.1.3.4.1. Équipement embarqué

3.1.3.4.2. Billets d'itinéraire

3.1.3.5. Gestion du système de péage routier kilométrique

3.1.3.5.1. Sund og Bælt Holding A/S

PROJET

3.1.3.5.2. Prestataire du SET

3.1.3.6. Contrôle du dispositif et dispositions pénales

3.1.3.6.1. Responsabilité objective

3.1.3.6.2. Avis d'amendes administratives

3.1.3.7. Recours, etc.

3.1.3.8. Établissement de mesures relatives à la gestion et à la supervision des tâches de Sund og Bælt Holding A/S, etc.

3.2. Mise en œuvre des articles 7, 7 ter, 7 quater, 7 quater ter et 7 octies bis de la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022 modifiant la directive 1999/62/CE.

3.2.1 Législation existante

3.2.2. Considérations du ministère danois des finances et dispositif proposé.

3.3 Retrait du Danemark de la coopération Eurovignette

3.3.1. Législation existante

3.3.2. Considérations du ministère danois des finances et dispositif proposé

4. Considérations relatives au règlement général sur la protection des données et à la loi sur la protection des données

5. Conséquences financières et de mise en œuvre sur le secteur public

5.1. Conséquences financières sur le secteur public

5.1.1. Impact en matière de recettes d'un système de péage routier kilométrique et affectation des recettes

5.1.2. Assiette fiscale

5.1.3. Effets comportementaux liés à la mise en place d'un péage routier kilométrique

PROJET

5.1.4. Effets socio-économiques liés à la mise en place d'un péage routier kilométrique

5.1.5. Dépenses fiscales

5.1.6. Incidence du projet de loi sur les recettes

5.2. Conséquences en termes de mise en œuvre sur le secteur public

6. Conséquences financières et administratives pour les entreprises, etc.

6.1. Conséquences financières pour les entreprises, etc.

6.2. Conséquences administratives pour les entreprises, etc.

7. Conséquences administratives pour les citoyens

8. Conséquences sur le climat

9. Conséquences environnementales et sur la nature

10. Rapport au droit européen

11. Autorités et organisations consultées, etc.

12. Tableau récapitulatif

PROJET

1. Introduction

Le gouvernement (le Parti social-démocrate [Socialdemokratiet], le Parti libéral [Venstre] et les Modérés [Moderaterne]) fixe depuis décembre 2022, via la plateforme gouvernementale intitulée «Ansvar for Danmark» («Responsabilité du Danemark»), les objectifs climatiques les plus ambitieux ayant jamais existé pour le Danemark et souhaite accélérer le développement des transports verts au Danemark d'ici 2030. L'«écologisation» des transports routiers lourds est une étape importante et nécessaire vers la réalisation de l'objectif de réduction de 70 % des gaz à effet de serre de la loi sur le climat à l'horizon 2030 et de l'objectif du gouvernement de d'avancer l'objectif de neutralité climatique à 2045 par rapport à l'objectif initialement fixé de neutralité climatique d'ici 2050. Un nouveau péage routier basé sur les kilomètres parcourus et différencié selon les émissions de CO₂ pour certains poids lourds contribue à cette transition.

En outre, les péages sur le trafic routier sont actuellement nettement inférieurs aux coûts socio-économiques résultant, par exemple, des dommages causés par les poids lourds aux infrastructures, des accidents, du bruit, de la pollution de l'air, des contributions aux embouteillages et aux émissions de CO₂.

Ce projet de loi propose un péage routier basé sur les kilomètres parcourus pour le trafic des poids lourds et différencié selon les émissions de CO₂ des poids lourds. La législation actuellement en vigueur, la loi sur les péages routiers (loi sur les péages routiers), ne contient pas de structure incitative qui limite le transport routier lourd dans une telle mesure, puisqu'il s'agit d'un péage basé sur la durée où il n'y a aucun lien entre les kilomètres parcourus et le paiement des péages. Le projet de loi propose dans une plus large mesure un péage sur la base du principe du pollueur-payeur.

Avec l'adoption du projet de loi, le Parlement danois donne son approbation, en vertu de l'article 19, paragraphe 1, troisième phrase, de la Constitution, au retrait du gouvernement au nom du Danemark de l'actuelle coopération Eurovignette, qui est une coopération entre le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède sur un système commun de péage routier basé sur la durée. Le gouvernement informe

PROJET

ainsi les autres parties à la coopération que le Danemark met fin à l'accord et engage le processus de retrait de la coopération.

2. Contexte du projet de loi

Le gouvernement (le Parti social-démocrate [Socialdemokratiet], le Parti libéral [Venstre] et les Modérés [Moderaterne]) veut introduire un péage routier basé sur les kilomètres parcourus pour les poids lourds. À compter du 1^{er} janvier 2025, le Danemark devra se retirer de la coopération Eurovignette et la remplacer par un péage routier basé sur les kilomètres parcourus pour les poids lourds.

Le gouvernement souhaite que ce péage routier basé sur le nombre de kilomètres parcourus soit différencié autant que possible en fonction des émissions de CO₂ des poids lourds. Il s'agit donc d'une différenciation maximale dans le cadre du droit de l'Union afin de créer les plus grandes incitations à la transition écologique, maximisant ainsi les réductions attendues de CO₂.

Le gouvernement veut augmenter le tarif de péage pour la conduite dans les zones urbaines où des zones environnementales sont établies. De cette façon, il sera 50 % plus cher de conduire dans les zones environnementales que sur d'autres parties du réseau routier. L'augmentation des taux dans les zones environnementales reflète le fait que de nombreux citoyens de ces zones sont particulièrement exposés à la pollution atmosphérique et au bruit résultant de la circulation des poids lourds et des accidents de la route impliquant un trafic important. L'augmentation des tarifs de péage dans les zones environnementales contribue à accroître les avantages socio-économiques du dispositif de péage.

Le gouvernement souhaite que le nouveau dispositif de péage couvre les poids lourds et les ensembles de véhicules (poids lourds avec remorques ou semi-remorques) pour le transport de marchandises d'une masse en charge autorisée de 12 000 kg ou plus. En outre, en règle générale, les mêmes limitations s'appliquent que celles qui s'appliquent au péage routier actuel basé sur la durée.

Le gouvernement entend que les poids lourds dont la masse en charge autorisée est comprise entre 3 500 et 12 000 kg pour le transport de

PROJET

marchandises soient couverts par le dispositif de péage à partir du 1^{er} janvier 2027 et qu'à compter de cette date, les poids lourds de cette catégorie de poids devront payer le tarif de circulation selon le même barème que les poids lourds actuellement soumis au péage routier correspondant aux tarifs minimaux de l'UE. Cela n'est pas exprimé dans le projet de loi.

Le gouvernement souhaite que le réseau routier à péage d'ici trois ans à compter du 1^{er} janvier 2025 englobe la majorité du réseau routier national (environ 4 600 km dont environ 1 300 km d'autoroutes) et des parties du réseau routier municipal (environ 6 300 km, dont environ 1 000 km dans les zones environnementales), soit un total d'environ 10 900 km.

Le gouvernement a également l'intention d'étendre le réseau routier avec des péages à partir du 1^{er} janvier 2028 pour couvrir l'ensemble du réseau routier public, ce qui représente un total d'environ 75 000 km. Cette étape doit être envisagée dans le contexte de considérations de mise en œuvre, qui préconisent d'abord de déployer le programme sur une plus petite partie du réseau routier et d'en tirer les enseignements utiles avant de l'étendre à l'ensemble du réseau routier public. Cela n'est pas exprimé dans le projet de loi.

Dans le même temps, le gouvernement a l'intention d'augmenter les tarifs à partir du 1^{er} janvier 2028 afin d'atteindre les recettes et les réductions des émissions de CO₂ attendues. Cela n'est pas exprimé dans le projet de loi.

On estime que le péage routier basé sur les kilomètres parcourus proposé entraînera une réduction des émissions de CO₂ d'environ 0,2 million de tonnes en 2025 et d'environ 0,3 million de tonnes en 2030.

3. Principaux points du projet de loi

3.1. Mise en place d'un péage routier kilométrique

3.1.1. Législation existante

3.1.1.1. Directive «Eurovignette»

Le domaine de la tarification des péages pour les véhicules utilisant les infrastructures routières est un domaine harmonisé au sein de l'UE et, depuis 1993, des directives de l'UE sur les péages routiers ont été mises en œuvre, y compris la directive (CEE) 93/89 du 25 octobre 1993, qui a

PROJET

ensuite été remplacée par la directive (CE) 1999/62 du 17 juin 1999 (directive «Eurovignette»), modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022.

Il appartient aux États membres eux-mêmes de décider de l'introduction de péages routiers sur leur territoire. Toutefois, si un État membre choisit d'introduire et de percevoir des péages, cela doit se faire conformément aux règles établies dans la directive «Eurovignette». L'objectif est de veiller à ce qu'il n'y ait pas de discrimination directe ou indirecte entraînant des distorsions de concurrence entre les opérateurs de transport par l'imposition de péages routiers.

La directive «Eurovignette» régit en détail la perception des péages par les États membres sur les poids lourds de plus de 3 500 kg utilisant le réseau autoroutier. En particulier, la directive définit le cadre dans lequel des éléments de coût peuvent être inclus dans le calcul qui détermine le taux de péage moyen maximal et fixe le cadre pour les paramètres de différenciation du taux de péage. Bien que la directive «Eurovignette» régit principalement le réseau autoroutier, cela n'empêche pas les États membres d'étendre le réseau routier à péage à d'autres parties du réseau routier national et aux routes municipales.

Sur ces parties du réseau routier, les règles spécifiques de la directive, par exemple en matière de fixation des tarifs, ne sont pas applicables. Dans ces cas, cependant, il existe des dispositions plus générales selon lesquelles les péages ne doivent pas discriminer le trafic international ni fausser la concurrence entre les entreprises.

La dernière modification de la directive «Eurovignette» a ouvert la possibilité aux États membres de réglementer les péages routiers avec un certain nombre de nouvelles dispositions volontaires et obligatoires.

La directive modificative prévoit, entre autres, qu'en raison de l'impact significatif qu'ils ont sur les infrastructures routières et de leur contribution à la pollution atmosphérique, les véhicules utilitaires lourds devraient être soumis à des systèmes de péage précis. En particulier, afin de promouvoir des opérations de transport plus propres et plus efficaces, les redevances d'utilisation fondées sur le temps devraient, en principe, être

PROJET

progressivement supprimées sur le réseau transeuropéen de transport central, étant donné que ce réseau contient les nœuds et liaisons stratégiques les plus importants du réseau transeuropéen de transport.

La directive est fondée sur les principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur». Il apparaît donc nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter le coût de la pollution atmosphérique, du bruit et du changement climatique générés par les véhicules utilitaires lourds aussi précisément que possible, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant, et de maintenir les incitations efficaces et la différenciation des redevances routières à jour. Il découle également de l'article 7 quater de la directive que les États membres peuvent maintenir ou introduire une redevance pour coûts externes, liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic, de la pollution sonore, des émissions de CO₂ ou de toute combinaison de ces émissions.

Lorsque des régimes ont pu bénéficier d'exonérations de redevances pour les poids lourds allant de 3 500 à 12 000 kg, ceux-ci sont progressivement supprimés cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive modificative. Ces éventuelles dérogations prendront donc fin à partir du 24 mars 2027, après quoi il sera obligatoire d'inclure les poids lourds dont la masse en charge autorisée est comprise entre 3 500 et 12 000 kg. En outre, à l'avenir, les États membres auront la possibilité d'introduire des péages routiers pour les véhicules légers (y compris les voitures particulières et les camionnettes) et les véhicules utilitaires lourds destinés à des usages autres que le transport de marchandises (usages spéciaux et autobus).

3.1.1.2. Loi sur les péages routiers

Les péages routiers sont actuellement collectés conformément à la loi n° 956 du 25 novembre 1994 relative aux péages routiers (loi sur les péages routiers). Cette loi fait partie de la mise en œuvre de la coopération Eurovignette entre le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg du 9 février 1994. La loi portait également autorisation de la ratification de l'accord, conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la Constitution. Veuillez également vous référer aux points 3.2 et 10.1 sur la coopération Eurovignette.

PROJET

Dans le cadre de la loi, un registre des véhicules a été mis en place — le registre national des véhicules — qui est géré par l'agence danoise des véhicules à moteur. Tous les véhicules danois doivent être inscrits au registre national des véhicules avant d'être mis en service lorsqu'ils sont soumis à la loi sur la circulation routière. Pour les véhicules neufs, cela se fait par l'intermédiaire d'opérateurs de plaques d'immatriculation (par exemple, une station d'inspection). L'immatriculation des véhicules d'occasion est effectuée par contrôle, conformément à l'article 19 de l'ordonnance n° 2114 du 25 novembre 2021 relative à la réception et au contrôle des véhicules.

La loi régleme la perception des péages pour les poids lourds, etc., avec une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus pour l'utilisation du réseau routier, ce qui est défini plus en détail aux articles 5 à 7 de la loi. Le péage est payé pour le droit d'utiliser le réseau routier et s'applique aux poids lourds danois et étrangers. Le péage couvre l'utilisation de tout ou partie du réseau routier dans les pays respectifs et, au Danemark, le péage doit être payé avant l'utilisation du réseau autoroutier, conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la loi. Pour les véhicules danois, le péage est payé pour l'utilisation du réseau routier danois, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la loi.

Selon la loi, le péage routier pour les véhicules soumis au péage est déterminé en fonction de deux facteurs: la période de facturation et le taux de facturation.

La période de recharge dépend du fait que le véhicule soit immatriculé au Danemark ou à l'étranger. Ainsi, la période de facturation des véhicules immatriculés au Danemark est toujours d'un an, la taxe étant payée à l'administration douanière et fiscale danoise lors de l'immatriculation, et les périodes de facturation ultérieures étant payées avec la taxe de circulation, tandis que la période de facturation des véhicules étrangers est déterminée en fonction de la durée de l'utilisation souhaitée de la route en jours, semaines, mois, jusqu'à un an au maximum.

Le taux de péage est déterminé en fonction de la classe d'émissions du véhicule (norme d'émission) et du nombre d'essieux. La différenciation est

PROJET

effectuée sur la base des normes d'émissions fixées à l'annexe de la directive (CEE) 88/77 du 3 décembre 1987 modifiée par la directive (CEE) 91/452 du 1^{er} octobre 1991. Les normes d'émissions sont calculées selon les classes EURO I et II et visent à limiter les émissions des gaz polluants des moteurs diesel. En 2009, cette réglementation est passée des directives aux règlements. Ainsi, la classe Euro VI a été introduite par le règlement (CE) n° 595/2009.

Les normes d'émissions sont calculées selon les classes EURO I à VI et dépendent de la conformité ou non des véhicules aux exigences des normes EURO établies. Les tarifs de péage les plus élevés sont imposés aux véhicules les plus anciens et les plus polluants, c'est-à-dire ceux qui ne répondent à aucune norme EURO.

Une fois que le péage, déterminé en fonction de la classe d'émissions et du nombre d'essieux, a été payé, l'accès à la route dans les pays concernés est accordé pour la période pour laquelle le paiement a été effectué. Le péage doit être payé avant de circuler sur les routes en question et ne peut pas être transféré vers un autre véhicule.

Le contrôle du système de péage découle de l'article 13 de la loi et est effectué par la police, qui peut arrêter les véhicules redevables du péage sur les routes à péage au Danemark afin de vérifier si le péage est enregistré et payé. Le contrôle sera généralement effectué dans le cadre de la vérification d'autres dispositions légales, par exemple les temps de conduite et de repos ou la masse en charge admissible. Le véhicule peut être immobilisé par la police jusqu'à ce que le montant du péage et de l'amende et des frais de justice soient payés, ou jusqu'à ce qu'une garantie soit fournie pour le paiement.

En vertu de l'article 14 de la loi, toute personne qui, délibérément ou par négligence grave, fournit des renseignements faux ou trompeurs aux fins d'utilisation est punie (1) d'une décision portant sur la question de savoir si un péage doit être payé pour le véhicule (2) le calcul du montant du péage ou (3) en décidant de l'exemption de péage ou du remboursement de péage relatif au péage routier basé sur la durée.

PROJET

Il découle également de la loi que des sanctions sous forme d'amende peuvent être infligées à toute personne qui, délibérément ou par négligence grave, viole les dispositions des dispositions réglementaires prises en vertu de la loi. Toutefois, aucune disposition de ce type n'a été prise.

Les dispositions pénales de l'article 14 de la loi s'appliquent également aux entreprises, etc. (aux personnes morales).

Le niveau des amendes en l'espèce pour violation des règles actuelles en matière de péages routiers sont les suivantes: une amende de 2 500 DKK pour une première infraction, une amende de 5 000 DKK pour une deuxième infraction, une amende de 7 500 DKK pour une troisième infraction, une amende de 10 000 DKK pour une quatrième infraction, une amende de 12 500 DKK pour une cinquième infraction, une amende de 15 000 DKK pour une sixième infraction et une amende de 15 000 DKK pour une septième infraction ou plus.

Si plusieurs poids lourds d'une même compagnie de transport au cours de la même journée sont utilisés pour la commission d'infractions à la loi, ces différents cas constitueront les éléments d'une seule affaire, indépendamment de la question de savoir si un avis d'amende aura été dressé plus tôt ce jour-là. Cela signifie que toutes les infractions constatées au cours de la journée en question seront considérées comme des premières infractions (à condition que l'entreprise n'ait pas déjà été reconnue coupable d'une telle infraction) et se solderont par une amende de 2 500 DKK par poids lourd. D'autre part, si les mêmes poids lourds ou d'autres poids lourds de l'entreprise de transport en question sont arrêtés et que, à leur égard, un avis d'amende est émis le lendemain, cela sera considéré comme constituant une deuxième infraction (si une amende a été dressée la veille), de sorte que l'amende sera fixée à 5 000 DKK par poids lourd pour le deuxième jour.

Si l'entreprise a déjà été sanctionnée à plusieurs reprises, mais n'a pas, par erreur, reçu des amendes majorées, l'amende est déterminée sur la base du nombre réel de condamnations antérieures pertinentes, sans tenir compte de la détermination des montants des amendes précédentes.

Le système actuel d'amendes repose sur le contrôle de la police et sur la condition générale de responsabilité pénale.

PROJET

3.1.1.3. Zones environnementales

L'article 15a, paragraphe 1, de la loi sur la protection de l'environnement prévoit que les conseils municipaux des municipalités de Copenhague, de Frederiksberg, d'Aarhus, d'Aalborg et d'Odense peuvent décider d'établir des zones environnementales dans les grandes zones urbaines contiguës dans lesquelles il existe un trafic important impliquant des poids lourds ou des autobus dotés d'un moteur à allumage par compression et qui sont immatriculés avec une masse en charge admissible de plus de 3 500 kg, conformément à l'article 15b. L'objectif des zones environnementales est d'assurer un air plus pur pour les citoyens en imposant des exigences en matière d'émissions de particules par les véhicules utilitaires lourds.

Les conseils municipaux d'autres municipalités peuvent, sous réserve de l'autorisation préalable du ministre de l'environnement, décider de l'établissement de zones environnementales dans les grandes zones urbaines contiguës dans lesquelles il existe un trafic important impliquant lesdits véhicules, conformément à l'article 15a, paragraphe 2, de la loi sur la protection de l'environnement. Pour qu'une autorisation puisse être accordée, les valeurs limites pour la pollution particulaire doivent être dépassées.

L'article 15a, paragraphe 6, de la loi sur la protection de l'environnement dispose que le conseil municipal prend des décisions sur les zones environnementales, y compris la création d'une zone environnementale, l'extension d'une zone environnementale, l'inclusion de types supplémentaires de véhicules à l'intérieur d'une zone environnementale, la réduction d'une zone environnementale, la déviation des routes de transit au sein d'une zone environnementale et la suppression d'une zone environnementale. Au moins 14 mois doivent s'écouler entre la publication de la décision du conseil municipal sur l'établissement ou l'extension géographique d'une zone environnementale et la date à laquelle la zone environnementale prend effet, conformément à l'article 15a, paragraphe 6, de la loi sur la protection de l'environnement.

Sund og Bælt Holding A/S s'occupe des tâches liées au contrôle des véhicules dans les zones environnementales. Il s'agit de tâches relatives à l'enregistrement automatique des plaques d'immatriculation à des fins

PROJET

d'exécution à l'encontre des personnes responsables du péage et qui ne respectent pas les exigences en matière de zone environnementale et de tâches relatives au soutien de la gestion des dossiers de l'agence de protection de l'environnement. L'agence de protection de l'environnement a été désignée comme autorité de contrôle compétente.

Pour de plus amples informations sur les zones environnementales, veuillez consulter la loi sur la protection de l'environnement (loi consolidée n° 100 du 19 janvier 2022, telle que modifiée).

Sund og Bælt Holding A/S peut, en vertu de la loi n° 588 du 24 juin 2005, gérer des tâches relatives à la régulation du trafic routier, telles qu'elles sont imposées à la société par la loi ou conformément à la loi, y compris en ce qui concerne les modalités de péage et le traitement des paiements, ainsi que des informations à ce sujet.

3.1.2. Considérations du ministère danois des finances

Aujourd'hui, les péages sur le trafic des poids lourds ne correspondent pas aux coûts sociaux résultant des dommages causés par le trafic des poids lourds aux infrastructures, des accidents, du bruit, de la pollution de l'air, des contributions aux embouteillages et aux émissions de CO₂. On estime donc que les péages actuels concernant le trafic des poids lourds sont nettement inférieurs aux coûts (externes) supportés par la société en termes de dommages aux infrastructures, d'accidents, de bruit, de pollution de l'air, de contributions aux embouteillages et aux émissions de CO₂.

Le même péage qui est payé par les poids lourds qui sont utilisés dans une mesure limitée dans un certain laps de temps est payé par les poids lourds qui sont utilisés de manière importante. Ainsi, le péage routier actuel ne contient pas de dispositif d'incitation ciblé pour limiter le transport routier lourd, car il s'agit d'un péage basé sur la durée.

En revanche, un péage routier basé sur les kilomètres parcourus offre davantage d'incitations à promouvoir la transition écologique au sein du transport routier lourd, car il est directement lié à l'utilisation des véhicules. La différenciation des tarifs de péage selon les émissions de CO₂ des véhicules fournit des incitations supplémentaires et contribue ainsi à la réalisation des objectifs écologiques.

PROJET

En outre, un péage routier basé sur les kilomètres parcourus implique également une taxation ciblée des coûts socio-économiques liés à la conduite des poids lourds, y compris les dommages causés aux infrastructures, les accidents, le bruit, la pollution de l'air, les contributions aux embouteillages et aux émissions de CO₂.

Étant donné que les péages routiers actuels sont actuellement nettement inférieurs aux coûts (externes), ce nouveau péage routier est donc évalué comme ayant un avantage socio-économique.

3.1.3. Régime proposé

3.1.3.1. Véhicules couverts

Il est proposé d'introduire un péage routier basé sur les kilomètres parcourus pour les poids lourds et les ensembles de véhicules (remorques ou semi-remorques) pour le transport de marchandises d'une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus. Il s'agit du même groupe de véhicules soumis au péage conformément à la loi sur les péages routiers. On compte actuellement environ 43 000 poids lourds dans la flotte danoise, dont environ 35 500 ont une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus.

La limitation de l'obligation de payer des péages aux véhicules de transport de marchandises signifie que, par exemple, les voitures-écoles ou les poids lourds immatriculés avec un parc d'attractions ou un cirque en tant que propriétaire ou utilisateur ne seront pas non plus tenus de payer des péages à l'avenir. En outre, les poids lourds d'époque ne sont pas considérés comme relevant de la loi sur les péages, car ils ne relèvent pas du champ d'application de la loi sur les péages routiers, qui concerne les poids lourds pour le transport de marchandises.

Le gouvernement entend également que, à partir du 1^{er} janvier 2027, les véhicules dont la masse en charge autorisée est comprise entre 3 500 et 12 000 kg seront couverts par le système de péage routier basé sur les kilomètres parcourus. Un projet de loi à cet effet sera présenté à un stade ultérieur en vue de la mise en œuvre de cette partie de l'accord. Il s'agit d'assurer la mise en œuvre correcte de la dernière modification de la directive «Eurovignette», selon laquelle les poids lourds dont la masse en charge autorisée est comprise entre 3 500 et 12 000 kg doivent être

PROJET

redevables du péage au plus tard le 25 mars 2027.

La dernière modification de la directive «Eurovignette» prévoit trois classes de poids pour les poids lourds, contenant des éléments de péage liés à la pollution atmosphérique et au bruit, et cinq classes d'émissions de CO₂, soit un total de 15 classes de péage, chacune contenant leur propre tarif de péage, sur lesquelles les États membres doivent s'aligner. À partir de 2027, les classes de poids seront étendues à quatre catégories de poids, les véhicules de 3 500 à 12 000 kg devant être inclus dans les dispositifs de péage des États membres. Ce point n'est pas réglementé dans le présent projet de loi. La directive prévoit donc que les péages sont différenciés en fonction des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule afin d'encourager l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement.

3.1.3.2. Véhicules exemptés de péages

Il découle de l'article 11 de la loi sur les péages routiers que l'exemption de péage s'applique: 1) aux véhicules appartenant aux forces armées et aux services de secours régionaux de l'État, 2) aux véhicules spécialement conçus pour les opérations de lutte contre les incendies et de sauvetage et exclusivement utilisés par les services d'urgence, ainsi que les véhicules appartenant aux commissions d'urgence et exclusivement utilisés par celles-ci et non utilisés commercialement en concurrence avec des opérateurs économiques privés, 3) les véhicules appartenant à la police et 4) les véhicules appartenant aux services de voirie.

Il est proposé de maintenir les exemptions pour les véhicules exemptés de péages en vertu de la loi sur les péages routiers.

Les exemptions de péage sont subordonnées à la condition que les véhicules puissent être reconnus de l'extérieur comme destinés à ces fins.

Pour les ensembles de véhicules, le véhicule à moteur détermine si l'ensemble est exempté de péages.

3.1.3.3. Réseau routier couvert et principes de détermination de ce réseau routier

Conformément à la loi sur les péages routiers, la délimitation dépend du réseau routier à péage selon que le poids lourd, etc., est immatriculé au

PROJET

Danemark ou à l'étranger, conformément à l'article 2, paragraphe 1 et 4. Pour les véhicules immatriculés au Danemark, l'ensemble du réseau routier danois est à péage. Pour les véhicules étrangers, le réseau routier à péage est limité aux autoroutes.

Il est proposé que, à compter du 1^{er} janvier 2025, le réseau routier à péage couvre la majorité du réseau routier national et un certain nombre de tronçons municipaux, y compris toutes les routes publiques situées dans les zones environnementales. Toutes les routes à péage sont énumérées à l'annexe 1. Cette partie du réseau routier danois couvre un total d'environ 10 900 km et devrait couvrir environ 75 % du nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds.

Entre les villes, les autoroutes et les autres parties du réseau routier national seront incluses dans le réseau routier à péage ainsi que les routes municipales qui peuvent fonctionner parallèlement ou en diagonale à celui-ci. Ces dernières seront incluses si la direction danoise des routes estime que ces routes constituent des itinéraires de détournement du trafic vers le réseau routier national, principalement le réseau autoroutier. Le concept de détournement du trafic recouvre le phénomène selon lequel les conducteurs de véhicules redevables du péage cherchent à circuler sur des routes parallèles aux routes à péage afin d'éviter le paiement du péage. Cela peut être contrecarré en imposant des péages sur les routes municipales où il existe un risque particulier de détournement de trafic. Dans les villes avec des autoroutes péri-urbaines, notamment les grandes villes et la zone métropolitaine de Copenhague, l'ensemble du réseau routier national sera couvert comme point de départ. Il peut y avoir des routes nationales particulières dans les grandes villes et les zones environnementales qui sont exemptées, si la direction danoise des routes estime de façon spécifique que leur inclusion entraînerait un risque de détournement de trafic, et si cela n'est pas considéré comme contrecarré par l'imposition de péages sur les routes municipales parallèles.

Les routes municipales dans les zones environnementales sont incluses dans le réseau routier à péage, mais certaines routes municipales, selon le projet après évaluation par la direction danoise des routes, sont exemptées afin d'assurer une mesure et un calcul corrects du péage en lien avec les équipements embarqués associés. Ainsi, il existe des cas pour lesquels il a

PROJET

été nécessaire d'omettre des routes municipales individuelles sur la base d'une évaluation spécifique de ce qui pouvait être supporté par le système.

Dans les villes ayant des périphériques à péage ou des routes de contournement avec un certain nombre d'itinéraires de détournement de trafic potentiels, des péages routiers sont appliqués aux principales routes municipales afin d'éviter le détournement de trafic.

Dans les villes ayant des périphériques à péage ou des routes de contournement avec de nombreux itinéraires de détournement de trafic potentiels à travers la ville, les routes de centre-ville et les périphériques ou les routes de contournement des péages routiers sont exemptés de péage si la direction danoise des routes considère qu'un réseau routier à péage aussi dense ne pourrait être supporté par le système. Dans le cas des petites villes avec des routes de contournement et/ou des routes traversant le centre avec des routes à péage, des péages routiers sont imposés sur les itinéraires de détournement du trafic lorsqu'il existe une possibilité d'éviter un péage routier équivalent à plus de 5 km, ou si la direction danoise des routes a désigné la route sur la base d'une évaluation professionnelle des routes, y compris sur la base du modèle de mobilité verte (anciennement le modèle national de circulation). Le modèle est conçu pour avoir un aperçu de l'ensemble des flux de circulation au Danemark ainsi qu'entre le Danemark et d'autres pays. Le modèle de mobilité verte sous-tend les calculs du trafic et les analyses socio-économiques, qui constituent des critères décisionnels essentiels pour hiérarchiser les projets d'infrastructure.

Dans le projet, certaines parties du réseau routier national et certaines parties du réseau routier municipal sont soit exemptées de péages, soit soumise à un péage, comme l'a déterminé la direction danoise des routes afin d'établir un réseau routier à péage continu et facilement empruntable.

La délimitation proposée du réseau routier diffère du réseau routier existant à péages. Alors que le réseau routier soumis à une obligation de péage correspond actuellement à l'ensemble du réseau routier pour les poids lourds danois redevables du péage et aux autoroutes pour les poids lourds étrangers redevables du péage, il est proposé, entre autres, afin de pouvoir mettre en œuvre un nouveau dispositif de péage, que le réseau

PROJET

routier soumis à une obligation de péage, au 1^{er} janvier 2025, ne couvre pas l'ensemble du réseau routier.

En n'incluant qu'une partie limitée du réseau routier, il est attendu, entre autres, sur la base des enseignements tirés de ce qui peut se faire à l'étranger, que la mise en œuvre de péages routiers basés sur les kilomètres parcourus se déroulera de manière plus gérable que si l'ensemble du réseau routier devait être inclus lors du lancement du dispositif.

3.1.3.4. Longueur de la distance parcourue sur le réseau routier avec péages

Il est proposé d'exiger que les véhicules redevables du péage soit disposent d'un équipement embarqué fonctionnel qui y soit raccordé, soit qu'un billet d'itinéraire couvrant le trajet ait été acheté avant d'emprunter le réseau routier à péage. L'équipement embarqué et le billet d'itinéraire sont décrits ci-dessous.

3.1.3.4.1 Équipement embarqué

Il est proposé que le péage puisse être perçu lors de l'enregistrement électronique du trajet au moyen d'équipements embarqués, conformément à la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (directive SET).

Cela signifie que le véhicule redevable du péage doit disposer d'équipements embarqués qui lui sont reliés, ce qui garantit l'enregistrement automatique de la conduite aux fins du calcul et de la perception du péage. Ainsi, les personnes responsables du péage peuvent conclure un accord avec un fournisseur de services de télépéage (un prestataire du SET) qui met à la disposition de l'utilisateur (l'utilisateur du SET) un équipement embarqué conforme à la réglementation sur les SET en échange d'un paiement, et qui peut recueillir des données sur le véhicule sous la forme de positions satellite pendant la conduite du véhicule.

Un service de télépéage au sens de la directive SET désigne le service qui permet aux utilisateurs d'utiliser un véhicule dans un ou plusieurs

PROJET

domaines du SET dans le cadre d'un contrat unique et, le cas échéant, avec un seul équipement embarqué (OBE), et qui comprend: a) ainsi qu'il convient, la fourniture d'un OBE personnalisé aux utilisateurs et sa maintenance; b) la garantie que le perceuteur de péages paye les péages dus par l'utilisateur; c) la fourniture à l'utilisateur des moyens par lesquels le paiement doit être effectué ou l'acceptation d'un paiement existant; d) la perception du péage auprès de l'utilisateur; e) la gestion de la relation client avec l'utilisateur; et f) la mise en œuvre et l'adhésion aux politiques de sécurité et de confidentialité des systèmes de péage routier.

L'équipement embarqué est toujours présent dans le véhicule et est donc un dispositif physique. Les équipements embarqués doivent être conformes à la norme juridique de l'UE établie dans la directive SET.

Sur cette base, l'itinéraire exact du poids lourd est restauré à l'aide d'algorithmes dans un processus 100 % automatisé où les données collectées sur le véhicule sont comparées à une feuille de route numérique. Cela se fait techniquement en reliant les positions satellite à une feuille de route numérique divisée en tronçons routiers.

Un tronçon routier désigne un tronçon routier prédéfini de façon électronique se situant entre deux jonctions sur le réseau routier, par exemple d'une intersection à l'intersection suivante. La distance est mesurée en kilomètres. La méthode est appelée correspondance cartographique et est actuellement utilisée, par exemple, dans les dispositifs de télépéage basés sur les kilomètres parcourus en Allemagne et en Belgique.

Aux fins du calcul de la durée du trajet effectué sur le réseau routier à péage, lorsque le véhicule à péage dispose d'un équipement embarqué qui y est relié, tous les tronçons routiers sur lesquels le véhicule à péage concerné circule pendant le trajet sont inclus dans leur longueur totale, même si le véhicule n'a pas nécessairement circulé sur l'entièreté du tronçon routier.

Les longueurs des différents tronçons routiers sont fixées à l'annexe 1 de la loi.

PROJET

La conduite sur les tronçons routiers sans responsabilité de péage ne sera pas incluse dans le calcul. Ainsi, la conduite sur des routes situées en dehors de la délimitation géographique du réseau routier à péage, y compris la conduite à l'étranger ou l'utilisation d'un ferry, etc. ne sera pas incluse.

La distance parcourue sur le réseau routier avec péages est calculée en ajoutant d'abord les longueurs calculées en kilomètres du nombre total de tronçons routiers sur lesquels le véhicule redevable du péage roule au cours de son trajet. Ensuite, le montant du péage peut être calculé en multipliant le nombre de kilomètres par le tarif applicable pour la classe d'émissions de CO₂ du véhicule, etc.

Dans les cas où le péage routier est calculé à l'aide d'un équipement embarqué raccordé au véhicule redevable du péage, le péage est calculé par Sund og Bælt Holding A/S, mais la facturation est effectuée par le prestataire du SET, conformément au point 3.1.3.5.2 (prestataire du SET).

3.1.3.4.2. Billets d'itinéraire

Pour les utilisateurs du réseau routier à péage qui n'ont connecté aucun équipement embarqué par satellite, comme défini au point 3.1.3.4.1 (équipement embarqué), ou lorsque l'équipement embarqué ne fonctionne pas, il est proposé d'introduire la possibilité que le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule redevable du péage puisse payer le péage pour l'utilisation du réseau routier à péage par l'achat d'un billet d'itinéraire. Le modèle pour le billet d'itinéraire ressemble à celui utilisé dans le cadre d'un dispositif similaire en Allemagne.

Un billet d'itinéraire constitue le péage pour l'utilisation du réseau routier à péage pendant 24 heures pour un itinéraire prédéterminé. Le billet d'itinéraire peut être acheté de façon électronique via un site Internet géré par Sund og Bælt Holding A/S avant d'effectuer le voyage pour lequel les péages s'appliquent.

L'obligation de payer le péage et le montant du péage seront les mêmes, qu'un équipement embarqué soit utilisé ou qu'un billet d'itinéraire soit acheté. Il n'y a donc aucun avantage économique à choisir l'un ou l'autre. Cependant, comme il y aura des coûts associés à l'achat d'un équipement

PROJET

embarqué, dans certains cas, il pourrait être moins cher d'acheter des billets d'itinéraire, par exemple si la consommation de conduite est très faible.

Dans le cadre de l'achat d'un billet d'itinéraire, les personnes danoises et étrangères responsables du péage doivent fournir le prénom, le nom, l'adresse électronique, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse de résidence de la personne responsable du péage. En outre, les informations sur les véhicules immatriculés au Danemark, telles qu'elles figurent dans les documents d'immatriculation du véhicule, doivent être renseignées: la marque de nationalité, le numéro d'identification du véhicule, le numéro d'immatriculation, la masse en charge admissible et la classe d'émissions de CO₂.

En outre, des informations valides sur la carte de paiement et un point de départ devront être indiqués pour la conduite sur le réseau routier avec péages, ce qui après le moment de l'achat (début de la période de validité) est l'itinéraire prévu sur le réseau routier avec péages. Les informations peuvent être modifiées jusqu'au point de départ du voyage pour lequel les péages s'appliquent.

Une fois que l'itinéraire sur le réseau routier avec péages a été achevé et que l'itinéraire effectivement emprunté sera donc connu de la personne responsable du péage, une modification de l'itinéraire prévu devra être effectuée dans les 24 heures suivant la fin de la période de validité du billet d'itinéraire si l'itinéraire prévu ne correspond pas à l'itinéraire réellement emprunté.

Il est proposé que le véhicule redevable du péage couvert par le billet d'itinéraire soit classé dans la classe 1 d'émissions de CO₂, ce qui entraînera ainsi le paiement du péage le plus élevé, conformément à l'article 8, paragraphe 7, proposé, sauf si une autre classe d'émissions de CO₂ est indiquée lors de l'achat. Cela devrait inciter le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule à indiquer précisément quel véhicule est concerné par le billet d'itinéraire et qu'il n'est pas possible d'obtenir un péage inférieur lorsqu'il n'est pas possible de prouver que le véhicule redevable du péage y a droit.

PROJET

Il est proposé que le billet d'itinéraire puisse être annulé avant le point de départ du voyage en question auquel les péages s'appliquent. Cela peut servir, par exemple, lorsque le propriétaire ou l'utilisateur change de plan, etc.

3.1.3.5. Gestion du système de péage routier kilométrique

3.1.3.5.1. Sund og Bælt Holding A/S

Il est proposé que Sund og Bælt Holding A/S soit autorisée à effectuer les tâches liées au rôle de percepteur de péage. Le percepteur de péages désigné est défini à l'article 2, point 4, de la directive SET comme une entité publique ou privée nommée pour devenir le percepteur de péages pour la circulation de véhicules dans un secteur du SET défini à l'article 2, point 8, de la directive comme une route, un réseau routier, un ouvrage d'art, tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des péages sont perçus au moyen d'un système de télépéage routier.

Cela signifie que Sund og Bælt Holding A/S sera responsable de l'exploitation du dispositif de péage, y compris le calcul, la collecte et le contrôle du respect du dispositif de péage. Ce sera donc Sund og Bælt Holding A/S qui calculera la durée du trajet pour lequel les péages s'appliquent et qui calculera le montant du péage. D'autre part, ce seront les prestataires du SET qui émettront des factures pour le compte de Sund og Bælt Holding A/S qui contiendront des informations sur le nom de Sund og Bælt Holding A/S en tant que percepteur de péage désigné. Sund og Bælt Holding A/S versera ensuite le péage à l'administration danoise des douanes et des impôts. Dans le cadre de l'adoption du projet de loi, Sund og Bælt Holding A/S sera couverte par la loi sur le recouvrement des créances publiques (loi sur le recouvrement des créances publiques).

Il est également proposé que Sund og Bælt Holding A/S mette en place et gère les achats et l'émission des billets d'itinéraire électroniques. Ainsi, dans les cas où la personne responsable du péage choisit de payer son péage en achetant un billet d'itinéraire couvrant le trajet pour lequel les péages s'appliquent, Sund og Bælt Holding A/S prendra en charge et assurera le fonctionnement de toutes les étapes qui s'y rapportent.

Sund og Bælt Holding A/S développera des plateformes informatiques et des solutions techniques pour l'émission et l'achat de billets d'itinéraire, et

PROJET

sera responsable du conseil des utilisateurs lors de l'achat de billets d'itinéraire, etc. Le prestataire du SET, tel que défini au point 3.1.3.5.2 (prestataire du SET), n'effectuera donc aucune tâche liée aux billets d'itinéraire.

En ce qui concerne l'exploitation des liaisons fixes du Grand Belt (Storebælt) et d'Øresund et l'exécution des tâches de contrôle des véhicules dans les zones environnementales, conformément à l'article 15e de la loi sur la protection de l'environnement, Sund og Bælt Holding A/S a acquis une compétence pour collecter les péages des utilisateurs et effectuer des contrôles. Sund og Bælt Holding A/S a également mis en place des systèmes d'affaires et des fonctions de support qui gèrent le service client, la surveillance technique, la communication avec les clients, le portail en libre-service, etc. pour les dispositifs présentés ci-dessus.

3.1.3.5.2. Prestataire du SET

Le domaine des prestataires du SET est régi par le droit de l'UE. Il est donc proposé que la réglementation des prestataires du SET soit conforme à la directive relative au SET. L'article 15 de la directive fixe les conditions nécessaires pour garantir que l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier s'applique à l'ensemble du réseau routier de l'Union.

Un prestataire du SET au sens de l'article 2, point 6, de la directive SET, désigne une entité juridique qui, en vertu d'un contrat distinct, accorde à un utilisateur du SET (propriétaire ou utilisateur d'un véhicule à péage) l'accès à un domaine du SET (réseau routier dans lequel les péages routiers sont collectés au moyen d'un système de télépéage routier), transfère les péages routiers au percepteur de péage concerné et est enregistré dans l'État membre d'établissement. La direction danoise des routes approuve les entités juridiques au Danemark qui souhaitent proposer un dispositif électronique (équipement embarqué) pouvant être utilisé pour le paiement sur les routes à péage. BroBizz A/S est un exemple de prestataire du SET agréé au Danemark. Les prestataires du SET agréés dans d'autres pays de l'UE auront accès au service de péage routier au Danemark aux mêmes conditions qu'un prestataire du SET agréé au Danemark.

PROJET

Afin d'accéder au service de péage routier, la directive impose au prestataire du SET de conclure un contrat avec le percepteur de péages afin de régler la relation entre les deux parties.

Afin de garantir la transparence et l'accès non discriminatoire aux domaines du SET pour tous les prestataires du SET, le percepteur de péages devrait, conformément à la directive, publier toutes les informations nécessaires sur les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.

3.1.3.6. Contrôle du dispositif et dispositions pénales

Il est essentiel que l'application du dispositif de péage proposé soit efficace, avec un contrôle systématique de la conformité afin de garantir la pleine efficacité du système.

Sund og Bælt Holding A/S s'occupe d'un certain nombre de tâches liées à l'orientation des utilisateurs des liaisons fixes du Grand Belt (Storebælt) et d'Øresund et des autres aspects liés à la collecte et au recouvrement des péages des utilisateurs pour l'utilisation des liaisons fixes, y compris la technologie ANPR (lecture automatique des plaques d'immatriculation), ainsi que des contrôles liés à leur mise en œuvre. ANPR est l'abréviation anglaise pour «Automatic Number Plate Recognition» ou reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, qui est une technologie dans laquelle des caméras prennent des photos du véhicule et de ses plaques d'immatriculation.

L'expérience de Sund og Bælt Holding A/S en matière de technologie ANPR a été récemment utilisée par l'État lorsque l'entreprise a été chargée de recueillir des données à l'aide de l'ANPR aux fins de l'application par l'agence de protection de l'environnement des règles relatives aux zones environnementales, ainsi que d'aider à la gestion des dossiers et à la collecte des paiements, à l'enregistrement des véhicules étrangers et à la diffusion d'informations sur le système. Il est à noter qu'il y a eu un développement technologique significatif dans le domaine du traitement de l'image, ce qui permet, entre autres, de lire la plaque d'immatriculation des véhicules qui passent avec une très grande certitude de lecture correcte.

PROJET

Conformément à l'article 17a de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, une base juridique a été introduite dans le cadre de l'attribution de la tâche des zones environnementales afin de permettre à l'entreprise d'accomplir la tâche conformément au droit sur la protection des données à caractère personnel, y compris en ce qui concerne l'enregistrement des informations sur les plaques d'immatriculation et le stockage des images, etc.

Dans ce contexte, il est estimé que la tâche de collecte de données pour le contrôle du dispositif de péage peut être attribuée à Sund og Bælt Holding A/S.

Le contrôle proposé est fondé, comme dans le cas du système des zones environnementales, sur la lecture des plaques d'immatriculation en combinaison avec les informations figurant dans le registre national des véhicules. Dans une large mesure, il s'agira d'un dispositif de péage basé sur le contrôle numérique plutôt que sur le contrôle physique.

Sund og Bælt Holding A/S recueillera les données par la lecture des plaques d'immatriculation des véhicules passant sur les tronçons routiers à péage ou via des caméras mobiles.

L'unité de contrôle déterminera si un équipement embarqué était présent à bord du véhicule ou si un billet d'itinéraire a été acheté à l'avance.

Si aucun équipement du SET n'a été connecté au véhicule ou si, avant le trajet, aucun itinéraire n'a été enregistré ou aucun billet d'itinéraire n'a été acheté, et que celui-ci n'a pas été corrigé dans les 48 heures pour correspondre à l'itinéraire effectivement emprunté, conformément à l'article 8, paragraphe 5, proposé, Sund og Bælt Holding A/S, après identification au moyen de la lecture automatique de la plaque d'immatriculation, transmettra des informations à l'autorité danoise de la circulation routière en vue de l'émission éventuelle d'un avis d'amende administrative, conformément au point 3.1.3.6.2.

Cela devrait contribuer à améliorer l'application de la loi, et le risque de détection devrait augmenter considérablement par rapport à l'efficacité actuelle de l'application.

PROJET

La supervision de la gestion des tâches de Sund og Bælt Holding A/S en vertu de la présente loi sera assurée par le ministre des transports, étant donné que la société relève de la responsabilité du ministère des transports. Le ministre des transports a également le pouvoir d'émettre des instructions à l'égard de Sund og Bælt Holding A/S, conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, en vertu duquel le ministre des Transports peut, pour des questions d'importance significative, donner à Sund og Bælt Holding A/S, à A/S Storebæltsforbindelsen et à A/S Øresundsforbindelsen, visées au paragraphe 1, des instructions générales ou spéciales aux fins de l'exercice de leurs activités.

La base juridique nécessaire en matière de protection des données personnelles est introduite pour les tâches gérées par Sund og Bælt Holding A/S dans la loi sur Sund og Bælt Holding A/S.

3.1.3.6.1. Responsabilité objective

Afin de garantir le respect du dispositif de péage proposé, il est considéré qu'une responsabilité objective devrait être introduite dans le cadre du contrôle numérique automatique proposé.

Le dispositif de péage proposé correspondra à bien des égards à la réglementation sur les zones environnementales de la loi sur la protection de l'environnement, étant donné que, entre autres, la vérification des infractions sera effectuée de la même manière avec des caméras mobiles et fixes individuelles qui seront utilisées pour recueillir des données sur les plaques d'immatriculation. Ainsi, les infractions au dispositif de péage proposé seront similaires aux infractions au régime des zones environnementales, dans lequel la responsabilité pénale est imposée sur une base objective dans un grand nombre de cas sur la base de données de contrôle claires. Pour le système des zones environnementales et la mise en œuvre numérique de ce dispositif, veuillez vous référer aux commentaires sur le projet de loi modifiant la loi sur la protection de l'environnement et la loi sur Sund og Bælt Holding A/S (Gazette du Parlement danois 2019-20, annexes A à C).

Avec l'instauration d'une responsabilité objective pour les infractions au dispositif de péage, le propriétaire ou l'utilisateur enregistré du véhicule

PROJET

encourt une amende, à moins qu'une autre personne ne soit en possession du véhicule au moment de l'infraction, oit en ayant pris possession du véhicule sans le consentement du propriétaire, soit par le résultat d'une infraction pénale contre les biens ou d'une autre manière injustifiée. Ainsi, il ne serait pas nécessaire de prouver que le propriétaire ou l'utilisateur enregistré conduisait le véhicule au moment de l'infraction et il ne serait pas exigé que l'infraction ait été commise intentionnellement ou par négligence.

Le propriétaire ou l'utilisateur ne sera pas pénalement responsable si une autre personne était en possession injustifiée du véhicule au moment de l'infraction, conformément à l'article 16, paragraphe 3 proposé. Ces cas comprennent, par exemple, le cas où le véhicule n'était pas en la possession du propriétaire ou de l'utilisateur au moment de l'infraction en raison, par exemple, de la prise en possession du véhicule sans le consentement du propriétaire, d'un vol ou d'une autre atteinte aux biens.

Pour tous les types de véhicules, le propriétaire ou l'utilisateur a une influence sur la personne à qui il confie son véhicule et peut ainsi lui demander de ne pas enfreindre le dispositif de péage.

La responsabilité objective garantira un traitement rapide et efficace des cas d'infraction au dispositif de péage. Il est essentiel que l'application du dispositif de péage reste efficace pour garantir le respect du système et l'impact climatique escompté.

Ainsi, il existe une préoccupation sociale associée au dispositif de péage sous la forme de la réduction attendue des émissions de CO₂.

Pour tous les types de véhicules, le propriétaire ou l'utilisateur a une influence sur la personne à qui il confie son véhicule et peut ainsi lui demander de ne pas conduire sans payer le péage routier. Le propriétaire peut également équiper le véhicule d'un équipement du SET.

Une responsabilité objective devrait également être introduite pour des raisons de moyens. Il existe une forte présomption que, pour les véhicules qui souhaitent utiliser le réseau routier à péage et dans une proportion significative de cas, ce sera un propriétaire ou un utilisateur économique

PROJET

privé responsable du véhicule et de son utilisation qui conduira le véhicule. Avec l'introduction d'une responsabilité objective, les affaires n'auront pas à prendre en considération des éléments de preuve quant à la personne qui conduisait le véhicule et il ne sera pas exigé que l'infraction ait été commise intentionnellement ou par négligence. La responsabilité objective garantira un traitement rapide et efficace des cas d'infraction au dispositif de péage, ce qui est essentiel pour l'efficacité du contrôle des péages routiers et, partant, le respect du régime et la réalisation de l'impact climatique ciblé.

Un système fondé sur des preuves concrètes dans chaque cas individuel en ce qui concerne la personne qui conduisait le véhicule au moment de l'infraction nécessitera une consommation de temps et de ressources nettement plus importante de la part de la police en ce qui concerne l'imputation de la responsabilité au propriétaire ou à l'utilisateur. En outre, le régime proposé réduit le risque de retard entre la date à laquelle l'infraction a eu lieu et la date à laquelle l'infraction est notifiée à la personne concernée.

La mise en place d'une responsabilité objective dans un nouveau domaine du droit requiert une attention particulière. La possibilité d'une telle mise en place est évaluée sur la base d'un équilibre global entre les considérations ci-dessus et les considérations de moyens qui apparaîtront nécessairement lorsque le régime de contrôle passera des contrôles routiers effectués par la police à un système de contrôle numérique automatique effectué par Sund og Bælt Holding A/S, ce qui signifie qu'une responsabilité objective peut utilement être introduite afin d'assurer le respect du dispositif de péage et d'atteindre l'objectif envisagé positif pour le climat.

En outre, la responsabilité objective n'est introduite qu'en ce qui concerne les sanctions financières, et non pour les peines privatives de liberté.

Les personnes morales sont pénalement responsables en vertu de la présente loi et du chapitre 5 du code pénal, puisque le propriétaire ou l'utilisateur peut également être une personne morale.

3.1.3.6.2. Avis d'amendes administratives

PROJET

Conformément à l'article 14 de la loi actuellement en vigueur, une infraction à la loi sur les péages routiers peut être punie d'une amende si l'infraction est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave.

Le montant des amendes s'élève à 2 500 DKK pour une première infraction, et les contrôles du respect des règles de la loi sur les péages routiers sont effectués par la police dans le cadre ses activités habituelles, le plus souvent lors de contrôles routiers.

Au lieu de cela, le projet de loi propose un contrôle automatique, qui consistera principalement en la reconnaissance des plaques d'immatriculation par des caméras de contrôle, comme exposé au point 3.1.3.6. (Contrôle du dispositif et dispositions pénales) ci-dessus.

L'autorité danoise de la circulation routière estime qu'il y aura des infractions similaires, étant donné qu'elles concernent toutes le respect de l'obligation d'utiliser un équipement embarqué et activé à bord ou un billet d'itinéraire lors de la conduite sur le réseau routier à péages.

Il est considéré que les différentes infractions au dispositif seront, en règle générale, simples et dépourvues de tout problème de preuve, une infraction pouvant être établie en comparant une image avec les informations disponibles indiquant si le véhicule concerné a utilisé un équipement embarqué et activé à bord ou un billet d'itinéraire. En outre, la détermination du montant de l'amende se fera sans aucun élément discrétionnaire d'importance, comme exposé ci-après.

À la lumière de ce qui précède, il est jugé approprié et judicieux d'appliquer des avis d'amendes administratives.

Le régime de notification des amendes sera géré de manière à ce que, s'il est constaté que les règles n'ont pas été respectées, comme exposé au point 3.1.3.6, l'image de la plaque d'immatriculation et les informations sur le véhicule ainsi que les informations sur le lieu, la date et l'heure de l'infraction seront transmises à l'autorité danoise de la circulation routière, qui est proposée pour être l'autorité compétente pour émettre les avis d'amende. L'autorité danoise de la circulation routière est l'autorité compétente pour déterminer si un avis d'amende peut être émis. S'il est

PROJET

considéré que l'infraction en question est simple et dépourvue de tout problème de preuve, l'autorité danoise de la circulation routière approuvera l'affaire et émettra un avis d'amende administrative. En revanche, s'il est considéré que l'affaire présente des problèmes de preuve et n'est donc pas simple, l'autorité danoise de la circulation routière signalera l'affaire à la police. Les cas d'utilisation non autorisée, prévue par l'article 16, paragraphe 3, proposé, selon les circonstances, peuvent être complexes et donner lieu à des difficultés en matière de preuve qu'il n'appartient pas à l'autorité danoise de la circulation routière de résoudre. Dans ces cas, l'autorité danoise de la circulation routière établira un rapport de police. Un rapport de police est également établi dans tous les cas où l'avis d'amende n'est pas décidé dans le délai prescrit.

Lorsque l'autorité danoise de la circulation routière transmet l'avis d'amende au propriétaire ou à l'utilisateur, des indications sur les droits d'opposition seront fournies, par exemple en ce qui concerne la vente ou la conduite sans le consentement du propriétaire, les règles relatives à l'attribution de la responsabilité et, éventuellement, à son annulation, ainsi que des informations sur les règles relatives aux procédures judiciaires sans audience conformément aux règles de la loi sur l'administration de la justice.

Une infraction relative à un véhicule ne peut faire l'objet que d'un seul avis d'amende par jour (24 heures en continu) au sein du réseau routier avec péage. Le même régime est appliqué dans le cadre du système de zones environnementales, conformément à l'article 110d, paragraphe 5, de la loi sur la protection de l'environnement.

Afin d'assurer un contrôle efficace et renforcé des règles relatives au paiement du péage routier kilométrique et de garantir ainsi l'incidence totale sur le climat, on estime qu'il convient de porter le niveau des amendes de 2 500 DKK à 4 500 DKK par infraction, qu'il s'agisse ou non d'une récidive. On estime que cette mesure est proportionnée au niveau proposé de péages et qu'elle est considérée comme garantissant une plus grande conformité.

Il convient de noter que les règles proposées ne prévoient pas la récidive et que l'amende devrait également être portée à 4 500 DKK.

PROJET

Le projet visant à augmenter le niveau des amendes devrait, dans l'ensemble, décourager l'évitement des paiements de péage. Un niveau d'amende plus élevé doit donc être préventif tout en veillant à ce que les sanctions soient proportionnées au bénéfice possible de la conduite sans frais sur le réseau routier.

Le projet visant à augmenter le niveau des amendes devrait également être considéré à l'aune du fait qu'aucun péage routier ne pourra être perçu dans les cas où les contrôles montreront que le véhicule redevable du péage ne disposait pas d'un équipement embarqué fonctionnel connecté et activé au moment du contrôle.

La raison pour laquelle les péages routiers ne seront pas perçus dans cette situation est qu'il n'est pas possible de déterminer le montant du péage routier, car aucune information ne sera disponible concernant la distance parcourue sur le réseau routier avec péages.

Ainsi, la photo du véhicule, qui permet d'établir qu'aucun péage n'a été payé, n'est qu'une image à un instant donné, et le montant du péage qui aurait dû être payé ne peut en être déduit.

Il en va de même dans les cas où un billet d'itinéraire n'a pas été acheté ou lorsqu'un billet d'itinéraire a été acheté mais ne couvre pas le tronçon routier à péage parcouru et lorsqu'aucune correction n'a été effectuée après la fin du voyage et dans les 24 heures, de sorte qu'un péage soit payé pour l'intégralité de l'itinéraire parcouru.

Il ne sera pas possible de calculer la distance parcourue sur le réseau routier avec des péages et il ne sera donc pas possible de percevoir le péage qui aurait dû être payé à l'origine, après la fin du voyage.

Il est considéré que le niveau des amendes pourrait rapidement priver la personne responsable du péage du coût économisé en ne connectant pas un équipement embarqué au véhicule ou en n'achetant pas un billet d'itinéraire, étant donné que le montant de l'amende de 4 500 DKK proposé représentera déjà un montant important par rapport à ce que le voyage aurait coûté avec des équipements à bord connectés ou un billet

PROJET

d'itinéraire. Par exemple, un trajet de Skagen à Padborg (395 km) coûtera environ 475 DKK (tarifs de 2022) pour un poids lourd moyen.

Nonobstant les lignes directrices énoncées pour la détermination de l'amende, la sanction pécuniaire sera fondée sur l'appréciation concrète du juge dans le cas individuel des circonstances de l'espèce, et le niveau des amendes peut donc être modifié à la fois à la hausse et à la baisse s'il existe des circonstances aggravantes ou atténuantes dans le cas d'espèce, conformément aux règles générales sur la détermination de la peine énoncées au chapitre 10 du code pénal.

3.1.3.7. Droit de recours, etc.

Les recours portent généralement un changement de propriétaire de véhicule, un véhicule qui n'a pas été correctement immatriculé, un péage qui a effectivement été payé, etc., ou sur un véhicule volé au moment de l'infraction.

Les recours concernant des questions relevant de la présente loi peuvent être introduits auprès du ministère des transports. Si un recours, qui peut être formé par écrit auprès de Sund og Bælt Holding A/S, est justifié, l'affaire sera clôturée par l'intermédiaire du système de gestion des affaires de Sund og Bælt Holding A/S. La procédure est déposée auprès du ministère des transports lorsque l'affaire est close dans le système de gestion des dossiers de Sund og Bælt Holding A/S. Une affaire est classée dans le système de gestion des affaires de Sund og Bælt Holding A/S une fois que l'avis d'amende a été payé, lorsqu'un rapport de police a été déposé ou que l'avis d'amende a été annulé suite à un recours recevable.

3.1.3.8. Établissement de mesures relatives à la gestion et à la supervision des tâches de Sund og Bælt Holding A/S, etc.

L'article 15 propose que le ministre danois des finances, après négociation avec le ministre des transports, soit autorisé à fixer des règles sur la gestion de ses tâches par Sund og Bælt Holding A/S.

Des règles sont envisagées, entre autres, sur le fait que les comptes doivent être soumis au ministère danois des finances pour l'exécution des crédits, que le ministère danois des finances doit approuver les budgets, que le ministère danois des finances doit approuver les critères de traitement des

PROJET

données et que le ministère danois des finances peut demander des statistiques pertinentes pour le suivi.

Il est proposé que la supervision de la gestion des tâches de Sund og Bælt Holding A/S en vertu de cette loi soit confiée au ministre des transports, étant donné que la société relève de la responsabilité du ministère des transports. Le ministre des transports a également le pouvoir d'émettre des instructions à l'égard de Sund og Bælt Holding A/S, conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, en vertu duquel le ministre des Transports peut, pour des questions d'importance significative, donner à Sund og Bælt Holding A/S, à A/S Storebæltsforbindelsen et à A/S Øresundsforbindelsen, visées au paragraphe 1, des instructions générales ou spéciales aux fins de l'exercice de leurs activités.

3.2. Mise en œuvre des articles 7, 7 ter, 7 quater, 7 quater ter et 7 octies bis de la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022 modifiant la directive 1999/62/CE

3.2.1. Législation existante

Il résulte de la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022 modifiant la directive 1999/62/CE qu'il est obligatoire, pour la collecte des péages routiers pour les véhicules utilitaires lourds, que le taux de péage soit différencié en fonction des émissions de CO₂ des véhicules sur la base de la subdivision en classes d'émission de CO₂.

Conformément à l'article 7, paragraphe 1, la directive «Eurovignette» fixe un cadre relativement étroit pour les éléments des régimes de péage applicables au trafic sur le réseau routier défini comme le réseau routier transeuropéen (RTE-T). Cela correspond, dans la pratique, au réseau autoroutier et aux autres routes les plus importantes pour le transport de marchandises par route entre les États membres de l'Union européenne. Sur le réseau routier en dehors du RTE-T, il est en principe de la compétence des États de déterminer les éléments des dispositifs de péage basés sur les kilomètres parcourus, conformément à l'article 7, paragraphe 2. Toutefois, un dispositif de péage sur ce réseau routier ne doit pas discriminer le trafic international et ne pas fausser la concurrence entre les entreprises.

PROJET

L'article 7 ter, paragraphe 1, dispose que la redevance d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds est fondée sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée pour les véhicules utilitaires lourds est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée peut également inclure un rendement du capital et/ou une marge bénéficiaire fondée sur les conditions du marché ainsi que les coûts d'établissement et d'exploitation du péage. L'article 7 ter, paragraphe 2, dispose que les États membres peuvent choisir de ne recouvrer qu'un pourcentage de ces coûts.

La directive modificative impose également qu'un péage routier comprenne un élément de péage externe sur la pollution de l'air à partir du 25 mars 2026 au plus tard. Toutefois, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer de redevance pour coûts externes aux tronçons routiers si cela devait entraîner le transfert des véhicules les plus polluants vers une autre route, ce qui aurait des conséquences négatives pour la sécurité routière et la santé publique, conformément à l'article 1^{er} de la directive modificative relative à un nouvel article 7 quater, paragraphe 3, de la directive «Eurovignette».

L'article 7 quater, paragraphe 1, de la directive prévoit que les États membres peuvent maintenir ou introduire une redevance pour coûts externes, liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic, de la pollution sonore, des émissions de CO₂ ou de toute combinaison de ces émissions. La redevance pour coûts externes est conforme aux valeurs de référence figurant aux annexes III ter et III quater. Il apparaît en outre que les États membres peuvent choisir de ne recouvrer qu'un pourcentage de ces coûts.

L'annexe III ter fixe des valeurs de référence pour les coûts de la pollution atmosphérique et sonore du trafic sur la base de la masse en charge maximale admissible du poids lourd et sur la base des normes Euro. Par exemple, la directive prévoit que la valeur de référence pour la pollution de l'air et la pollution sonore pour un véhicule de transport de marchandises dont la masse en charge maximale autorisée dépasse 32 tonnes et qui se situe dans la norme Euro (norme d'émission) la plus

PROJET

propre est de 0,3 centimes d'euros par ville-kilomètre, équivalant à 0,02 DKK (arrondi) par véhicule-kilomètre.

L'annexe III quater définit les valeurs de référence pour les coûts des émissions de CO₂, qui dépendent en partie de la masse en charge maximale admissible du poids lourd, des normes Euro et de la classe d'émissions de CO₂. Par exemple, l'annexe III quater prévoit que la valeur de référence pour les émissions de CO₂ pour un véhicule de transport de marchandises dont la masse en charge maximale admissible est supérieure à 32 tonnes et correspond à la classe 3 d'émissions de CO₂ est de 7,2 centimes d'euros par véhicule-kilomètre ou équivalent à 0,54 DKK (arrondi) par véhicule-kilomètre.

L'article 7 quater ter, paragraphe 3, prévoit qu'une redevance pour coûts externes liés aux émissions de CO₂ peut être associée à une redevance d'infrastructure qui a fait l'objet d'une variation conformément à l'article 7 octies bis. L'article 7 octies bis définit des lignes directrices sur la manière dont les États membres fixent les classes d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds et la manière dont les coûts d'infrastructure doivent être différenciés en fonction des classes.

La classification des poids lourds dans les cinq classes d'émissions de CO₂ visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1, est fondée sur les sous-groupes de véhicules lourds couverts par l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242 dans les deux ans suivant la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules dans les actes d'exécution adoptés conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement susmentionné.

Il y a cinq classes d'émissions de CO₂, où les véhicules classés dans la classe 1 d'émissions de CO₂ émettent le plus de CO₂, et où les véhicules classés dans la classe 5 d'émissions de CO₂ sont des véhicules «zéro émission» tels que les poids lourds électriques et les poids lourds à hydrogène.

La directive prévoit la possibilité de réduire la redevance d'infrastructure à l'intérieur d'une fourchette. Les limites applicables aux réductions sont les suivantes, conformément à l'article 7 octies, paragraphe 3:

PROJET

- a) classe 2 d'émissions de CO₂ — 5 à 15 % de réduction par rapport à la redevance applicable pour la classe 1 d'émissions de CO₂;
- b) classe 3 d'émissions de CO₂ — 15 à 30 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;
- c) classe 4 d'émissions de CO₂ — 30 à 50 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;
- d) classe 5 d'émissions de CO₂ — 50 à 75 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂.

La directive modificative est entrée en vigueur le 24 mars 2022. La date limite de transposition de la directive modificative en droit danois est le 25 mars 2024. La directive modificative indique en outre que les péages routiers basés sur la durée (droits d'usages) ne pourront plus être appliqués aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau central RTE-T à partir du 25 mars 2030. Pour les péages routiers perçus en tant que dispositifs communs de péage, y compris la coopération Eurovignette, le délai de suppression progressive des péages basés sur la durée est porté à dix ans après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative.

3.2.2. Considérations du ministère danois des finances et dispositif proposé
L'article 5 du projet de loi propose de mettre en œuvre plusieurs parties de la directive (UE) 2022/362 modifiant la directive «Eurovignette» du 24 février 2022. Le présent projet de loi répond aux éléments obligatoires de la directive modificative susmentionnés au point 3.2.1 en introduisant un péage routier basé sur les kilomètres parcourus et différencié en fonction des niveaux d'émissions de CO₂ à partir du 1^{er} janvier 2025.

La structure de tarification du projet de loi et les tarifs résultant de l'article 5 proposé, y compris la subdivision en classes d'émissions de CO₂, sont fixés conformément à la directive «Eurovignette» et à la directive (UE) 2022/362 modifiant la directive correspondante.

Compte tenu de la distinction établie par la directive entre les routes RTE-T et non RTE-T, il est proposé que les éléments du dispositif de péage pour les routes à péage dans les zones environnementales de Copenhague, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg et Odense soient déterminés conformément à l'article 7, paragraphe 2, tandis que les éléments du dispositif de péage pour toutes les autres routes à péage sont déterminés

PROJET

conformément à l'article 7, paragraphe 1. Dans la pratique, il est inclus dans la structure de tarification proposée et les tarifs que les tarifs pour la conduite sur les routes à péage dans les zones environnementales soient augmentés de 50 % par rapport aux autres parties du réseau routier à péage.

Pour le trafic routier sur les routes à péage en dehors des zones environnementales, il est proposé que le tarif de péage soit constitué de trois sous-composantes, à savoir 1) les coûts d'infrastructure imputables au trafic des poids lourds, 2) les coûts externes liés à la contribution du trafic des poids lourds à la pollution atmosphérique et au bruit, et 3) les coûts externes liés aux émissions de CO₂ dues au trafic des poids lourds.

La direction danoise des routes a calculé la redevance maximale d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds à l'aide d'une méthode fondée sur les principes de calcul énoncés à l'article 7 ter de la directive et à l'annexe III de la directive. Le calcul de la direction danoise des routes indique qu'une redevance d'infrastructure moyenne pondérée maximale pour les poids lourds de 0,99 DKK par kilomètre peut être facturée sur le réseau autoroutier au Danemark.

Il est proposé de recourir à l'option prévue à l'article 7 ter, paragraphe 2, selon laquelle seul un pourcentage du coût d'infrastructure est facturé. Cela se justifie par le fait que les recettes provenant du péage routier constituent un élément de financement politiquement défini. Il n'est donc pas nécessaire de facturer la redevance d'infrastructure moyenne maximale. La part des coûts d'infrastructure facturés constitue donc la première sous-composante du tarif de péage.

Les tarifs de péage proposés tiennent compte du fait qu'au Danemark l'intégralité des coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic sera facturée sur la base des taux fixés à l'annexe III ter, à l'exception de la différenciation fondée sur les normes d'émission. Cela doit être considéré à la lumière du fait que d'ici 2025, il est prévu que jusqu'à 95 % des véhicules-kilomètres seront parcourus par des véhicules de la catégorie EURO VI ou plus propres, et que, par conséquent, afin de réduire la complexité de la structure de tarification, il est proposé de fixer les coûts de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore liées au trafic sur la

PROJET

base des valeurs de référence pour la norme d'émission la plus propre (plus propre que EURO VI). La part des coûts facturés constitue donc la deuxième sous-composante du tarif de péage.

Les tarifs de péage proposés tiennent compte du fait qu'au Danemark l'intégralité des coûts des émissions de CO₂ basées sur le trafic seront facturées sur la base des taux fixés à l'annexe III quater, à l'exception de la différenciation fondée sur les normes d'émission, pour les mêmes motifs que ceux décrits ci-dessus. La part des coûts facturés constitue donc la troisième sous-composante du tarif de péage.

Les tarifs proposés comprennent la taxation des coûts externes liés aux émissions de CO₂ sur la base des valeurs de référence énoncées à l'annexe III quater, comme exposé ci-dessus, ainsi qu'une différenciation des coûts d'infrastructure conformément à l'article 7 octies bis. Les tarifs de péage proposés tiennent compte du fait que la différenciation maximale possible en fonction des émissions de CO₂ dans les limites de la directive est prévue dans le péage routier.

3.3. Retrait du Danemark de la coopération Eurovignette

3.3.1. Législation existante

L'imposition par le Danemark de péages pour le transport par poids lourds de 12 000 kg ou plus aujourd'hui découle de la coopération Eurovignette, fondée sur la directive (CEE) 93/89 du 25 octobre 1993, qui a ensuite été remplacée par la directive (CE) 1999/62 du 17 juin 1999 (directive «Eurovignette»). La directive (CEE) 93/89 du 25 octobre 1993 a été annulée et remplacée par l'actuelle directive «Eurovignette», telle que modifiée par la directive (CE) 2006/38 du 17 mai 2006, la directive (UE) 2011/76 du 27 septembre 2011, et plus récemment par la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022.

L'objectif de la directive est d'éliminer les distorsions de concurrence entre les opérateurs de transport dans les États membres, d'harmoniser les systèmes de tarification et d'établir des systèmes équitables de perception des redevances auprès des transporteurs afin de couvrir les coûts environnementaux et d'infrastructure.

PROJET

Il ressort des considérants de la directive que deux ou plusieurs États membres devraient être autorisés à coopérer à l'établissement d'un système commun de droits d'usage. Le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg ont profité de cette possibilité et conclu un accord du 9 février 1994 sur la perception de péages pour l'utilisation de certaines routes par les poids lourds. L'accord a été conclu dans le but de réglementer la perception par les parties d'un droit d'usage commun pour les véhicules empruntant certaines routes sur le territoire des parties et de fixer les conditions et la procédure de répartition des recettes de péage.

L'Allemagne a cessé de percevoir le péage Eurovignette le 1^{er} septembre 2003 en vue de l'introduction d'un péage basé sur les kilomètres parcourus, et la Belgique a fait de même le 1^{er} avril 2016. Aujourd'hui, le péage commun d'utilisation de la route couvre les trajets au Danemark, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède, qui ont rejoint la coopération en matière de péage en 1997.

Le contenu de l'accord, y compris l'entrée en vigueur de la responsabilité en matière de péage, les parties responsables du péage, l'exemption de péage et les tarifs de péage sont réglementés conformément aux conditions fixées dans la directive «Eurovignette».

Une fois le péage routier perçu, le véhicule est enregistré dans une base de données commune entre le Danemark, la Suède, les Pays-Bas et le Luxembourg, dans laquelle les informations sur la période de validité du péage (les taux varient pour les périodes de validité d'une durée d'un jour, d'une semaine, d'un mois ou d'un an), le nombre d'essieux du véhicule, la classe d'émissions du véhicule (norme d'émission), le numéro d'immatriculation et la nationalité (l'État dans lequel le véhicule est immatriculé) sont incluses.

Les recettes provenant des véhicules immatriculés dans chaque État membre ayant coopéré leur sont directement versées. Une clé de répartition est utilisée pour répartir les recettes provenant des véhicules immatriculés dans les pays non coopérants entre les pays parties à l'accord.

PROJET

3.2.2 Considérations du ministère danois des finances et dispositif proposé
Il est proposé que le Danemark se retire de la coopération Eurovignette le 1^{er} janvier 2025 en vue d'instaurer un péage national routier basé sur les kilomètres parcourus qui puisse mieux correspondre aux coûts socio-économiques résultant des dommages causés par les poids lourds aux infrastructures, aux accidents, au bruit, à la pollution atmosphérique, aux contributions aux embouteillages et aux émissions de CO₂.

Parallèlement, il est proposé d'abroger la loi sur les péages routiers.

L'accord conclu le 9 février 1994 sur la perception des péages pour l'utilisation de certaines routes par les poids lourds a été conclu avec l'approbation du Parlement danois, qui a été donnée avec l'adoption du projet de loi n° 4 du 6 octobre 1994 portant loi sur les péages routiers. Cela signifie que l'approbation du Parlement danois doit être obtenue avant le retrait du Danemark de l'accord, conformément à l'article 19, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, de la Constitution. Par l'adoption du projet de loi, le Parlement danois notifie son consentement en vertu de l'article 19, paragraphe 1, troisième phrase, de la Constitution au retrait du gouvernement au nom du Danemark de la coopération Eurovignette actuelle.

Si le projet de loi est adopté, le retrait de la coopération Eurovignette sera engagé conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 1, et à l'article 17 de l'accord en ce qui concerne la perception des péages. Il s'ensuit que l'accord peut être résilié avec un préavis de neuf mois jusqu'à la fin d'une année civile.

Un péage routier basé kilométrique ne peut pas être introduit parallèlement au Danemark dans le cadre de la coopération Eurovignette, conformément à l'article 7, paragraphe 3, de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil (directive «Eurovignette») relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Cela signifie que Danemark doit cesser de percevoir le péage Eurovignette au plus tard le jour précédant l'introduction d'un péage kilométrique.

PROJET

Les véhicules étrangers pour lesquels un péage Eurovignette périodique a été payé à compter du 1^{er} janvier 2025 continueront d'être en mesure d'utiliser le réseau Eurovignette au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède, mais le réseau Eurovignette ne sera plus valable au Danemark à compter du 31 décembre 2024.

4. Considérations relatives au règlement général sur la protection des données et à la loi sur la protection des données

Le règlement général sur la protection des données et la loi sur la protection des données s'appliquent à tout traitement de données personnelles en tout ou en partie par des moyens automatisés et au traitement non automatique des données personnelles qui sont ou seront contenues dans un registre.

Tout traitement de données à caractère personnel est effectué conformément aux principes de base énoncés à l'article 5 du règlement général sur la protection des données. La disposition prévoit que les données à caractère personnel sont traitées de manière licite, loyale et transparente à l'égard de la personne concernée («légalité, équité et transparence») et que les données à caractère personnel sont collectées à des fins déterminées, explicites et légitimes et non traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités («limitation des finalités»).

Les données à caractère personnel doivent également être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées («la minimisation des données»). En outre, les données à caractère personnel doivent être exactes et, le cas échéant, tenues à jour; toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans délai («exactitude»). L'article 5 prévoit également que les données à caractère personnel sont conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux finalités pour lesquelles les données à caractère personnel sont traitées («limitation du stockage»).

L'article 6, paragraphe 1, du règlement général sur la protection des données définit les conditions générales dans lesquelles le traitement, y

PROJET

compris, entre autres, la collecte, la compilation et la divulgation de données à caractère personnel peut avoir lieu. Il s'ensuit que le traitement n'est licite que si au moins l'une des conditions prévues à l'article 6, paragraphe 1, points a) à f), est remplie. L'article 6, paragraphe 1, point e), du règlement dispose que le traitement des données à caractère personnel est licite si le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission effectuée dans l'intérêt public ou dans l'exercice de l'autorité publique dévolue au responsable du traitement.

En outre, il découle de l'article 6, paragraphe 2, que les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus spécifiques pour adapter l'application des règles du présent règlement en ce qui concerne le traitement aux fins du respect de l'article 6, paragraphe 1, point e), en déterminant plus précisément des exigences spécifiques pour le traitement et d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal, y compris pour d'autres situations spécifiques de traitement prévues au chapitre IX du règlement (articles 85 à 91).

Il découle également de l'article 6, paragraphe 3, du règlement que la base du traitement visé à l'article 6, paragraphe 1, point e), est fixée par le droit de l'Union ou le droit de l'État membre auquel le responsable du traitement est soumis.

L'article 10, première phrase, dernier tiret, du règlement général sur la protection des données dispose que les particuliers ne peuvent traiter des données relatives à des condamnations pénales et à des infractions que lorsque le traitement est autorisé par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre prévoyant des garanties appropriées pour les droits et libertés des personnes concernées. L'article 8, paragraphes 3 et 4, de la loi sur la protection des données établit, entre autres, des règles générales sur le moment où les particuliers peuvent traiter et divulguer des données relatives à des infractions pénales. Ainsi, pour que les particuliers puissent traiter des données relatives aux infractions pénales, il convient d'établir des règles nationales qui prévoient des garanties appropriées pour les droits et libertés des personnes concernées. Il est fait référence au rapport n° 1565 sur le règlement général sur la protection des données, p. 243 à 248.

PROJET

En vertu de l'article 13 du règlement général sur la protection des données, lorsque des données à caractère personnel sont collectées auprès de la personne concernée, le responsable du traitement est tenu de fournir d'office à la personne concernée un certain nombre d'informations définies. En revanche, lorsque des données à caractère personnel n'ont pas été collectées auprès de la personne concernée, l'obligation de fournir des informations découle de l'article 14.

L'obligation de fournir des informations aux articles 13 et 14 exige que le responsable du traitement fournisse, entre autres, des informations sur l'identité et les coordonnées du responsable du traitement, les finalités du traitement pour lesquelles les données à caractère personnel sont destinées, la base juridique du traitement et tout destinataire des données à caractère personnel.

Sund og Bælt Holding A/S – percepteur de péages

Sund og Bælt Holding A/S est régie par la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, qui fixe le cadre juridique des activités de la société. La loi prévoit, entre autres, que Sund og Bælt Holding A/S peut accomplir des tâches liées à la régulation du trafic routier imposées à la société par la loi ou conformément à la loi, y compris en ce qui concerne les accords de péage, les systèmes de zones environnementales et le traitement des paiements.

Avec le projet de loi sur les péages routiers, conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 2, il est proposé que Sund og Bælt Holding A/S soit le percepteur de péage, au nom de l'État, par la vente de billets d'itinéraire ou lorsque des équipements embarqués sont utilisés conformément à la présente loi. La perception des péages routiers nécessite la collecte de données sur le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule, telles que le nom, l'adresse, le numéro CPR ou CVR ou AKR, la plaque d'immatriculation, les paramètres de classification du véhicule tels que le type de véhicule, la classe et le poids, les informations de paiement à des fins de paiement et, en outre, lors de l'utilisation de l'équipement embarqué, des données sur les péages routiers seront générées sous la forme de positions GNSS. En outre, à des fins de contrôle et d'application de la loi, des données d'image (floues) et des données de contrôle sous forme de type et de classe de véhicule seront nécessaires.

PROJET

Outre le projet de loi sur les péages routiers, et afin de soutenir l'autorisation de traitement des données par Sund og Bælt Holding A/S, il est envisagé d'étendre l'article 17a de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, de sorte qu'il soit inscrit dans la loi que Sund og Bælt Holding A/S puisse également effectuer des tâches liées au dispositif de péage, y compris l'enregistrement automatique des plaques d'immatriculation et la collecte de données à caractère personnel lorsque cela est nécessaire à l'accomplissement de ses tâches. Cette extension ne fait pas partie de ce projet de loi.

Prise en charge du système pour le dispositif de péage

La prise en charge du système pour le dispositif de péage gère deux processus de données différents. Tout d'abord, la perception du péage, soit par le biais d'équipements embarqués, soit par l'achat d'un billet d'itinéraire. Deuxièmement, le contrôle du respect du dispositif.

La prise en charge du système est conçue pour être conforme à l'article 27 (protection des données) de la directive SET. Ainsi, la conservation des données est limitée aux données nécessaires à la finalité — la collecte et le contrôle — et le stockage est effectué de telle sorte qu'il n'est pas possible d'identifier les personnes concernées pendant une période plus longue que nécessaire aux fins de la collecte et du contrôle du dispositif de péage. Par la suite, sous forme anonyme, les données stockées seront utilisées à des fins de déclaration.

Tous les sous-systèmes du dispositif de péage seront situés dans l'environnement cloud isolé de Sund og Bælt Holding A/S. Sund og Bælt Holding A/S est le responsable du traitement de toutes les données reçues et calculées dans tous les sous-systèmes du dispositif de péage. Les systèmes sont situés dans un environnement isolé et sont exploités par le fournisseur de services d'exploitation informatique de l'entreprise, qui a signé un contrat de traitement des données.

Équipement embarqué

Il résulte de l'article 7 proposé que le péage routier est collecté par voie électronique si le véhicule redevable du péage dispose d'équipements embarqués qui lui sont reliés sur la base d'un contrat conclu entre une personne physique ou morale (utilisateur du SET/utilisateur routier) et un

PROJET

prestataire du SET fournissant l'équipement embarqué sur la base d'un accord avec Sund og Bælt Holding A/S. Les relations entre le prestataire du SET et Sund og Bælt Holding A/S devraient être réglées entre les parties conformément aux lignes directrices sur le traitement des données résultant de l'ordonnance n° 1863 du 27 septembre 2021 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.

Lors de l'utilisation d'équipements embarqués, les déclarations de péage routier sous la forme de positions GNSS auprès des utilisateurs seront collectées par l'intermédiaire des prestataires du SET et traitées dans les systèmes internes de Sund og Bælt Holding A/S. Ce sont les prestataires du SET qui auront un tel contact avec l'utilisateur et recueilleront des données de base sur les utilisateurs, les données relatives aux véhicules et les données de conduite. Ce sont donc les prestataires du SET qui, par l'intermédiaire des équipements embarqués, collectent des données de conduite sous la forme des positions GNSS du véhicule. Les prestataires du SET envoient ensuite les positions GNSS avec les données du véhicule et l'identification des équipements embarqués utilisés à Sund og Bælt Holding A/S.

Seule Sund og Bælt Holding A/S a accès au système de calcul qui identifie où un véhicule a conduit et peut calculer le péage routier pour la conduite. Sund og Bælt Holding A/S envoie ensuite des informations sur les poids lourds, leur conduite et leurs péages routiers calculés au prestataire du SET, qui facture aux utilisateurs. Les prestataires du SET paient le péage dû à Sund og Bælt Holding A/S. Les prestataires du SET et Sund og Bælt Holding A/S sont individuellement responsables des données qu'ils traitent dans le cadre du dispositif de péage, et le prestataire du SET est tenu, en vertu de l'article 10, point 1, de la directive SET, d'informer les utilisateurs du SET de la manière dont les données collectées sont utilisées et communiquées à Sund og Bælt Holding A/S pour la collecte des péages routiers. Lors de la conclusion d'un accord sur l'utilisation d'un équipement embarqué entre un utilisateur du SET et le prestataire du SET, les données de l'utilisateur du SET sous la forme de positions GNSS, les coordonnées, les informations sur le poids et le type du véhicule, ainsi que les informations de paiement, seront enregistrées. Les données seront des

PROJET

données à caractère personnel, non classées comme catégories particulières de données (données personnelles sensibles). Des informations sur les données collectées seront fournies dans le cadre de la conclusion d'un accord entre l'utilisateur du SET et le prestataire du SET.

Billets d'itinéraire

Dans le cadre de l'achat de billets d'itinéraire, Sund og Bælt Holding A/S recueille les informations nécessaires à la collecte des péages routiers. Les renseignements recueillis sont énoncés à l'article 8, paragraphe 3 proposé. Sund og Bælt Holding A/S reçoit ces données dans un formulaire Internet sécurisé et, sur la base de l'itinéraire choisi et des tarifs de péage de l'arrangement, informe l'utilisateur du prix que l'utilisateur paie. L'utilisateur reçoit ensuite le billet d'itinéraire et le reçu pour son achat par courrier électronique. En tant que responsable indépendant du traitement des données, Sund og Bælt Holding A/S est responsable du respect des règles du règlement général sur la protection des données, y compris l'obligation de fournir des informations.

Les données recueillies, constituées des informations mentionnées à l'article 8, paragraphe 3, proposé, y compris le numéro d'identification des tronçons routiers parcourus, sont stockées par billet acheté et utilisées à des fins de contrôle et d'exécution. Chaque achat est traité comme une transaction financière et envoyé au back-office central de Sund og Bælt Holding A/S (CBO), où les données sont conservées aussi longtemps que l'exige la loi sur la comptabilité.

Contrôle du dispositif de péage

Sund og Bælt Holding A/S surveille le respect des règles relatives à la responsabilité en matière de péage, conformément à l'article 6, paragraphe 4, proposé.

Dans le cadre de la tâche de contrôle du dispositif de péage, Sund og Bælt Holding A/S devra avoir accès au registre national des véhicules et à Eucaris. Un projet de loi modifiant la loi sur Sund og Bælt Holding A/S sera soumis ultérieurement en vue d'introduire la base juridique nécessaire.

PROJET

L'article 6, paragraphes 6 et 7, du projet de loi prévoit que des dispositions spécifiques seront prévues concernant la possibilité pour Sund og Bælt Holding A/S d'échanger des informations sur les personnes responsables du péage et les véhicules redevables du péage, y compris avec l'autorité danoise de la circulation routière et le traitement de ces informations. Ces dispositions constitueront des dispositions spécifiques pour l'application du règlement en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point e), du règlement général sur la protection des données, conformément à l'article 6, paragraphes 2 et 3. Conformément à l'article 6, paragraphe 4, proposé, Sund og Bælt Holding A/S est chargée de superviser le dispositif de péage, ce qui donne lieu au traitement nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou à l'exercice de l'autorité publique conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), du règlement. Ces dispositions sont considérées comme relevant de l'article 6 du règlement. Il est également fait référence aux observations spécifiques relatives à l'article 6, paragraphes 6 et 7.

5. Conséquences financières et de mise en œuvre sur le secteur public

5.1. Conséquences financières sur le secteur public

5.1.1. Impact en matière de recettes d'un système de péage routier kilométrique et affectation des recettes

L'incidence globale sur les recettes de l'introduction d'un péage routier kilométrique pour les poids lourds et de la suppression du péage applicable à l'utilisation des routes (coopération Eurovignette) est présentée dans le tableau 1. Les recettes sont estimées avec une incertitude considérable. On estime que les initiatives de péage généreront des recettes supplémentaires directes d'environ 2 milliards de DKK par an en 2025–2027 et d'environ 3 milliards de DKK en 2028–2030. Après effets comportementaux et pertes sèches, les recettes supplémentaires devraient être réduites à environ 1 milliard de DKK par an en 2025–2027 et à environ 1,6 milliard de DKK par an en 2028–2030. Les recettes supplémentaires permanentes après modification des recettes résultant des effets comportementaux et des pertes sèches sont estimées, avec une incertitude considérable, à environ 1450 millions de DKK. Lors du calcul des recettes permanentes, on suppose techniquement que le nombre total de kilomètres parcourus et sa distribution à différents types de poids lourds sont fixés à partir de 2030 et que les tarifs ne sont pas indexés. L'impact sur les recettes à partir de 2027 présuppose que le Parlement danois adopte des projets de loi traduisant

PROJET

l'intention du gouvernement d'étendre le régime aux véhicules de 3,5 à 12 tonnes, d'élargir le réseau routier avec péages et d'augmenter les tarifs à partir de 2028.

Tableau 1. Incidence sur les recettes de l'introduction d'un péage routier kilométrique et de la suppression des péages routiers

Montant en millions de DKK (niveaux de 2023)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Permanent	Exercice 2024
Effet direct								
Péage routier kilométrique	2 500	2 475	2 500	3 725	3 650	3 575	3 500	-
Suppression des péages routiers	-550	-525	-500	-500	-475	-475	-450	-150
Total, effet direct	1 950	1 950	2 000	3 225	3 175	3 100	3 050	-150
Effet après pertes sèches								
Péage routier kilométrique	2 000	1 950	1 975	2 950	2 900	2 850		-
Suppression des péages routiers	-425	-425	-400	-400	-375	-375		-
Total, effet après pertes sèches	1 575	1 525	1 575	2 550	2 525	2 475		-
Effet après pertes sèches et effets comportementaux								
Péage routier kilométrique	1 525	1 475	1 425	2 075	2 000	1 925	1 875	-
Suppression des péages routiers	-425	-425	-400	-400	-375	-375	-350	-
Total, effet après pertes sèches et effets comportementaux	1 100	1 050	1 025	1 675	1 625	1 550	1 525	-

La répartition des recettes provenant d'un péage routier kilométrique est indiquée dans le tableau 2. Outre la mise en place d'un péage routier kilométrique et la suppression du péage routier, le gouvernement souhaite mettre en œuvre une initiative visant à améliorer l'efficacité du transport de marchandises par route en modifiant les règles nationales relatives au poids et à la configuration des poids lourds, qui, selon les estimations, entraîneront des dépenses publiques supplémentaires pour l'usure des routes, etc., d'environ 225 millions de DKK par an, et donnent la priorité à 10 millions de DKK par an pour l'écologisation du transport de marchandises par route. En outre, environ 280 millions de DKK ont été alloués chaque année pour toute incidence administrative. Le tableau 2 montre que le péage routier implique, selon les estimations, la contribution financière convenue de 0,5 milliard de DKK par an en 2025-2027 et de 1 milliard de DKK par an à partir de 2028, comme convenu avec l'accord sur l'écologisation du transport routier.

PROJET

Montant en millions de DKK (niveaux de 2023)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Effet après pertes sèches et effets comportementaux								
Péage routier kilométrique	-	-	1 525	1 475	1 425	2 075	2 000	1 925
Suppression des péages routiers	-	-	-425	-425	-400	-400	-375	-375
Coût de l'usure des routes, etc.	-	-	-200	-225	-225	-225	-225	-225
Coûts administratifs	-	-	-275	-274	-274	-280	-280	-280
Financement pour l'écologisation du transport de marchandises par route	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Contribution financière totale à l'accord sur l'écologisation du transport par route	-10	-10	600	550	525	1 175	1 100	1 050

5.1.2. Assiette fiscale

L'assiette fiscale des péages routiers est déterminée par le nombre total prévu de kilomètres parcourus par les poids lourds. Sur la base des informations fournies par la direction danoise des routes, il est supposé que le nombre total de kilomètres parcourus soit d'environ 2,6 milliards en 2025, passant à environ 2,8 milliards en 2030, voir *tableau 3*. On suppose que le nombre total de kilomètres parcourus par des poids lourds étrangers représente environ 20 % du nombre total de kilomètres parcourus, soit environ 0,5 milliard en 2025 et environ 0,6 milliard en 2030. On estime que le nombre total de kilomètres parcourus par des poids lourds dont la masse en charge autorisée est comprise entre 3 500 et 12 000 kg est d'environ 0,1 milliard par an et est principalement assuré par des poids lourds danois. En outre, le nombre total prévu de kilomètres parcourus a été réduit grâce aux initiatives visant à améliorer l'efficacité du transport de marchandises par route sur la base des informations fournies par le ministère des transports.

Il est également supposé que le réseau routier convenu avec des péages en 2025-2027, qui est principalement constitué du réseau routier national ainsi que des tronçons routiers évidents en ce qui concerne le trafic détourné, couvre un peu plus de 70 % du nombre total de kilomètres parcourus par des poids lourds danois et 100 % du nombre total de kilomètres parcourus par des poids lourds étrangers. À partir de 2028, le régime s'appliquera à l'ensemble du réseau routier public et donc

pratiquement à 100 % du nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds. On estime que le nombre total de kilomètres parcourus dans les zones environnementales représente environ 1 % du nombre total de kilomètres parcourus.

Tableau 3. Nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds		
Milliards de km	2025	2030
Autoroutes	1,58	1,73
Autres routes nationales	0,39	0,41
Routes municipales	0,72	0,74
Réduction due à l'efficacité du transport de marchandises par route	-0,08	-0,08
Total	2,61	2,80
Dont le nombre total de kilomètres parcourus dans les zones environnementales	0,0261	0,0280
Dont le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds danois	2,07	2,22
Dont le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds étrangers	0,54	0,58

5.1.3. Effets comportementaux liés à la mise en place d'un péage routier kilométrique

Un péage routier basé kilométrique augmente le coût par kilomètre pour les poids lourds, ce qui entraîne une réduction du nombre total de kilomètres parcourus. Cet effet a été modélisé sur la base du nombre total de kilomètres parcourus par la flotte actuelle de poids lourds et de son évolution vers 2030, ainsi que du coût moyen par kilomètre parcouru. Le coût moyen par kilomètre est basé sur les prix unitaires économiques des transports et est estimé à environ 11 DKK en moyenne par km pour les poids lourds de plus de 3 500 kg en 2025.

Un péage routier kilométrique augmente ainsi le coût total sur la durée de vie d'un poids lourd, ce qui devrait affecter la vente et la composition de la flotte de poids lourds. La base de référence pour la ventilation des ventes de poids lourds selon les carburants et l'amélioration de l'efficacité énergétique des poids lourds suit l'état et les projections climatiques de l'agence danoise de l'énergie à partir de 2022 (KF22). Dans le KF22, les ventes de poids lourds électriques devraient augmenter pour atteindre 15 % des nouvelles ventes d'ici 2030.

PROJET

Sur la base du KF22 et du parc de poids lourds danois existant, un parc de poids lourds représentatifs a été mis en place sur la base d'un certain nombre de véhicules représentatifs dans les catégories d'émissions de CO₂ et dans les sous-groupes de véhicules résultant de la réglementation de l'UE. L'efficacité énergétique moyenne et le coût de vie total des véhicules représentatifs ont été estimés sur la base des prix unitaires de l'économie des transports, des données relatives au parc de poids lourds existant et des données relatives aux poids lourds danois nouvellement immatriculés au cours de la période comprise entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020 de l'AEE (Agence européenne pour l'environnement). Les estimations, comme le KF22, ont été calibrées en fonction de la conformité des poids lourds aux exigences de la législation de l'Union européenne sur les objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les poids lourds. On estime que le nombre total de kilomètres parcourus par des poids lourds entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020 qui était couvert par le règlement de l'UE sur la mesure des émissions de CO₂ représente un peu plus de 70 % du nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds. En conséquence, la plus grande partie du nombre total de kilomètres parcourus est affectée par la différenciation du péage selon les classes d'émissions de CO₂.

On s'attend à ce qu'il y ait un effet comportemental important associé au péage routier. Il s'agit, entre autres, du fait qu'un péage routier kilométrique réduit le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds, à partir desquels les taxes sur les carburants génèrent moins de recettes, et que les recettes provenant du péage routier sont réduites. On estime ainsi que le péage routier réduit le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds d'environ 10 % par an sur la base des coûts estimés et des élasticités prévues.

Une différenciation du péage routier kilométrique selon les émissions de CO₂ permet d'encourager l'écologisation de la flotte de poids lourds. On s'attend donc à ce que le péage routier contribue à une plus large adoption des poids lourds verts. Il en résulte une baisse des recettes provenant des taxes sur les carburants et des péages routiers, car les poids lourds verts paient moins de péages que les véhicules conventionnels similaires.

PROJET

On suppose également une perte sèche automatique, car on s'attend à ce que les entreprises de transport répercutent le péage sur les prix à la consommation, c'est pourquoi l'État perd des recettes de la TVA, etc. en raison de la baisse des ventes de biens et de services. Toutefois, cela ne devrait entraîner qu'une augmentation limitée des prix pour les produits individuels, étant donné que les coûts de transport représentent une part relativement limitée du coût total de production.

Un péage routier kilométrique augmente la taxation globale des poids lourds pour le transport de marchandises. Le péage routier actuellement en vigueur est perçu une fois par an pour les poids lourds danois. Avec des recettes annuelles provenant du péage routier pour les poids lourds danois d'environ 300 millions de DKK par an et un nombre total annuel de kilomètres parcourus d'environ 2 milliards, cela correspond à un péage par kilomètre d'environ 0,15 DKK pour un poids lourd moyen. Avec le péage routier kilométrique, le taux moyen sera d'environ 1,3 DKK par km (niveaux de 2023) en 2030. Cela correspond, aux prix courants, à un taux moyen d'environ 1,6 DKK par km en 2030.

5.1.4. Effets socio-économiques liés à la mise en place d'un péage routier kilométrique

On estime qu'un péage routier kilométrique est associé à un gain socio-économique d'environ 0,6 milliard de DKK en 2030 (niveaux de 2023). L'effet socio-économique positif doit être considéré dans le contexte du fait que, dans le système de tarification actuel, les poids lourds sont sous-taxés par rapport aux coûts externes qu'ils entraînent pour la société en termes de dommages aux infrastructures, d'accidents, de bruit, de pollution atmosphérique, de contributions aux embouteillages et d'émissions de CO₂. Ainsi, l'avantage socio-économique en termes de réduction des coûts externes dépasse les coûts socio-économiques résultant du péage routier sous la forme d'une plus grande distorsion de la consommation et de coûts administratifs plus élevés. Comme le péage routier est associé à des gains socio-économiques, les réductions des émissions de CO₂ associées sont réalisées avec un prix fantôme négatif.

Dans le même temps, un péage routier kilométrique implique une taxation plus ciblée des coûts externes.

5.1.5. Dépenses fiscales

Le péage routier kilométrique proposé n'est pas considéré comme devant entraîner une dépense fiscale. Cela doit être considéré à la lumière du fait que les régimes couverts par une directive de l'UE sont considérés comme faisant partie du cadre de référence, bien qu'ils s'écartent en principe des principales règles de la législation fiscale danoise. Étant donné que la structure tarifaire du péage routier, y compris en ce qui concerne les classes d'émissions de CO₂, découle de la directive «Eurovignette», le péage n'est pas considéré comme devant entraîner une dépense fiscale. Conformément au même principe, il n'y a pas non plus de dépenses fiscales liées au péage applicable en matière d'utilisation des routes, différenciée selon les normes Euro, où la différenciation découle également du cadre juridique de l'UE.

5.1.6. Incidence du projet de loi sur les recettes

Le projet de loi met en œuvre les parties du dispositif de péage qui se rapportent à des éléments devant intervenir en 2025 et 2026. On estime donc, avec une incertitude considérable, que le projet de loi devrait donner lieu à des recettes supplémentaires, après effets comportementaux et pertes sèches, d'environ 1 100 millions de DKK en 2025 et de 1 050 millions de DKK en 2026. Il convient de noter que la mise en œuvre de l'extension du régime aux véhicules de 3,5 à 12 tonnes en 2027, ainsi que l'extension du réseau routier à péages à partir de 2028, présupposent que le Parlement danois adopte des projets de loi qui transposent les parties restantes.

Le budget 2024 verra une incidence financière au niveau de l'article 38.23.07.10 (Péages routiers — véhicules danois) sous la forme d'une baisse des recettes d'environ 150 millions de DKK en raison de la réduction des tarifs de péage pour le péage routier de 1/366 pour chaque jour commencé à compter du 1^{er} janvier 2024. Les effets sur les recettes sont calculés comme la moitié des recettes attendues des véhicules danois. Il s'agit donc d'un transfert de recettes, puisque le projet de loi prévoit une transition des péages basés sur la durée vers les péages kilométriques, qui sont perçus de façon continue. Les recettes provenant des véhicules étrangers devraient rester pratiquement inchangées en 2024.

On estime que la suppression du péage routier existant entraînera une réduction directe des recettes d'environ 500 millions de DKK par an à

PROJET

partir de 2025, ce qui réduira le coût de la conduite au kilomètre, lorsqu'il est pris isolément. Les effets comportementaux d'impact ont été pris en compte sous la forme d'une réduction du coût de la conduite par kilomètre résultant du péage routier kilométrique.

5.2. Conséquences en termes de mise en œuvre sur le secteur public

Le projet de loi est évalué, pris isolément, comme ayant une incidence en termes de mise en œuvre pour le ministère danois des finances, le ministère danois de la justice, Sund og Bælt Holding A/S, la direction danoise des routes et l'autorité danoise de la circulation routière de 1,1 million de DKK en 2023, de 0,3 million de DKK en 2024, de 275,2 millions de DKK en 2025, de 274,4 millions de DKK par an en 2026-2027, de 279,9 millions de DKK en 2028 et de 279,7 millions de DKK par an en 2029-2030. Sur ce montant, 51,3 millions de DKK par an entre 2025 et 2030 concernent les réserves. En outre, il pourrait y avoir un impact supplémentaire dans les domaines de responsabilité du ministère danois de la justice de 9,7 millions de DKK par an à partir de 2025. Toutefois, les coûts font l'objet d'une incertitude considérable.

Il n'y a pas d'impact sur la mise en œuvre sur les régions et les municipalités.

Lors de l'élaboration du projet de loi, les sept principes d'une législation prête à l'emploi ont été pris en considération. Le projet de loi est évalué en conformité avec les sept principes d'une législation prête à l'emploi.

Il est considéré que le principe n° 1 relatif aux règles simples et claires a été respecté. Le projet de loi s'adresse au commerce et à l'industrie, dont il est considéré que les opérateurs concernés, les prestataires du SET et Sund og Bælt Holding A/S peuvent traduire le texte législatif dans les tâches qui leur sont assignées en vertu du projet de loi. Il ressort également du projet de loi quels réseaux routiers danois sont à péage et quels véhicules et trajets sont exemptés du péage.

Le principe n° 2 relatif à la communication numérique est pertinent en ce qui concerne la manière dont la procédure numérique est organisée. Il est supposé que toutes les communications entre les personnes responsables du péage et Sund og Bælt Holding A/S, la direction danoise des routes,

PROJET

l'autorité danoise de la circulation routière et les autorités relevant du ministère danois de la justice seront effectuées par la poste numérique dans la mesure du possible.

Il est considéré que le principe n° 3 relatif à la possibilité d'un traitement automatisé des dossiers a également été respecté. L'enregistrement du péage se fera automatiquement via les équipements embarqués du SET. Dans les cas où un équipement embarqué n'est pas utilisé pour le calcul du péage, des billets d'itinéraire seront utilisés. Un billet d'itinéraire est payé après une désignation automatique des tronçons routiers qui seront parcourus sur l'itinéraire indiqué dans le billet d'itinéraire. Cela signifie que le calcul du péage dû en vertu du présent projet de loi se fera au moyen d'un système numérique dans lequel le traitement des cas sera automatisé.

En ce qui concerne le principe n° 4 relatif aux concepts uniformes et à la réutilisation des données, le système proposé dans le projet de loi permettra d'utiliser les données déjà disponibles dans le registre national des véhicules. En particulier, le principe sera respecté en utilisant dans les dispositions proposées les concepts de la directive SET, mis en œuvre par l'ordonnance n° 1863 du 27 septembre 2021 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, comme base des règles proposées, étant donné que la directive relative au SET contient déjà un certain nombre de dispositions visant à assurer la cohérence transfrontière.

Pour le principe n° 5 sur la sécurité et la sécurité du traitement des données, veuillez consulter le point 4 sur la relation avec le règlement général sur la protection des données et la loi sur la protection des données. Le contrôle du respect du régime par les propriétaires de véhicules est largement automatisé par la lecture automatique des plaques d'immatriculation. Sund og Bælt Holding A/S s'acquittera des tâches confiées à Sund og Bælt Holding A/S conformément au projet de loi. Les tâches de Sund og Bælt Holding A/S seront des tâches que l'entreprise effectue en substance déjà dans le cadre du contrôle des systèmes de zones environnementales, comme indiqué au chapitre 2f de la loi sur la protection de l'environnement. Un traitement de données supplémentaire,

PROJET

autre que le traitement de données que l'entreprise effectue déjà dans le cadre du contrôle des zones environnementales, n'est pas proposé.

Avec le projet de loi, l'infrastructure numérique existante de Sund og Bælt Holding A/S avec des adaptations au dispositif de péage et de nouveaux outils de gestion des dossiers pour l'autorité danoise de la circulation routière seront utilisés. Il y aura des possibilités d'échanges entre les outils de gestion de cas du ministère des transports et les systèmes de Sund og Bælt Holding A/S. Ceci garantira une utilisation optimale de l'infrastructure numérique des deux parties.

La sécurité des données pour les systèmes existants est hautement prioritaire, et étant donné que les systèmes existants sont la base, les exigences en matière de gestion des données sûres et sécurisées sont considérées comme remplies.

Les systèmes que Sund og Bælt Holding A/S développeront dans le cadre de la mesure et du calcul du péage seront conçus de manière à respecter les règles du règlement général sur la protection des données, y compris l'article 25 du règlement général sur la protection des données sur la protection des données dès la conception, selon lequel, dès le moment où les moyens de traitement sont déterminés, le responsable du traitement doit mettre en œuvre des mesures techniques et organisationnelles appropriées visant à assurer la mise en œuvre effective des principes fondamentaux de protection des données.

En ce qui concerne le principe n° 6 relatif à l'utilisation des infrastructures publiques, les infrastructures publiques existantes seront utilisées. Les informations sur les véhicules individuels seront accessibles via le registre national des véhicules et pour les véhicules étrangers via Eucaris (le registre européen des véhicules à moteur) et les avis et amendes seront envoyées via la poste numérique en tant que canal d'expédition sécurisé.

Enfin, il est considéré que le principe n° 7 relatif à la prévention de la fraude et des erreurs a été respecté. Le projet de loi prévoit un contrôle plus efficace et plus sûr que celui du régime actuel et la solution proposée rendra la fraude plus difficile.

PROJET

Le projet de loi n'entraîne pas de changements organisationnels dans le secteur public. Il n'y a pas de nouvelles autorités administratives ni de changements importants à apporter aux autorités existantes.

6. Conséquences financières et administratives pour les entreprises, etc.

6.1. Conséquences financières pour les entreprises, etc.

Le péage routier kilométrique proposé pour les poids lourds augmente la taxation globale des poids lourds pour le transport de marchandises. Dans l'ensemble, on estime qu'il augmentera la charge directe des entreprises danoises d'environ 1,5 milliard de DKK (niveaux de 2023) en 2025 et d'environ 2,5 milliards de DKK (niveaux de 2023) en 2030. Toutefois, on peut s'attendre à ce que les entreprises de transport répercutent le péage sur les prix à la consommation.

Le péage routier kilométrique proposé s'appliquera aux véhicules étrangers sur un pied d'égalité avec les véhicules danois. Sur la base du nombre total attendu de kilomètres parcourus par des poids lourds étrangers au Danemark, la charge directe est estimée à environ 0,7 milliard de DKK en 2025 et 2030 (niveaux de 2023).

6.2. Conséquences administratives pour les entreprises, etc.

Le projet de loi a un impact administratif sur le commerce et l'industrie, car la charge administrative devrait être plus lourde pour les entreprises de transport de payer le péage routier basé sur le kilomètre plutôt que le péage routier applicable.

En outre, en vertu de ce projet de loi, les entreprises de transport danoises et étrangères seront soumises à une charge financière réduite sous la forme de l'achat et du raccordement d'équipements embarqués. La charge dépendra du fournisseur individuel par l'intermédiaire duquel les entreprises acquièrent l'équipement embarqué. Pour payer le péage kilométrique, il sera nécessaire d'investir dans un équipement embarqué tel que défini dans le présent projet de loi ou dans un billet d'itinéraire, qui est également défini dans le présent projet de loi. Cela signifie que les personnes responsables du péage doivent avoir raccordé un équipement embarqué au véhicule redevable du péage, afin d'assurer l'enregistrement

PROJET

du trajet pour lequel les péages s'appliquent aux fins de la détermination du péage.

Sund og Bælt Holding A/S a examiné le prix des équipements embarqués approuvés, qui devrait actuellement avoir un prix d'achat approximatif de 1 000 DKK en 2022. En outre, on estime que l'installation de l'équipement embarqué coûte approximativement le même coût que l'équipement embarqué. D'ici 2025, ce prix est susceptible de changer, car le prix doit être compétitif sur le marché européen. La structure tarifaire diffère d'un prestataire du SET à l'autre. Par exemple, la structure tarifaire définitive dépend de la période d'engagement des transporteurs et peut permettre la mise à disposition gratuite d'un boîtier. Cependant, cette structure tarifaire n'est pas connue au moment de la rédaction du présent document, de sorte que le prix doit être traité avec prudence.

Alternativement, un billet d'itinéraire devra être acheté avant le début du voyage, accompagné d'un ajustement de l'itinéraire spécifié si l'itinéraire réellement effectué ne correspond pas.

Outre une incidence administrative sur les entreprises de transport, il y aura également une incidence administrative sur les prestataires du SET, alors qu'il n'existe actuellement qu'un seul prestataire danois du SET (Brobizz A/S). Toutefois, il n'est pas possible de quantifier l'impact administratif sur Brobizz à ce stade, car cela dépend de la part de marché que Brobizz sera en mesure d'obtenir en concurrence avec les autres prestataires du SET qui feront partie du régime. Il est à noter que Brobizz sera compensé par Sund og Bælt en fonction du nombre d'utilisateurs/transactions et à un niveau déterminé par le marché par utilisateur/transactions.

La division pour une meilleure régulation (Område for Bedre Regulering, OBR) de l'autorité danoise des entreprises estime que le projet de loi entraînera des coûts administratifs permanents d'environ 50 millions de DKK par an et des coûts de conversion d'environ 21 millions de DKK pour le commerce et l'industrie danois.

7. Conséquences administratives pour les citoyens

Le projet de loi n'est pas réputé avoir une incidence administrative sur les citoyens.

8. Conséquences sur le climat

On estime que le péage routier total basé sur le kilomètre entraînera une réduction des émissions de CO₂ d'environ 0,2 million de tonnes en 2025 et d'environ 0,3 million de tonnes en 2030.

La plupart des réductions attendues de CO₂ proviennent d'une réduction du nombre total de kilomètres parcourus et, dans une moindre mesure, de l'adoption de poids lourds économes en énergie et verts. Ainsi, on estime que les 2/3 des réductions attendues des émissions de CO₂ en 2030 résulteront d'une réduction du nombre total de kilomètres parcourus, tandis qu'1/3 résultera d'une utilisation plus large de poids lourds économes en énergie et verts.

9. Conséquences environnementales et sur la nature

On estime que le projet de loi aura un impact positif sur l'environnement, étant donné que le péage routier kilométrique devrait réduire le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds et contribuer ainsi, entre autres, à la réduction de la pollution atmosphérique. Cela est particulièrement vrai dans les zones environnementales, où un tarif de péage accru est proposé pour les voyages à l'extérieur des zones. Cependant, il n'est pas possible de quantifier l'impact.

10. Rapport au droit européen

Le projet de loi met en œuvre certaines parties de la directive (UE) 2022/362 du 24 février 2022 (JO L 69 du 4.3.2022, p. 1-39), qui constitue une directive modifiant la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil (directive «Eurovignette») et la directive 1999/37/CE du Conseil concernant les documents d'immatriculation des véhicules et la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (directive SEIE).

PROJET

La directive modificative est entrée en vigueur le 24 mars 2022. La date limite de transposition de la directive modificative en droit danois est le 25 mars 2024.

Le projet de loi est notifié en tant que projet conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (codification), ainsi qu'à l'article 7 nonies de la directive «Eurovignette».

11. Autorités et organisations consultées, etc.

Une copie préliminaire du projet de loi a été envoyée pour consultation aux autorités et organisations suivantes, etc. au cours de la période allant du 14 septembre 2022 au 12 octobre 2022:

3F, 3F Privat Service Hotel og Restauration, Advokatsamfundet (Conseil de l'Ordre), Akademikerne (Confédération danoise des associations professionnelles), Aluminium Danmark, AMU Transport Danmark, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (Conseil économique du mouvement ouvrier), Arbejdsgiverforeningen (KA), Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Arbejdstilsynet, Associationen Dansk Biobrændsel (ADB), AutoBranchen Danmark, Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, AutoCamperRådet, Bilsynsbranchen, Blik- og Rørarbejderforbundet (Syndicat danois des travailleurs de l'étain et de la plomberie), Borger- og retssikkerhedschefen i Skatteforvaltningen (Directeur de la protection juridique de l'agence fiscale danoise), Brancheforeningen af Danske Distributører, Brancheforeningen for Skov, Have og Park-Forretninger, Brintbranchen, Bryggeriforeningen (Association des brasseurs danois), Business Danmark, Campingbranchen, Carta, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, CEPOS, Cevea, DAKOFA, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening (Société danoise pour la conservation de la nature), Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Restauranter og Cafeer, Danmarks Skibskredit (Financement danois des navires), Danmarks Tekniske Universitet – Transport, Dansk Affaldsforening (Association danoise des déchets), Dansk Agroindustri, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk

PROJET

AutoGenbrug, Dansk Automat Branche forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv (Chambre de commerce danoise), Dansk Fjernvarme (Association danoise du chauffage urbain), Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM), Dansk Gartneri (Horticulture danoise), Dansk Gasteknisk Center, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Lokalsyn, Dansk Maskinhandlerforening, Dansk Metal (Union danoise des métallurgistes), Dansk Methanolforening (Association danoise du méthanol), Dansk Mobilitet, Dansk Offshore, Dansk PersonTransport, Dansk Rejsebureau Forening, Dansk Solcelleforening, Dansk Standard (DS), Dansk Told- og Skatteforbund, Dansk Ungdoms Fællesråd, Danske Advokater (Association des cabinets d'avocats danois), Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Synsvirksomheder, DANVA, Datatilsynet, DBU, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Bilbranche, Den Danske Dommerforening, Det Faglige Hus, Det Økologiske Råd (Conseil écologique), DFIM Garantifond (Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring), DI, DI Transport (Fédération danoise des transports), Digitaliseringsstyrelsen, Dommerfuldmægtigforeningen, DTL - Danske Vognmænd, DTL's arbejdsgiverforening, Dækbranchen Danmark, Eksportrådet (Conseil du commerce), EmballageIndustrien, Energitilsynet (Autorité danoise de régulation des services publics), ERFAGruppen-Bilsyn, Erhvervsstyrelsen - Område for Bedre Regulering (OBR) (Autorité danoise des affaires, division pour une meilleure réglementation), FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd, FDM, FH - Fagbevægelsens Hovedorganisation (Confédération des syndicats danois), Finans Danmark, Finans og Leasing, Finansforbundet, FOA, FORCE Technology, Foreningen af Danske Skatteankenævne, Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Danske Revisorer (Association des experts-comptables danois), Forhandlingsfællesskabet (SHK et KTO), Forsikring og Pension (Assurance et pension), Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer (FSR - Auditeurs danois), GAFSAM, Green Power Denmark, Havarikommissionen for vejtrafikulykker, International Transport Danmark, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITSDanmark, Justitia, Kommunernes Landsforening

PROJET

(KL), Kraka, Krifa, Kørelærerforeningen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug og Fødevarer (Conseil danois de l'agriculture et de l'alimentation), Landsforeningen Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Landsskatteretten (Cour danoise des comptes), Lederne Søfart, Ledernes Hovedorganisation, Maskinleverandørerne, Mellemfolkeligt Samvirke (Association danoise pour la coopération internationale), Midtsjællands Kørelærerforening, Miljøstyrelsen (Agence danoise pour la protection de l'environnement), Motorcykel Forhandler Foreningen, Motorcykel Importør Foreningen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Nasdaq OMX Copenhagen A/S, NOAH-Trafik, Oxfam IBIS, Politiforbundet, PostNord AB, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rigspolitiets Nationale Færdselscenter (NFÆ), Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, SEGES, Sikkerhedsstyrelsen (Autorité danoise des technologies de sécurité), Sikre Veje, SKAD - Autorskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark, Skatteankeforvaltningen, SMVdanmark, Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD), SRF Skattefaglig Forening, Sø- og Handelsretten, Søfartsstyrelsen (Autorité maritime danoise), Teknologisk Institut, Transportens Arbejdsgivere (ATL), Transporterhvervets Uddannelser (TUR), Ældre Sagen (DaneAge Association), Aalborg Universitet – Sektionen for Veje og Trafik og Transport.

12. Tableau récapitulatif

	Impact positif/dépenses moindres (dans l'affirmative, veuillez préciser dans quelle mesure/si non, inscrivez «Aucun»)	Impact négatif/dépenses plus élevées (dans l'affirmative, veuillez préciser dans quelle mesure/si non, inscrivez «Aucun»)
Impact économique sur l'État, les municipalités et les régions	La partie du projet de loi qui concerne le péage routier kilométrique pour les poids lourds devrait se traduire par des recettes supplémentaires, après effets comportementaux et pertes sèches, d'environ 1 525 millions de DKK en 2025 et d'environ 1 475 millions de DKK en 2026.	On estime que la partie du projet de loi relative à la suppression du péage routier existant entraînera une réduction des recettes, après effets comportementaux et pertes sèches, d'environ 425 millions de DKK en 2025 et 2026.

PROJET

	<p>Dans l'ensemble, avec une incertitude considérable, le projet de loi devrait entraîner des recettes supplémentaires, après effets comportementaux et pertes sèches, d'environ 1 100 millions de DKK en 2025 et d'environ 1 050 millions de DKK en 2026.</p>	
Impact de la mise en œuvre sur l'État, les municipalités et les régions	Aucun.	Le projet de loi devrait entraîner des coûts administratifs totaux pour le secteur public d'environ 275 à 280 millions de DKK par an à partir de 2025.
Impact économique sur le commerce et l'industrie	Aucun.	La taxation globale des poids lourds pour le transport de marchandises est augmentée. Dans l'ensemble, il est estimé qu'en 2025 la charge directe des entreprises danoises devrait augmenter d'environ 1,5 milliard de DKK (niveaux de 2023). Toutefois, on peut s'attendre à ce que les entreprises de transport répercutent le péage sur les prix à la consommation.
Conséquences administratives sur le commerce et l'industrie		Pour payer le péage kilométrique, il sera nécessaire d'investir dans un équipement embarqué ou dans un billet d'itinéraire. Cela signifie que les personnes responsables du péage doivent avoir un équipement embarqué associé pour leur véhicule redevable du péage, qui peut surveiller le trajet pour lequel les péages s'appliquent aux fins de la détermination du péage, ou

PROJET

		acheter un billet d'itinéraire.
Conséquences administratives pour les citoyens	Aucune.	Aucune.
Conséquences sur le climat	On estime que le péage routier kilométrique total entraînera une réduction des émissions de CO ₂ d'environ 0,2 million de tonnes en 2025 et d'environ 0,3 million de tonnes en 2030.	Aucune.
Conséquences environnementales et sur la nature	On estime qu'un péage routier kilométrique réduira le nombre total de kilomètres parcourus par les poids lourds et contribuera ainsi, entre autres, à une réduction de la pollution atmosphérique. Cela est particulièrement vrai dans les zones environnementales, où un tarif de péage accru sera proposé pour les voyages en dehors des zones.	Aucune.
Rapport au droit européen	Le projet de loi est notifié à l'état de projet conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (texte codifié).	
Est contraire à l'un des cinq principes pour la mise en œuvre de la réglementation commerciale de l'UE / va au-delà des exigences minimales de la réglementation de l'UE (marquer avec X)	Oui	

PROJET

Observations sur les différentes dispositions du projet de loi

Concernant l'article premier

L'article 1^{er} de la loi sur les péages routiers prévoit qu'un péage est versé au Trésor public pour l'utilisation du réseau routier ou de certaines parties de celui-ci par les poids lourds et les ensembles de véhicules pour le transport de marchandises par route dont la masse en charge autorisée est égale ou supérieure à 12 000 kg. Le péage actuel sur l'utilisation de la route est un péage basé sur la durée où le montant du péage est le même quel que soit le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau routier à péage exploité par le véhicule redevable du péage.

Il est proposé au *paragraphe 1* que les péages soient payés au Trésor public conformément aux dispositions de la présente loi pour les poids lourds et les ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et ayant une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus.

Le paragraphe 1 proposé signifie que les véhicules qui sont redevables du péage en vertu de l'article 1^{er} de la loi sur les péages routiers seront également redevables du péage en vertu du présent projet de loi.

Ainsi, ce seront toujours les poids lourds et les ensembles de véhicules pour le transport routier de marchandises qui seront redevables du péage en vertu du projet de loi proposé.

La question de savoir si le véhicule est visé par la loi dépendra de la masse en charge admissible du véhicule à moteur, c'est-à-dire indépendamment des remorques, etc., à moins que le véhicule ne soit immatriculé comme équipement de traction pour une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, conformément à l'article 5, paragraphe 3 proposé. Ainsi, le péage routier et le présent projet de loi couvrent les poids lourds et les ensembles de véhicules (poids lourds avec remorques ou semi-remorques) pour le transport de marchandises d'une masse en charge admissible de 12 000 kg ou plus.

La disposition proposée couvre à la fois les véhicules immatriculés au Danemark et les véhicules immatriculés à l'étranger.

PROJET

Afin d'être responsable du péage en vertu de l'actuelle loi sur les péages routiers, il est également indispensable que le véhicule soit utilisé pour le transport de marchandises. Les poids lourds transportant, par exemple, de l'aide d'urgence ne seront pas exemptés du paiement des péages routiers. Les poids lourds, y compris les poids lourds qui servent d'équipement de traction pour les remorques, qui sont immatriculés avec un parc d'attractions ou un cirque en tant que propriétaire ou utilisateur, ne sont, en revanche, pas couverts par la loi sur les péages routiers.

C'est une condition que les véhicules soient utilisés exclusivement par l'entreprise concernée et uniquement pour le transport des équipements de l'entreprise et non pour le transport de marchandises.

Les poids lourds utilisés exclusivement par les auto-écoles pour l'apprentissage de la conduite ne sont pas non plus couverts par la loi sur les péages routiers, car il s'agit de véhicules qui ne sont pas utilisés pour le transport de marchandises. Les poids lourds d'époque ne seront pas non plus soumis aux péages routiers.

Le paragraphe 1 proposé ne concernera également que le transport de marchandises. Selon ce projet de loi, le transport de marchandises est défini de la même manière que dans l'actuelle loi sur les péages routiers.

Veillez également vous référer au point 3.1.3.1 des observations générales du projet de loi.

Il est proposé au *paragraphe 2* que certains véhicules soient exemptés des péages. Il s'agit des véhicules appartenant aux forces armées et aux services de secours de l'État, des véhicules conçus pour les opérations de lutte contre les incendies et de sauvetage et utilisés exclusivement par les services d'urgence, ainsi que des véhicules appartenant aux commissions d'urgence et utilisés exclusivement par celles-ci et qui ne sont pas utilisés commercialement en concurrence avec des entreprises commerciales, des véhicules appartenant à la police et des véhicules appartenant aux services de voirie.

PROJET

Les véhicules dont l'exemption est proposée en vertu du présent projet de loi correspondent aux véhicules qui sont actuellement exemptés de péage en vertu de l'article 11 de la loi sur les péages routiers, qui est donc maintenu dans son intégralité.

Les exemptions sont compatibles avec les exemptions visées à l'article 6 de la directive «Eurovignette», qui peuvent être appliquées par les États membres.

Il est proposé au *paragraphe 3* qu'il soit une condition pour l'exemption de péages en vertu du *paragraphe 2* que les véhicules puissent être reconnus de l'extérieur comme destinés aux fins visées au *paragraphe 2*.

Il s'agit également d'une continuité des règles existantes.

Il est proposé au *paragraphe 4* que, pour les ensembles de véhicules, le véhicule à moteur détermine si l'ensemble est exempté des péages visés au *paragraphe 2*.

Il s'agit également d'une continuité des règles existantes.

Si le véhicule est constitué de plusieurs combinaisons, telles que des semi-remorques, etc., c'est donc le véhicule à moteur, c'est-à-dire le véhicule tracteur, qui détermine si l'ensemble est exempté de péages.

C'est la masse en charge immatriculée du véhicule qui détermine ce que l'on entend par véhicule tracteur à moteur.

Veillez également vous référer au point 3.1.3.2 sur les véhicules exemptés de péages dans les observations générales du projet de loi.

Concernant l'article 2

Selon l'actuelle loi sur les péages routiers, la délimitation du réseau routier à péage dépend du fait que le poids lourd, etc., est immatriculé au Danemark ou à l'étranger. Pour les véhicules immatriculés au Danemark, l'ensemble du réseau routier danois est à péage. Pour les véhicules étrangers, le réseau routier à péage est limité aux autoroutes.

PROJET

Il est proposé à l'*article 2* que les véhicules visés à l'article 1, paragraphe 1 proposé soient redevables du péage en vertu de la présente loi lorsqu'ils circulent sur les routes énumérées à l'annexe 1.

L'annexe 1 est un catalogue de toutes les routes, rues, etc.

Si une route, une rue, etc. ne figure pas à l'annexe 1, elle n'est pas à péage. Cela signifie que le propriétaire ou l'utilisateur sera toujours en mesure de rechercher à l'annexe 1 et de déterminer si un tronçon ou un segment de route particulier est à péage.

Contrairement au péage routier actuel, le péage routier proposé ne couvre pas l'ensemble du réseau routier danois.

Selon ce projet de loi, à quelques exceptions près, toutes les routes appartenant à l'État sont à péage. En outre, certaines routes municipales pouvant fonctionner parallèlement ou en diagonale aux routes publiques à péage, pourront, sur la base d'une évaluation de la direction danoise des routes, être à péage. En imposant des péages sur certaines routes municipales, on vise à lutter contre le trafic détourné, qui correspond au trafic qui peut se produire lorsque des véhicules à péage tentent d'éviter de payer le péage en se mettant à la recherche de routes parallèles qui ne sont pas, en principe, des routes à péage.

On s'attend à ce que le détournement de trafic puisse être réduit au minimum en imposant des péages sur les routes municipales qui circulent parallèlement et en diagonale aux routes nationales, étant donné que l'on présume que le véhicule redevable du péage s'en tiendra à la circulation sur les routes nationales si celles-ci ainsi que les routes municipales parallèles et diagonales sont à péage.

La liste des routes nationales est ajustée chaque année, sous l'autorité du ministre des transports, pour la construction de certains tronçons routiers comme des routes nationales ainsi que pour inclure ou déclasser des tronçons de routes nationales. Étant donné que, sans loi spéciale, il est possible de prévoir l'inclusion ou le déclassement de petits tronçons routiers nationaux, les informations sur les routes nationales peuvent être obtenues le plus pratiquement au moyen de publications sur le CVF (la

PROJET

répertoire central des routes et des chemins, disponible sur le site Internet de la direction danoise des routes), qui est géré par les autorités routières conformément à l'article 17 de la loi sur les routes publiques, etc. Les routes qui peuvent être affichées dans le CVF seront les routes nationales, municipales et privées actuelles du réseau routier danois. Le réseau routier utilisé dans ce projet de loi n'est pas nécessairement mis à jour avec les routes disponibles dans le CVF. Il s'agira donc de l'annexe 1 qui constituera à tout moment le réseau routier couvert par le présent projet de loi, indépendamment des modifications ultérieures des routes nationales et municipales.

On s'attend à ce que des projets de loi modifiant l'annexe 1 soient proposés à des intervalles appropriés en vue d'actualiser le réseau routier à péage. L'annexe 1 ne pourra pas être mise à jour sans modification législative.

Pour les principes de détermination du réseau routier couvert, voir les observations générales au point 3.1.3.3.

Concernant l'article 3

En vertu de la législation en vigueur, l'obligation de payer le péage pour les véhicules immatriculés au Danemark incombe à la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé au début de la période de facturation. Si le véhicule est immatriculé à la fois pour un utilisateur et un propriétaire, les deux sont responsables du péage. En outre, la responsabilité du péage incombe à la personne qui a accès au véhicule dans son propre intérêt ou décide de l'utilisation du véhicule.

Pour les véhicules étrangers, la personne responsable du péage est, au moment de l'utilisation des routes visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2 de la loi sur les péages routiers, soit le propriétaire du véhicule, le conducteur du véhicule, la personne qui y a accès dans son propre intérêt ou la personne qui décide de l'utilisation du véhicule.

Lorsque plusieurs parties sont responsables du péage, elles sont solidairement responsables.

PROJET

Il est proposé au *paragraphe 1* que la responsabilité du péage relève de la responsabilité du propriétaire enregistré du véhicule. Si à la fois un utilisateur et un propriétaire sont enregistrés pour le véhicule, ils sont tous deux responsables du paiement du péage.

Les propriétaires danois et étrangers devront être traités de la même manière selon le *paragraphe 1* proposé.

Dans les cas où le propriétaire et l'utilisateur sont différents, le péage sera d'abord facturé à l'utilisateur. S'ils ne paient pas, le montant sera facturé au propriétaire. La manière dont le propriétaire et l'utilisateur répartiront les coûts entre eux n'est qu'une question de droit privé.

Les concepts de propriétaire et d'utilisateur doivent être compris conformément aux mêmes concepts de la loi sur la circulation routière.

La propriété des véhicules immatriculés au Danemark figure dans le registre national des véhicules. En plus du propriétaire inscrit, un utilisateur peut également être immatriculé, qui est une personne qui a un accès permanent à un véhicule automobile. C'est le cas, par exemple, lorsque le véhicule appartient à une société de financement.

Il est proposé à l'*article 2* que les personnes responsables du péage à l'égard d'un véhicule soient solidairement responsables du paiement du péage.

C'est la situation au moment de la conduite sur le réseau routier à péage qui détermine qui est responsable du péage.

Les personnes physiques et morales peuvent être tenues responsables du péage en vertu de la présente loi.

Concernant l'article 4

En vertu de la législation en vigueur, un péage basé sur la durée pour l'utilisation du réseau routier est payé pour les véhicules couverts par la loi sur les péages routiers, conformément aux articles 1 et 5. Pour les véhicules assujettis au péage qui sont soumis à immatriculation au Danemark, la période de facturation est d'un an, conformément à

PROJET

l'article 2, et le péage est versé à l'administration douanière et fiscale danoise lors de l'immatriculation. Pour les périodes de facturation ultérieures, la taxe est perçue par l'administration danoise des douanes et des impôts ainsi que la taxe de circulation. Pour les véhicules étrangers assujettis au péage, le péage est payé pour des périodes d'au moins un jour et d'un an au maximum, conformément à l'article 2, paragraphe 4. Le péage est payé par les compagnies de ferry et les compagnies maritimes exploitant des services de ferry vers des pays autres que la Suède et dans certaines stations-service.

Il est proposé au *paragraphe 1* que le péage soit déterminé sur la base de la longueur totale de la distance parcourue sur le réseau routier à péage mesurée en kilomètres, conformément à l'article 2 proposé, et sur la base d'un taux de péage routier par kilomètre déterminé conformément à l'article 5 proposé.

Le péage proposé sera fixé en fonction de la longueur totale de la distance parcourue sur le réseau routier avec des péages aux tarifs indiqués à l'article 5 proposé.

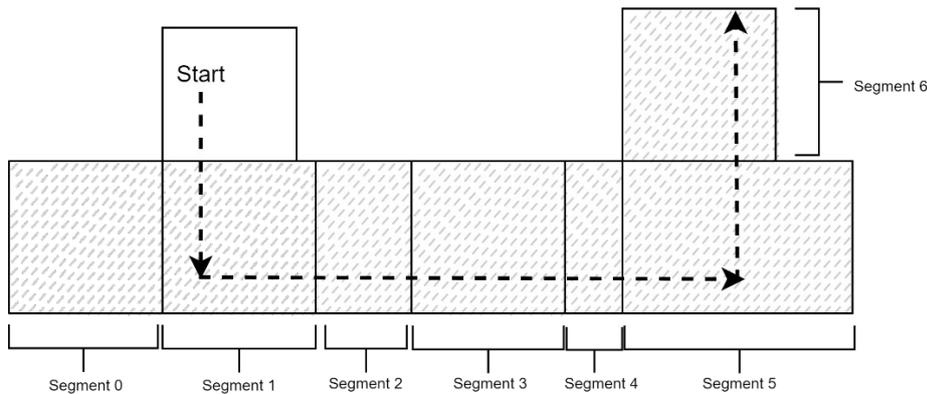
En outre, il est proposé au *paragraphe 2* que la distance parcourue sur les routes à péage visées au paragraphe 1 soit calculée comme la longueur totale en kilomètres de chacun des tronçons routiers sur lesquels le véhicule soumis au péage a voyagé, sans préjudice des paragraphes 4 et 5.

Les paragraphes 1 et 2 proposés signifieront que le péage pour l'utilisation du réseau routier couvert est calculé sur la base de la distance parcourue, sur laquelle un péage routier par kilomètre est imposé. Il n'est pas possible de payer l'utilisation du réseau routier d'une façon basée sur la durée. D'autre part, c'est la distance parcourue qui détermine le péage à payer pour l'utilisation du réseau routier visé par le projet de loi.

Le paragraphe 2 proposé implique donc que la distance parcourue sur les routes à péage soit déterminée comme la longueur totale des tronçons routiers sur lesquels le véhicule redevable du péage a conduit. Si un tronçon routier n'est pas entièrement emprunté, il est néanmoins inclus, dans sa longueur totale, dans la base de la fixation du péage routier.

PROJET

Le schéma peut être illustré par un exemple basé sur le dessin suivant:



Les zones en gris constituent la décomposition du réseau routier à péages en tronçons routiers individuels de longueurs différentes. La zone non grise ne fait pas partie du réseau routier à péages. La ligne pointillée représente le trajet réel (la distance parcourue) ou prévu.

Le péage est payé pour toute la longueur de chaque segment de route lorsque la frontière d'un tronçon gris est franchie, c'est-à-dire lors de la conduite sur le tronçon routier, indépendamment du fait que le véhicule ait ou non entièrement emprunté chaque tronçon routier.

Sur le dessin, le nombre de kilomètres parcourus devra être calculé sur la base de la longueur totale (dans le sens du trajet) pour les tronçons 1 à 6 en kilomètres, même si le trajet sur les tronçons 1 et 5 commence et se termine au milieu. Dans cet exemple, le péage du tronçon 0 n'aura pas à être calculé car la frontière n'est pas franchie.

Les tronçons routiers énumérés à l'annexe 1 du présent projet de loi et décrits au paragraphe 3 sont utilisés pour le calcul du réseau routier à péage.

Il est proposé au *paragraphe 3* qu'un tronçon routier soit défini comme un tronçon de route entre deux jonctions. Une jonction s'entend d'une intersection, d'un rond-point, d'une fin de route ou d'une frontière terrestre.

PROJET

Par exemple, une fin de route peut être une impasse.

Le réseau routier est ainsi divisé en tronçons routiers physiques individuels (ci-après dénommés tronçons routiers) dont la longueur est exprimée en kilomètres. Ainsi, un tronçon routier désigne une partie prédéterminée et définie sans ambiguïté d'un tronçon de route qui s'étend entre deux carrefours non superposés.

Un tronçon routier est déterminé sur une carte numérique et mesuré en kilomètres à l'aide d'équipements embarqués. Pour en savoir plus sur les équipements embarqués, veuillez consulter le point 3.1.3.4.1 des observations générales et les commentaires relatifs à l'article 7. Après mise en correspondance avec le réseau routier, le nombre de kilomètres parcourus est résumé en fonction des tronçons routiers sur lesquels la conduite a eu lieu et par rapport aux fiches tarifaires, et un prix spécifique est calculé. Le péage est calculé pour le réseau routier à péage selon le tarif établi au kilomètre défini dans le présent projet de loi, conformément à l'article 5 proposé.

Il est proposé au *paragraphe 4* qu'il n'y ait pas d'obligation de payer le péage routier si un tronçon de route n'est emprunté que pour traverser un tronçon de route soumis à un péage et à la condition qu'aucune autre conduite ne soit effectuée sur ce tronçon.

Par emprunter, on entend ici traverser le segment de façon perpendiculaire à la direction de la circulation sur la route en question. Par conséquent, aucun péage ne doit être payé si le véhicule redevable du péage n'a conduit que sur un tronçon routier en relation avec le franchissement du tronçon routier avec des péages traversant le sens de la circulation, et à la condition qu'aucune autre conduite ne soit effectuée.

Si le trajet est effectué avec un embarqué connecté, conformément à l'article 7 proposé, les trajets ne devant pas être pris en compte seront automatiquement supprimés dans le cadre du calcul de la distance parcourue. Si le voyage est effectué avec un billet d'itinéraire, conformément à l'article 8 proposé, ces petits trajets ne seront pas inclus dans l'itinéraire prévu indiqué sur le billet d'itinéraire.

PROJET

Il est également proposé au *paragraphe 5* qu'un voyage sur le même tronçon routier deux fois ou plus dans les 24 heures, sans entrer dans d'autres tronçons routiers avec péages dans l'intervalle, ne sera inclus qu'une seule fois dans le calcul total du nombre de kilomètres parcourus.

Cela signifie, par exemple, que si un véhicule a déchargé des marchandises sur une route et que ce tronçon routier est identifié à la fois comme point d'arrêt et de départ, il n'est inclus qu'une seule fois dans le calcul des kilomètres.

Il est proposé au *paragraphe 6* que, pour les tronçons routiers marqués à l'annexe 1 comme étant situés en tout ou en partie dans des zones géographiques où des zones environnementales ont été établies conformément aux règles énoncées au chapitre 2f de la loi sur la protection de l'environnement, une surtaxe sur le péage soit payée. La surtaxe est calculée conformément aux tarifs fixés à l'article 5, paragraphe 2.

Étant donné que les zones environnementales peuvent être supprimées ou prolongées après l'adoption éventuelle du projet de loi, seules les zones environnementales établies à partir du 1^{er} août 2022 seront soumises au péage supplémentaire.

Concernant l'article 5

En vertu des règles actuelles de la loi sur les péages routiers, les poids lourds et les ensembles de véhicules pour le transport routier de marchandises d'une masse en charge de 12 000 kg ou plus doivent payer un péage basé sur la durée pour l'utilisation du réseau routier avec péages. Les frais annuels, y compris les frais administratifs, sans préjudice de l'article 20, paragraphe 6, de la loi, découlent de l'article 3 de la loi.

Le péage routier fait partie de la coopération Eurovignette et le péage payé au Danemark couvre donc également la conduite sur le réseau routier avec des péages dans les autres pays participant à la perception du péage (Luxembourg, Pays-Bas et Suède).

Les tarifs sont fixés pour l'utilisation du réseau routier avec des péages pour une journée, une semaine, un mois et un an respectivement. Pour les

PROJET

véhicules danois, le péage est payé une fois par an. Le péage est différencié en fonction de la taille des véhicules (nombre d'essieux) et de leurs normes d'émission, c'est-à-dire des normes Euro, EURO I, EURO II, etc. jusqu'à «EURO VI ou plus propre». Cependant, le tarif des vignettes valables une journée est indépendant de la taille et de la norme d'émission de la voiture. Les tarifs ont été convenus entre les pays et se situent dans les limites des taux maximaux pour les péages basés sur le temps fixés par la directive «Eurovignette».

Il est proposé au *paragraphe 1* que les péages soient payés pour les poids lourds et les ensembles de véhicules en fonction de leur classe d'émissions de CO₂ résultant de l'article 7 octies bis de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée, selon les tarifs résultant du tableau figurant au paragraphe 1.

La proposition signifie que chaque kilomètre avec péages pour poids lourds et ensembles de véhicules est payé selon la classe d'émissions de CO₂ à laquelle ils appartiennent, avec 5 classes d'émissions de CO₂ au total. Les classes d'émissions de CO₂ sont ensuite regroupées en fonction de leur masse en charge admissible, avec 3 catégories de poids dans chaque classe d'émissions de CO₂. Les classes d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds sont définies à l'article 7 octies bis de la directive «Eurovignette». Cette ventilation est obligatoire pour les systèmes de péage routier couvrant les véhicules utilitaires lourds. Les cinq classes d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds sont définies comme suit:

La classe 1 d'émissions de CO₂ couvre les véhicules qui n'appartiennent à aucune des autres classes d'émissions de CO₂.

La classe 2 d'émissions de CO₂ couvre les sous-groupes de véhicules dont la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ est inférieure de plus de 5 % à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ du sous-groupe auquel le véhicule appartient au moment de la première immatriculation du véhicule, mais n'appartient à aucune des classes 3, 4 ou 5 d'émissions de CO₂. Les sous-groupes de véhicules sont définis dans l'annexe 1, point 1, du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20

PROJET

juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil. La trajectoire de réduction des émissions est définie dans la directive «Eurovignette» (1999/62/CE), modifiée en dernier lieu par l'article 2, point 37, de la directive (UE) 2022/362.

La classe 3 d'émissions de CO₂ couvre les sous-groupes de véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures de plus de 8 % à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ au moment de la première immatriculation du véhicule, mais n'appartient à aucune des classes 4 ou 5 d'émissions de CO₂. Les sous-groupes de véhicules et la trajectoire de réduction des émissions sont définis comme indiqué dans la description de la classe 2 d'émissions de CO₂.

La classe 4 d'émissions de CO₂ couvre les véhicules utilitaires lourds à faibles émissions au sens de la directive «Eurovignette» telle que modifiée en dernier lieu par l'article 2, point 30, de la directive (UE) 2022/362.

La classe 5 d'émissions de CO₂ couvre les véhicules utilitaires lourds «zéro émission» au sens de la directive «Eurovignette» telle que modifiée en dernier lieu par l'article 2, point 29, de la directive (UE) 2022/362.

La directive «Eurovignette» impose aux États membres de veiller à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation et que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions de CO₂ pertinente sur la base des seuils applicables à ce moment-là.

Il est prévu que les données sur les émissions de CO₂ des véhicules individuels nécessaires pour placer les véhicules dans les classes d'émissions de CO₂ seront incluses dans le registre national des véhicules.

La première classe de poids se rapporte à la plage de 12 000 à 17 999 kg, pour laquelle le tarif sera de 1,12 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 1,00 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de

PROJET

CO₂, 0,88 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,59 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,20 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

La deuxième classe de poids se rapporte à la plage de 18 000 à 32 000 kg, pour laquelle le tarif sera de 1,26 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 1,13 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de CO₂, 1,00 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,66 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,20 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

La troisième classe de poids concerne les poids lourds et les ensembles de véhicules avec une masse en charge admissible de plus de 32 000 kg, pour laquelle le tarif sera de 1,35 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 1,22 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de CO₂, 1,09 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,71 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,20 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

Les tarifs proposés sont donc fixés proportionnellement à la distance parcourue et différenciés en fonction des émissions de CO₂ et de la masse en charge maximale admissible des véhicules. La structure nationale suit les dispositions de la directive «Eurovignette» telle que modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2022/362.

Il est proposé au *paragraphe 2* que, dans le cas de trajets sur des tronçons routiers dont les péages sont entièrement ou partiellement situés dans des zones environnementales, telles que définies à l'article 4, paragraphe 6, proposé, une surtaxe soit ajoutée aux tarifs indiqués au paragraphe 1 pour les poids lourds et les ensembles de véhicules. Ces surtaxes sont indiquées dans le tableau du paragraphe 2.

La surtaxe constitue 50 % du péage qui sera payable conformément au paragraphe 1. Lors de la conduite sur un tronçon routier situé en tout ou en partie dans une zone environnementale, un péage doit être payé conformément au paragraphe 1 et un supplément au péage doit être payé conformément au paragraphe 2.

PROJET

Pour la première classe de poids se rapportant à la plage de 12 000 à 17 999 kg, la surtaxe sera de 0,56 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 0,50 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de CO₂, 0,44 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,29 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,10 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

Pour la première classe de poids se rapportant à la plage de 18 000 à 32 000 kg, la surtaxe sera de 0,63 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 0,57 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de CO₂, 0,50 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,33 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,10 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

Pour la troisième classe de poids concernant les poids lourds et les ensembles de véhicules ayant une masse en charge admissible de plus de 32 000 kg, la surtaxe sera de 0,68 DKK par km pour la classe 1 d'émissions de CO₂, 0,61 DKK par km pour la classe 2 d'émissions de CO₂, 0,54 DKK par km pour la classe 3 d'émissions de CO₂, 0,35 DKK par km pour la classe 4 d'émissions de CO₂, et 0,10 DKK par km pour la classe 5 d'émissions de CO₂.

L'augmentation des tarifs dans les zones environnementales reflète le fait que de nombreux citoyens de ces zones sont particulièrement exposés à la pollution atmosphérique et au bruit résultant de la circulation des poids lourds et des accidents de la route impliquant le trafic de poids lourds. L'augmentation des tarifs de péage dans les zones environnementales contribue à accroître les avantages socio-économiques du dispositif de péage.

Il est proposé au *paragraphe 3* que, pour les véhicules immatriculés en tant qu'équipement de traction pour une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, le péage soit fixé en fonction de la masse en charge du total des ensembles de véhicules donnant le montant de péage le plus élevé.

Il s'agit d'une continuité de l'article 3, paragraphes 5 et 6, de la loi sur les péages routiers.

PROJET

Cela signifie que, pour les véhicules immatriculés en tant qu'équipement de traction pour une remorque ou une semi-remorque, le péage sera déterminé en fonction de la masse totale enregistrée du total des ensembles de véhicules.

Dans le cas des véhicules immatriculés en tant qu'équipement de traction pour plusieurs remorques ou semi-remorques, le péage sera déterminé en fonction de la combinaison de la masse en charge donnant le montant de péage le plus élevé.

Ainsi, toutes les combinaisons normales de poids lourds, dont la plupart ont un poids brut d'environ 50 à 56 tonnes, paieront le péage selon la classe de poids la plus lourde, appelée «plus de 32 000 kg».

Concernant l'article 6

Il découle de l'article 1^{er} de la loi sur l'administration fiscale que l'administration danoise des douanes et des impôts gère la législation sur les taxes et la législation sur l'évaluation des biens immobiliers du pays ainsi que la loi sur l'immatriculation des véhicules autres que les compétences qui sont conférées à la police par l'article 18, paragraphe 3, et par l'article 19 de la loi sur l'immatriculation des véhicules.

Il ressort de l'article 2, point 3, de la directive SET qu'un percepteur de péage s'entend d'une entité publique ou privée qui perçoit des péages pour la circulation de véhicules dans un secteur du SET. La directive a été partiellement transposée en droit danois par l'ordonnance n° 1863 du 27 septembre 2021.

Un secteur du SET désigne, par exemple, une route, un réseau routier ou une installation où les péages routiers sont collectés au moyen d'un système de télépéage routier visé à l'article 2, point 8, de la directive.

Un prestataire du SET est défini à l'article 2, point 6, de la directive comme une entité qui, en vertu d'un contrat distinct, donne accès au SET à un utilisateur du SET, transfère les péages au percepteur de péages concerné et qui est enregistrée par son État membre d'établissement.

PROJET

Il résulte de la directive que toutes les entreprises peuvent exiger d'être enregistrées en tant que prestataire du SET si elles remplissent certaines conditions spécifiques énoncées à l'article 4 de la directive. Les conditions prévoient que l'entreprise doit être certifiée conformément à la norme EN ISO 9001 ou équivalente, disposer de l'équipement technique et de la déclaration de conformité du SET ou du certificat de conformité déclarant la conformité entre les constituants d'interopérabilité et les spécifications, avoir une compétence dans le domaine des services de télépéage routier ou d'autres domaines pertinents, disposer d'une base financière appropriée, suivre un plan global de gestion des risques, qui doit être réexaminé au moins tous les deux ans et être d'honorabilité.

Il existe également des obligations détaillées énoncées à l'article 2 du règlement d'exécution C (2019) 9080 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE, qui fixe des obligations détaillées pour les prestataires du SET, notamment en ce qui concerne le niveau de service et l'assistance technique aux utilisateurs du SET.

Il résulte de l'article 6, paragraphe 2, de la directive que le percepteur de péages pour un secteur du SET doit établir une déclaration de secteur de SET définissant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à son secteur du SET conformément à l'acte d'exécution visé à l'article 6, paragraphe 9.

L'objectif de la directive relative au SET est de garantir que l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier s'applique à l'ensemble du réseau routier de l'UE.

Il est proposé au *paragraphe 1* que Sund og Bælt Holding A/S perçoive, pour le compte de l'État, par la vente de billets d'itinéraire, conformément à l'article 8, les péages routiers en vertu de la présente loi, sans préjudice du paragraphe 2. Il est également proposé que Sund og Bælt Holding A/S paie le péage routier à l'administration des douanes et des impôts au plus

PROJET

tard le vingtième jour du mois suivant le mois au cours duquel le billet d'itinéraire a été vendu. Dans le même délai, Sund og Bælt Holding A/S doit transmettre à l'administration fiscale des informations sur les billets d'itinéraire vendus afin que l'administration fiscale puisse vérifier le montant collecté et payé.

Selon la proposition, Sund og Bælt Holding A/S agira comme percepteur de péages. Sund og Bælt Holding A/S est une entreprise publique danoise qui gère la gestion globale des activités des filiales. Sund og Bælt Holding A/S, qui n'est pas une autorité publique, sera habilité, en vertu du présent projet de loi, à prendre des décisions au nom de l'État.

Il découle de la disposition que Sund og Bælt Holding A/S développera et mettra en place la solution technique et systémique pour l'émission et la vente de billets d'itinéraire et gèrera également leur exploitation. Ce sera donc Sund og Bælt Holding A/S qui assurera le développement d'un système informatique capable de calculer la durée du trajet pour lequel les péages s'appliquent et de calculer le péage.

Ainsi, dans les cas où la personne responsable du péage choisit de payer son péage en achetant un billet d'itinéraire couvrant le trajet pour lequel les péages s'appliquent, ce sera Sund og Bælt Holding A/S qui prendra en charge et assurera le fonctionnement de toutes les étapes qui s'y rapportent.

Sund og Bælt Holding A/S assurera également la délivrance d'informations sur la possibilité de payer le péage lors de l'achat d'un billet d'itinéraire aux utilisateurs concernés. D'autre part, les prestataires du SET n'effectueront pas de tâches liées au système de billets d'itinéraire. En plus de la gestion du dispositif de péage, Sund og Bælt Holding A/S effectuera également des contrôles du respect du dispositif, conformément au paragraphe 4.

Il est supposé que la vente des billets d'itinéraire se fera par un paiement à Sund og Bælt Holding A/S. Ainsi, s'il y a des paiements qui ne peuvent pas être effectués, lorsque, par exemple, une banque refuse de transférer le montant de l'obligation de péage à Sund og Bælt Holding A/S, Sund og

PROJET

Bælt Holding A/S devra toujours payer l'administration danoise des douanes et des impôts.

Sund og Bælt Holding A/S devra établir une déclaration de secteur de SET définissant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à son secteur du SET conformément à l'acte d'exécution visé à l'article 6, paragraphe 9, de la directive SET.

Il est proposé au *paragraphe 2* que Sund og Bælt Holding A/S perçoive, pour le compte de l'État, les péages routiers en vertu de la présente loi lorsque des équipements embarqués sont utilisés, conformément à l'article 7. Lorsqu'un équipement embarqué est utilisé, le fournisseur du service de télépéage (le prestataire du SET) émet une facture contenant des informations sur le nom de Sund og Bælt Holding A/S aux fins de la perception du péage en vertu de la présente loi. Toutefois, le paiement du péage n'entraîne exonération de toute responsabilité que s'il est fait au prestataire du SET. Sund og Bælt Holding A/S a le droit de percevoir les paiements auprès de tout prestataire du SET pour tous les péages routiers enregistrés pour tout utilisateur du SET connecté, que le prestataire du SET ait reçu ou non un paiement de la part de l'utilisateur du SET.

En vertu de cette disposition, Sund og Bælt Holding A/S aura le droit de percevoir des paiements auprès d'un prestataire du SET pour tous les péages routiers enregistrés, que le prestataire du SET ait ou non reçu un paiement pour cela. Étant donné que Sund og Bælt Holding A/S percevra des péages pour le compte de l'État, les relations entre les prestataires du SET et Sund og Bælt Holding A/S seront couvertes et réglées par la loi sur le recouvrement des créances publiques. Les réclamations au titre de ce projet de loi constitueront des créances de l'État, et Sund og Bælt Holding A/S sera donc couverte par la loi sur le recouvrement des créances publiques et traitée comme une autorité publique.

En vertu des paragraphes 1 et 2, Sund og Bælt Holding A/S prendra des décisions au nom de l'État. Les règles de la loi sur l'administration publique s'appliqueront aux décisions prises en vertu de ce projet de loi.

Le projet de loi donnera à Sund og Bælt Holding A/S la compétence pour exécuter des tâches d'État, telles que la collecte des péages routiers. Sund

PROJET

og Bælt Holding A/S est couverte par l'article 4 de la loi danoise sur l'administration ouverte.

Il résulte de l'article 4 de la loi danoise sur l'administration ouverte que, nonobstant les dispositions des articles 11 et 12 et des articles 15 à 17, cette loi s'applique à toutes les activités exercées par des entreprises dès lors que plus de 75 % des parts de l'entreprise appartiennent aux autorités publiques danoises. Toutefois, cela ne s'applique pas aux sociétés cotées et à leurs filiales.

L'article 15 de la loi danoise sur l'administration ouverte dispose que les documents reçus ou envoyés par une autorité administrative dans le cadre de la gestion administrative des affaires dans le cadre de ses activités doivent être consignés dans la mesure où les documents sont pertinents pour une affaire ou une autre gestion d'affaire. Il en va de même pour les documents internes qui sont sous forme définitive.

L'intention est que, sur la base de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la loi sur l'administration publique, des règles détaillées soient établies en ce qui concerne la conservation des documents par Sund og Bælt Holding A/S, etc. conformément aux tâches qui incombent à la société en vertu du présent projet de loi. Il résulte de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la loi sur l'administration publique que le ministre concerné peut, après négociation avec le ministre danois de la justice, fixer des règles selon lesquelles ladite loi s'applique en tout ou en partie à certaines entreprises, institutions, associations, etc., si les coûts de leurs activités sont principalement couverts par des fonds publics, régionaux ou municipaux, ou dans la mesure où ils ont été habilités par la loi ou conformément à la loi à prendre des décisions au nom du public. Le ministre concerné peut fixer des règles détaillées relatives à la conservation des documents, etc. et à la confidentialité.

Il est proposé au *paragraphe 3* que le prestataire du SET verse les péages routiers enregistrés conformément au paragraphe 2 à Sund og Bælt Holding A/S aux conditions énoncées dans le contrat conclu entre le prestataire du SET et Sund og Bælt Holding A/S. Le prestataire du SET et Sund og Bælt Holding A/S peuvent échanger et traiter les informations nécessaires lorsque cela est nécessaire pour le calcul, la perception et le

PROJET

paiement conformément à la présente loi. Sund og Bælt Holding A/S verse le péage routier à l'administration des douanes et des impôts au plus tard le vingtième jour du mois suivant le mois au cours duquel le voyage pour lequel les péages s'appliquent a été enregistré. Dans le même délai, Sund og Bælt Holding A/S fournit à l'administration des douanes et des impôts les informations sur les trajets enregistrés pour lesquels des péages s'appliquent, afin que l'administration des douanes et des impôts puisse vérifier qu'il existe une corrélation entre les péages routiers enregistrés et le montant payé.

Le paragraphe 3 proposé implique que l'accord entre Sund og Bælt Holding A/S et les prestataires du SET régleme les conditions techniques et commerciales spécifiques, y compris la facturation et le paiement décrites dans la déclaration de secteur de SET, qui définit les conditions générales d'accès des prestataires au service de télépéage routier au Danemark. Dans ce contexte, Sund og Bælt Holding A/S est tenue de traiter tous les prestataires du SET de manière égale.

L'accord devra donc indiquer comment le paiement en cours des péages collectés doit être régleme entre Sund og Bælt Holding A/S et le prestataire du SET, et quand le prestataire du SET doit envoyer des données de conduite sur la conduite enregistrée pour leurs utilisateurs à Sund og Bælt Holding A/S, qui doivent être utilisées pour le calcul par Sund og Bælt Holding A/S du montant du péage individuel. Ainsi, Sund og Bælt Holding A/S calcule le péage sur la base des données de conduite reçues du prestataire du SET tandis que, comme indiqué ci-dessus, c'est le prestataire du SET qui le collecte.

Sund og Bælt Holding A/S est, en tant que percepteur de péages, tenue en vertu de l'article 15, point 1, de la directive SET d'établir et de tenir à jour une déclaration de secteur de SET qui fixe les conditions générales d'accès des prestataires du SET au service de télépéage routier au Danemark. La déclaration de secteur de SET contient les conditions minimales fixées par la Commission européenne (ci-après la «Commission») dans l'annexe II du règlement d'exécution C (2019) 9080.

Si Sund og Bælt Holding A/S ne paie pas dans le délai spécifié, le recouvrement d'un montant correspondant au montant du passif

PROJET

interurbain peut être envisagé, conformément à l'article 2, paragraphe 3, de la loi sur le recouvrement des créances publiques. Le recouvrement sera, si nécessaire, dirigé contre Sund og Bælt Holding A/S, étant donné que ladite loi régit la relation de dette entre Sund og Bælt Holding A/S et l'administration douanière et fiscale danoise.

D'autre part, la relation de dette entre Sund og Bælt Holding A/S et le prestataire n'est pas régie par la présente loi, de même que la relation de dette entre le prestataire du SET et la personne responsable du péage.

Il est proposé au *paragraphe 4* que Sund og Bælt Holding A/S surveille le respect des règles sur la responsabilité en matière de péage en vertu de la présente loi. Le contrôle est effectué de façon électronique, et le véhicule n'est donc pas arrêté (mise en œuvre numérique).

En d'autres termes, Sund og Bælt Holding A/S veillera à ce que les personnes responsables du péage en vertu de l'article 3 paient le péage correspondant au trajet effectué sur le réseau routier à péage. Sund og Bælt Holding A/S effectuera le contrôle de façon numérique, et donc le véhicule ne sera pas arrêté (mise en œuvre numérique).

Lorsque la tâche de contrôle est confiée à Sund og Bælt Holding A/S en vertu de la loi, le ministère danois des finances ne sera pas tenu de mettre en concurrence la tâche de contrôle. D'autre part, Sund og Bælt Holding A/S devra respecter les règles relatives aux appels d'offres, par exemple lors de l'achat de l'équipement de caméra nécessaire à la lecture des plaques d'immatriculation.

La disposition proposée concernant le contrôle implique que Sund og Bælt Holding A/S est responsable de la collecte de données pour la partie de l'autorité danoise de la circulation routière dans l'application du dispositif de péage.

Le contrôle sera effectué à travers 6 points de contrôle fixes installés aux intersections.

En outre, il y aura 6 à 12 unités de contrôle flexibles, qui seront des véhicules équipés d'équipements techniques. Ces unités de contrôle seront

PROJET

déplacées pour créer une imprévisibilité dans la pression de contrôle quant à l'endroit où contrôler. Chaque véhicule contiendra de l'équipement qui permet le contrôle à trois endroits indépendants pour pouvoir contrôler 18 à 36 points de contrôle flexibles indépendants lorsqu'ils sont étendus aux grands réseaux routiers.

Les points de commande fixes et flexibles seront en mesure de recueillir des informations numériques pertinentes sur tous les véhicules qui passent et de reconnaître la plaque d'immatriculation du véhicule. Cela s'applique indépendamment du fait de savoir si les véhicules possèdent un équipement embarqué connecté, conformément à l'article 7 proposé, ou si un billet d'itinéraire a été acheté, conformément à l'article 8 proposé.

Cela se fera en combinant trois technologies: 1) une technologie pour la classification du type de véhicule pouvant déterminer la taille et donc le type de véhicule, 2) des communications spécialisées à courte portée (DSRC) déterminant si le véhicule utilise des équipements embarqués, et 3) la lecture automatique des plaques d'immatriculation ou ANPR (Automatic Number Plate Recognition).

En combinant les technologies ci-dessus, le système déterminera d'abord si un véhicule spécifique est soumis ou non à la responsabilité de péage.

De plus, l'unité de contrôle déterminera si un équipement embarqué se trouve à bord du véhicule ou si un billet d'itinéraire a été acheté à l'avance.

Si aucun équipement embarqué n'est connecté au véhicule ou si, avant le trajet, aucun itinéraire n'a été enregistré ou aucun billet d'itinéraire n'a été acheté, et que celui-ci n'a pas été corrigé dans les 48 heures pour correspondre à l'itinéraire effectivement emprunté, conformément à l'article 8, paragraphe 5, proposé, Sund og Bælt Holding A/S, après identification au moyen de la lecture automatique de la plaque d'immatriculation, transmettra des informations à l'autorité danoise de la circulation routière en vue de l'émission éventuelle d'un avis d'amende administrative, conformément au point 3.1.6.2 sur les avis d'amende administrative.

PROJET

Il est proposé au *paragraphe 5* que la loi sur l'administration publique et l'article 17, paragraphe 1, de la loi sur l'administration fiscale s'appliquent à la gestion par Sund og Bælt Holding A/S des tâches prévues par la présente loi. Toutefois, l'article 19 de la loi sur l'administration publique sur la consultation des parties ne s'appliquera pas aux décisions relatives à la perception des péages que l'entreprise prend en vertu de l'article 6, paragraphes 1 et 2.

Il s'ensuit a contrario que les autres règles de la loi sur l'administration fiscale ne s'appliqueront pas. Ce n'est pas le ministère danois des finances, comme dans les autres lois fiscales danoises, qui calculera et percevra les péages en vertu de cette loi, de même que ce ne sera pas le ministère danois des finances qui contrôlera le respect de la loi ou qui sera responsable de l'application de la loi.

Ce sera le ministère des transports ou les autorités, y compris Sund og Bælt Holding A/S, qui, à quelques exceptions près, exécuteront les tâches d'autorité en vertu de cette loi, et c'est donc la loi sur l'administration publique plutôt que la loi sur l'administration fiscale, qui ne réglemente pas autrement l'exécution des tâches d'autorité du ministère des Transports, qui s'appliquera. La loi sur l'administration publique aura effet sur la gestion des tâches par Sund og Bælt Holding A/S en vertu du présent projet de loi conformément à l'article 6, paragraphe 5 proposé.

Toutefois, afin d'assurer un rapprochement des mêmes garanties juridiques pour les entreprises et les citoyens dont l'affaire de péage est traitée, par exemple dans le cadre de l'émission éventuelle d'un avis d'amende administrative, l'article 17, paragraphe 1, de la loi sur l'administration fiscale s'applique en ce qui concerne la perception des péages. Cette disposition signifie que les autorités fiscales, en vertu des articles 152, 152a et 152c à 152f du code pénal, sont soumises à une confidentialité inconditionnelle vis-à-vis des personnes non autorisées en ce qui concerne les informations relatives à la vie économique, commerciale ou privée d'une personne physique ou morale, dont elles ont connaissance dans le cadre de leur travail.

PROJET

La confidentialité renforcée s'appliquera donc également au personnel de Sund og Bælt Holding A/S s'ils sont engagés dans les tâches de l'autorité relatives à la perception des péages routiers.

Il découle de l'article 19 de la loi sur l'administration publique qu'une personne ne peut être présumée avoir connaissance que l'autorité est en possession de certains renseignements factuels sur une affaire ou sur les évaluations professionnelles externes, aucune décision ne pouvant être prise tant que l'autorité n'a pas informé la personne de l'information ou des évaluations et qu'elle n'a pas eu la possibilité de faire une déclaration. Toutefois, cela ne s'applique que si les informations ou les évaluations sont défavorables à la partie concernée et revêtent une importance significative pour le règlement de l'affaire. L'autorité peut fixer un délai pour faire la déclaration susmentionnée.

Toutefois, l'article 19 de la loi sur l'administration publique, après consultation des personnes, ne s'appliquera pas aux décisions relatives à la perception des péages prises par Sund og Bælt Holding A/S conformément à l'article 6, paragraphe 1 et 2, proposé.

Cela signifie qu'il n'y aura aucune obligation de consulter le propriétaire ou l'utilisateur dans le cadre de la collecte ou du transfert de l'affaire à l'autorité danoise de la circulation routière en vue de l'émission éventuelle d'amendes administratives.

Cela s'explique par le fait qu'un nombre important de recouvrements de péages routiers et de transferts de dossiers à l'autorité danoise de la circulation routière sont attendus quotidiennement, de sorte qu'il sera nécessaire de soulager Sund og Bælt Holding A/S de la charge administrative qui y est associée.

Toutefois, les règles relatives à la consultation des personnes s'appliqueront dans les cas où Sund og Bælt Holding A/S décide de maintenir la décision initiale sur un péage routier perçu dans le cadre d'un recours et, pour cette raison, l'action est introduite par la personne responsable du péage devant le ministre des transports, conformément à la procédure prévue aux articles 12 à 14 proposés.

PROJET

Les tâches que Sund og Bælt Holding A/S est autorisée à accomplir en vertu de la présente loi constituent des tâches de puissance publique, y compris l'adoption de décisions administratives sur la perception des péages, et il est donc précisément proposé que la partie des activités de la société associée aux tâches de Sund og Bælt Holding A/S soit couverte par la loi sur l'administration publique. Cela garantit que l'administration effectuée par la société est effectuée dans les limites des règles générales du droit administratif, y compris les principes d'égalité de traitement et d'objectivité.

Il découle de l'article 1^{er}, paragraphe 1 et 2 de la loi sur l'administration publique et de la loi elle-même qu'elle s'applique à tous les éléments de l'administration publique et à toutes les activités exercées par des institutions autonomes, des associations, des fondations, etc. qui sont établies par la loi ou conformément à la loi ou incorporées en droit privé et qui exercent une autorité publique de nature plus étendue et sont soumises à une réglementation publique intensive, à un contrôle public intensif et à des contrôles officiels intensifs. L'article 1^{er}, paragraphe 2 de la loi sur l'administration publique ne couvre pas un organisme établi par mesure publique s'il prend la forme d'une société, et cela s'applique quelle que soit la nature des activités de l'organisme et que l'organisme soit ou non détenu à 100 % par le secteur public. En tant que société anonyme, Sund og Bælt Holding A/S n'est donc pas soumise aux dispositions de la loi sur l'administration publique.

Il est proposé au *paragraphe 6* que le ministre danois des finances puisse, après négociation avec le ministre des transports, établir des règles détaillées concernant l'échange d'informations sur les personnes responsables du péage et les véhicules redevables du péage entre Sund og Bælt Holding A/S et l'autorité danoise de la circulation routière et concernant le traitement de ces informations conformément à la présente loi.

La disposition proposée vise à établir des règles détaillées au moyen d'une ordonnance sur la capacité de Sund og Bælt Holding A/S à échanger des données avec l'autorité danoise de la circulation routière et à traiter ces données. La disposition proposée vise à faire en sorte que le ministre danois des finances puisse, après négociation avec le ministre des

PROJET

transports, établir des règles permettant à Sund og Bælt Holding A/S d'établir des avis d'amende administrative, qui seront envoyés par l'autorité danoise de la circulation routière par courrier électronique aux personnes concernées, lorsque cela est possible. Si le courrier électronique n'est pas possible, l'avis d'amende sera envoyé par courrier physique.

Avec cette base juridique, on s'attend à ce que, entre autres, des règles soient établies au moyen d'une ordonnance permettant à l'autorité danoise de la circulation routière de recevoir et de traiter des informations de Sund og Bælt Holding A/S. Cela s'applique, par exemple, aux informations sur les observations de véhicules non conformes et leur propriété, etc.

Un échange de données à caractère personnel sera nécessaire dans les cas où il sera envisagé d'émettre une amende administrative et dans les cas où Sund og Bælt Holding A/S transfèrera une affaire à l'autorité danoise de la circulation routière. Les données personnelles qui seront incluses dans un dossier à l'autorité danoise de la circulation routière sont des informations sur le nom, l'adresse, le numéro CPR ou CVR ou AKR, l'image floue et la plaque d'immatriculation du véhicule utilisé sans paiement de péage. Il convient de noter que Sund og Bælt Holding A/S et l'autorité danoise de la circulation routière sont responsables de leur propre traitement utilisé à leurs propres fins.

Il est prévu que la loi sur Sund og Bælt Holding A/S soit étendue de manière à ce que Sund og Bælt Holding A/S puisse divulguer des données personnelles, y compris des numéros d'identification personnels et des informations protégées sur le nom et l'adresse, lorsque cela est nécessaire à l'exécution des tâches de l'autorité de contrôle.

L'autorité danoise de la circulation routière s'acquittera de la tâche de notification des amendes relevant du dispositif. Cela signifie que ce sera l'autorité danoise de la circulation routière qui sera chargée d'évaluer, d'approuver et d'émettre les avis d'amendes administratives. En coopération avec leur fournisseur, Sund og Bælt Holding A/S développera un système intégré directement dans le plan de classement de l'autorité danoise de la circulation routière.

PROJET

Il convient de noter que les données à caractère personnel utilisées pour évaluer si des avis d'amendes administratives peuvent être émis ne seront pas conservées plus longtemps que nécessaire dans les systèmes de Sund og Bælt Holding A/S afin de déterminer si le véhicule conduit sans autorisation sur les réseaux routiers à péage. Dans ce contexte, il convient de noter qu'aucune amende n'est infligée en cas de récidive afin d'éviter le stockage de données à caractère personnel dans les systèmes de Sund og Bælt Holding A/S plus longtemps que nécessaire.

La divulgation de données à caractère personnel à l'autorité danoise de la circulation routière est effectuée en vue d'une éventuelle notification d'amende administrative, ce qui signifie qu'un tel traitement concerne une infraction pénale. Le traitement sera donc soumis à l'exigence énoncée à l'article 10 du règlement général sur la protection des données et à l'article 8 de la loi sur la protection des données.

Compte tenu du régime proposé pour la divulgation par Sund og Bælt Holding A/S d'enregistrements d'images dans un format flou concernant les auteurs présumés d'infractions, les conditions strictes pour le traitement des données par des personnes physiques seront supposées être dans le cadre de l'article 10, première phrase, dernier tiret, du règlement.

Il est proposé au *paragraphe 7* que le ministre danois des finances puisse, après négociation avec le ministre des transports, fixer des règles pour Sund og Bælt Holding A/S sur le traitement des tâches, y compris en ce qui concerne l'information financière, l'approbation de la stratégie de contrôle et l'échange et le traitement des données conformément à la présente loi.

En vertu de la disposition portant habilitation relative à l'échange et au traitement des données, le ministre danois des finances pourra, après négociation avec le ministre des transports, ordonner à Sund og Bælt Holding A/S de communiquer à d'autres parties les données du dispositif de péage. Le but d'ordonner à l'entreprise de divulguer des données provenant du dispositif de péage est que ces données sont considérées comme des données ayant une valeur sociétale évidente à utiliser à des fins scientifiques, de planification et statistiques, y compris pour l'efficacité

PROJET

administrative de la collecte de données en ce qui concerne les statistiques sur les entreprises, qui est imposée au Danemark par l'UE.

La disposition portant habilitation n'empêche pas le ministre danois des finances d'ordonner à Sund og Bælt Holding A/S d'échanger des données avec les autorités publiques. Toutefois, il est prévu que les particuliers cherchent avant tout à épuiser les possibilités de satisfaire leurs souhaits en matière de données issues du dispositif de péage par le biais d'accords avec les autorités publiques qui ont des données ou qui y ont accès.

On s'attend à ce que, après négociation avec le ministre des transports, le ministre danois des finances utilise l'autorisation de désigner, entre autres, Danmarks Statistik et la direction danoise des routes relevant du ministère des transports en tant qu'autorités publiques auxquelles Sund og Bælt Holding A/S divulguera des données à partir du moment où le régime entrera en vigueur.

L'utilisation de l'autorisation permet à Danmarks Statistik de collecter et d'utiliser les données à caractère personnel collectées par Sund og Bælt Holding A/S afin de remplacer les données que Danmarks Statistik devrait autrement collecter directement auprès d'autres entreprises, ainsi que d'améliorer la qualité des statistiques officielles et de créer de nouvelles connaissances socialement utiles. À cet égard, il convient de noter que l'article 5, paragraphe 1, point b), du règlement général sur la protection des données contient les dispositions pertinentes permettant l'échange de données à caractère personnel à des fins statistiques et scientifiques, quelle que soit la finalité initiale de la collecte des données.

Danmarks Statistik a également la possibilité de mettre des données à la disposition des communautés de recherche autorisées. Cela se fait par le biais d'une communauté sûre éprouvée, qui est déjà largement utilisée dans la communauté de la recherche pour les micro-données anonymisées dans le domaine de la santé, les données des compteurs d'électricité et de nombreux autres domaines. Danmarks Statistik a documenté des infrastructures et des processus sécurisés pour servir le milieu de la recherche avec la possibilité d'enrichir des données provenant d'autres registres de Danmarks Statistik.

PROJET

Dans le cadre de son utilisation et de son traitement des données, Danmarks Statistik est soumis à la loi sur la statistique du Danemark, au règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et au règlement sur la protection des données. Les données sont traitées de manière confidentielle et ne peuvent être utilisées qu'à des fins statistiques et scientifiques.

La direction danoise des routes relevant du ministère des transports est chargée de la planification, de la construction et de l'exploitation des routes publiques, en veillant à ce que les personnes et les marchandises puissent arriver facilement et en toute sécurité. Afin de fournir des informations à jour sur la circulation, d'assurer une planification efficace et d'identifier les mesures visant à promouvoir l'écologisation, la direction danoise des routes surveille la circulation sur les routes, tant en temps réel qu'historiquement. La direction danoise de la route collecte déjà, assure la qualité et stocke un certain nombre de données relatives au trafic, y compris des données à caractère personnel liées aux statistiques d'accidents. L'accès à des données détaillées de haute qualité, y compris des données relatives aux déplacements individuels, aux trajets ou aux personnes en situation d'accident, est généralement une condition préalable essentielle pour identifier les problèmes liés au développement des transports, développer la base d'évaluation du réseau routier de l'avenir et fournir au Parlement danois des analyses pertinentes.

Les données relatives au trafic provenant du système de péage routier constitueront une source inestimable pour améliorer les statistiques et les bases d'analyse pour le commerce et le transport par l'industrie. Il s'agit d'un domaine où les données font actuellement défaut. Entre autres choses, les données peuvent être utilisées pour évaluer les schémas de trafic, les volumes de trafic, l'importance du trafic international sur les routes danoises, la taille des véhicules, ainsi que les vitesses et les embouteillages. En particulier, les données amélioreront considérablement la base d'évaluation des besoins globaux en matière de transport du commerce et de l'industrie, de sorte qu'elles puissent être incluses dans la base de décision pour le développement du réseau routier.

Concernant l'article 7

Il est proposé au *paragraphe 1* que les péages routiers soient collectés par voie électronique si l'équipement embarqué est relié au véhicule redevable

PROJET

du péage sur la base d'un contrat conclu entre une personne physique ou morale (l'utilisateur du SET) et un prestataire du SET pour l'équipement embarqué qui a conclu un accord avec Sund og Bælt Holding A/S. Le propriétaire responsable du péage, conformément à l'article 3 proposé, est tenu de s'assurer que l'équipement embarqué est activé pendant la conduite au Danemark. Toutefois, si un utilisateur responsable du péage est enregistré, conformément à l'article 3 proposé, en tant qu'utilisateur du véhicule, l'obligation lui incombe.

Aux fins du présent projet de loi, on entend par équipement embarqué un ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisés dans le cadre du service de péage qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule au sens de l'article 2, point 11, de la directive SET. Si l'équipement embarqué est raccordé au véhicule redevable du péage et est fonctionnel et activé pendant le trajet, le péage routier sera facturé automatiquement. De tels équipements embarqués sont déjà utilisés dans un certain nombre d'États membres, dont l'Allemagne.

Les équipements embarqués fonctionnent en enregistrant les positions GNSS du véhicule pendant la conduite et en les envoyant au service de télépéage routier et à Sund og Bælt Holding A/S. GNSS est un réseau de satellites de navigation qui a une couverture mondiale. Les satellites de navigation sont ceux utilisés pour trouver une position donnée. Les positions GNSS du véhicule sont mises en correspondance avec le réseau routier sur une carte numérique basée sur des informations sur le véhicule telles que la direction et la vitesse de déplacement pour dessiner le trajet le plus probable sur la carte numérique.

Il est proposé au *paragraphe 2* que le péage soit calculé par Sund og Bælt Holding A/S sur la base des données de conduite collectées pendant le trajet à travers les équipements embarqués.

Si un équipement embarqué est raccordé à un véhicule redevable du péage, le péage est calculé par Sund og Bælt Holding A/S sur la base des données de conduite collectées pendant le trajet à travers l'équipement embarqué, si

PROJET

l'équipement embarqué a été activé pendant la conduite sur le réseau routier au Danemark.

Concernant l'article 8

Il est proposé au *paragraphe 1* que, lors de la conduite d'un véhicule redevable du péage sans équipement embarqué qui y est relié, conformément à l'article 7 proposé, ou avec un équipement embarqué qui ne fonctionne pas, la personne responsable du péage doit payer le péage en achetant un billet d'itinéraire électronique, conformément à l'article 3 proposé, avant de commencer à circuler sur le réseau routier avec péage. Le billet d'itinéraire est vendu par Sund og Bælt Holding A/S.

Le billet d'itinéraire peut être acheté de façon électronique via un site Internet que Sund og Bælt Holding A/S gèrera.

Le but de la disposition est d'assurer une méthode qui peut être utilisée pour le paiement des péages routiers dans les cas où un véhicule redevable du péage n'a pas d'équipement embarqué qui lui est relié conformément à l'article 7 proposé. La personne responsable du péage, conformément au paragraphe 3 proposé, est donc également tenue d'acheter un billet d'itinéraire si le véhicule redevable du péage n'a pas d'équipement embarqué qui lui est relié.

L'achat d'un billet d'itinéraire constitue le paiement du péage. Contrairement à l'utilisation d'équipements embarqués, le péage est payé avant de terminer le trajet sur le réseau routier avec des péages. Le péage est calculé sur la base des informations fournies dans le cadre de l'achat, conformément au paragraphe 3 proposé.

Il est proposé au *paragraphe 2* que le paiement d'un billet d'itinéraire constitue le paiement pour la conduite sur un itinéraire déterminé d'un tronçon routier à péage d'un véhicule redevable du péage, conformément à l'article 1, pendant la période de validité indiquée sur le billet d'itinéraire.

Les tronçons routiers à péage de l'itinéraire spécifié seront affichés lors de l'achat du billet d'itinéraire.

PROJET

Ainsi, selon la disposition proposée, il serait nécessaire de préciser quel itinéraire le véhicule redevable du péage est censé traverser. L'itinéraire devra alors être emprunté dans la période de validité qui apparaîtra sur le billet d'itinéraire lors de l'achat. Le péage est calculé et perçu conformément au paragraphe 3. À cet égard, Sund og Bælt Holding A/S calculera le nombre de tronçons routiers qui seront achevés en relation avec l'itinéraire spécifié et calculera le péage sur cette base et aux tarifs indiqués à l'article 5 proposé. Le péage sera le même, qu'il s'agisse d'un équipement embarqué ou d'un billet d'itinéraire.

La disposition vise à garantir qu'en vérifiant le respect du dispositif de péage il peut être établi qu'une personne responsable du péage, conformément au paragraphe 3 proposé, qui n'a pas d'équipement embarqué fonctionnel et activé relié au véhicule redevable du péage, a payé le péage dû pour avoir traversé un réseau routier avec des péages dans un véhicule redevable du péage.

Le paragraphe 2 proposé implique que, dans le cadre de l'achat du billet d'itinéraire, la personne responsable du péage doit indiquer une heure de début. Sund og Bælt Holding A/S doit indiquer une heure de fin pour le voyage pour lequel des péages s'appliquent, qui peut être un maximum de 24 heures après l'heure de début. La période maximale de 24 heures est déterminée sur la base d'une évaluation selon laquelle la plupart des transports routiers prévus seront achevés au cours de cette période, compte tenu de l'étendue géographique du Danemark. Sund og Bælt Holding A/S peut spécifier une heure de fin pour le voyage pour lequel des péages s'appliquent qui se situe moins de 24 heures après l'heure de début si, par exemple, il ne s'agit que d'un court trajet. Si, contrairement aux attentes, un voyage ne peut pas être effectué dans les 24 heures ou le temps plus court spécifié, un nouveau billet d'itinéraire peut être acheté pour le trajet restant.

Exemple: Un véhicule redevable du péage doit circuler à partir de la frontière entre le Danemark et l'Allemagne à Padborg à 07h00 le 25 juin 2025. Le premier arrêt sur la route est une adresse à Fredericia, le prochain arrêt est une adresse à Odense, et le dernier arrêt sur l'itinéraire est une adresse à Copenhague.

PROJET

Dans le cadre de l'achat électronique du billet d'itinéraire, qui peut être effectué à tout moment avant le voyage, le propriétaire/utilisateur, etc. peut, sur la base d'une sélection de suggestions d'itinéraires apparaissant sur le site après avoir saisi les informations énumérées au paragraphe 3, choisir l'itinéraire à utiliser de Padborg à Fredericia, de Fredericia à Odense, etc.

Si le début du voyage est indiqué pour débiter à 07h00 le 25 juin 2025, le voyage devra être effectué au plus tard le 26 juin 2025 à 07h00, si c'est la période de validité indiquée sur le billet d'itinéraire.

S'il y a un retard en cours de route, par exemple en raison d'embouteillages, de travaux routiers, de maladies du conducteur, etc., et que cela signifie que le voyage prévu ne peut pas être effectué pendant la période de validité du billet, cela doit être signalé par voie électronique sur le site Internet sur lequel l'achat a été effectué. Cela doit être fait dans les 48 heures suivant la fin de la période de validité du billet d'itinéraire visé au paragraphe 5.

Dans ces cas, une nouvelle période de validité du billet d'itinéraire n'est pas déterminée, mais il est indiqué dans le cadre d'un ajustement conformément au paragraphe 5 qu'il n'a pas été possible d'effectuer le voyage pendant la période de validité. Ces informations peuvent être utilisées pour déterminer si les règles ont été violées et si une notification d'amende administrative doit être émise ou si l'affaire doit être transférée à la police.

La détermination d'une période de validité du billet d'itinéraire signifie également qu'une période peut être déterminée, à compter de la fin de la période de validité, qui est la période pendant laquelle le propriétaire ou l'utilisateur doit effectuer un ajustement, conformément au paragraphe 5.

Il est proposé au *paragraphe 3* que, lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, les informations suivantes doivent être fournies: 1) le prénom, le nom, l'adresse électronique, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse de résidence de la personne responsable du péage, conformément à l'article 3 proposé; 2) les informations concernant les véhicules immatriculés au Danemark ou à l'étranger, telles que ces informations

PROJET

figurent sur le certificat d'immatriculation du véhicule, la marque de nationalité, le numéro d'identification du véhicule, le numéro d'immatriculation, la masse en charge admissible et la classe d'émissions de CO₂; 3) le point de départ pour la conduite sur le réseau routier avec péages (début de la période de validité); 4) l'itinéraire prévu sur le réseau routier avec péages; et e) les informations sur le paiement.

Les informations listées devront obligatoirement être fournies afin de générer un billet d'itinéraire correct avec une indication du péage correct, qui sera prélevé en même temps. Ceci est fait afin d'éviter la conduite non autorisée sur le réseau routier avec des péages.

Le péage routier sera ainsi collecté sur la base d'un tarif de péage routier déterminé en fonction de la masse en charge autorisée enregistrée du véhicule et sur la base d'autres données de conduite.

Il est proposé au *paragraphe 4* que les informations visées au paragraphe 3 puissent être modifiées jusqu'au point de départ de la période de validité, sans préjudice du paragraphe 5. Dans ce même délai, le billet d'itinéraire peut être annulé.

Cette disposition tient compte des changements apportés aux plans des transporteurs, par exemple, qui peuvent survenir soudainement lorsque les voyages sont planifiés et achevés, etc.

Il est proposé au *paragraphe 5* que, pas plus tard que 48 heures après la fin de la période de validité du billet d'itinéraire, l'itinéraire prévu pré-déclaré entre le point de départ et le point final, conformément aux paragraphes 3 et 4, soit remplacé par l'itinéraire réel en cas de différence. Cette obligation incombe à la personne responsable du péage, conformément à l'article 3 proposé.

La disposition tient compte du fait que l'itinéraire envisagé indiqué dans le cadre de l'achat du billet d'itinéraire peut changer après l'achat. Cela peut être causé par le conducteur qui va dans le mauvais sens, les plans modifiés pour la fourniture de biens, les déviations, les embouteillages, etc. Afin d'assurer le calcul et le paiement d'un péage correspondant à la conduite sur le réseau routier, il est donc nécessaire d'imposer une

PROJET

obligation à la personne redevable du péage, conformément à l'article 3, de procéder à un ajustement. L'ajustement est effectué de la même manière que l'achat du billet d'itinéraire sur le site Internet de Sund og Bælt Holding A/S.

Dans le cas où le véhicule redevable du péage en question est soumis au contrôle pendant le voyage, la photographie du véhicule redevable du péage à un endroit donné sur une partie du réseau routier avec péages sera, par exemple, comparée au billet d'itinéraire, qui peut avoir été ajusté, mais pas aux données de conduite sur lesquelles se fonde le billet d'itinéraire initialement émis.

Cela implique également que, par exemple, un avis d'amende administrative ne peut jamais être émis pour violation du dispositif de péage jusqu'à ce qu'au moins 24 heures se soient écoulées après la fin de la période de validité.

Il est proposé au *paragraphe 6* que, en cas de modification de l'itinéraire conformément au paragraphe 4 ou 5, il en résulte soit un arriéré de péage non payé, soit un remboursement du péage payé en trop. Sund og Bælt Holding A/S peut compenser toute demande de paiement complémentaire par les demandes de remboursement.

Cette disposition implique que si un itinéraire est modifié conformément aux paragraphes 4 ou 5, il y aura par la suite un recouvrement des péages non payés ou un remboursement du péage payé en trop. De plus, Sund og Bælt Holding A/S peut compenser tout arriéré par les droits perçus en trop en vertu de la présente loi.

Il est proposé au *paragraphe 7* que, en l'absence d'indication de la masse en charge admissible du véhicule et de la classe d'émissions de CO₂ lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, le véhicule redevable du péage soit classé dans la classe de poids la plus lourde et dans la classe 1 d'émissions de CO₂, conformément à l'article 5.

La disposition implique que s'il n'y a pas d'informations sur le véhicule dans le cadre de l'achat du billet d'itinéraire, le péage du véhicule sera fixé selon le tarif le plus élevé, c'est-à-dire sur la base de la classe de poids la

PROJET

plus lourde et de la classe 1 d'émissions de CO₂. Si, lors de l'achat du billet d'itinéraire, il existe des informations sur la masse en charge admissible du véhicule, mais qu'aucune classe d'émissions de CO₂ n'est renseignée, le péage sera déterminé sur la base de la classe de poids respective et de la classe 1 d'émissions de CO₂.

Il est proposé au *paragraphe 8* que le ministre danois des finances puisse, après négociation avec le ministre des transports, établir des règles détaillées concernant le paiement spécifique des billets d'itinéraire, la modification d'un itinéraire, la période de validité ainsi que les arriérés et le remboursement.

Concernant l'article 9

Il est proposé au *paragraphe 1* que lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, conformément à l'article 8, Sund og Bælt Holding A/S calcule le montant du péage sur la base du trajet déclaré sur les tronçons routiers avec péage, conformément à l'article 2 proposé, selon les tarifs de l'article 5 proposé.

Lors de l'achat d'un billet d'itinéraire, Sund og Bælt Holding A/S calculera le péage à payer. Cela se fera sur la base des informations fournies en vertu de l'article 8, paragraphes 3 et 5, dans le cadre de l'achat. Ainsi, il n'est pas possible de calculer le péage numériquement, comme c'est le cas si le véhicule redevable du péage dispose d'un équipement embarqué qui y est relié, conformément à l'article 7.

Le péage est calculé, comme dans le cas de l'utilisation d'équipements embarqués, en prenant comme point de départ la longueur totale des tronçons routiers sur lesquels le véhicule redevable du péage selon l'itinéraire proposé a conduit. De plus, le calcul est fondé sur les tarifs énoncés à l'article 5 proposé.

Il est proposé au *paragraphe 2* que le paiement pour l'achat du billet d'itinéraire soit effectué en même temps que l'achat.

Cette disposition implique que le billet d'itinéraire est payé dans le cadre de son achat, de sorte qu'aucun voyage non autorisé n'a lieu sur le réseau routier à péage.

PROJET

Concernant l'article 10

Il est proposé à l'*article 10* que les articles 6 et 7 de la loi danoise sur le recouvrement des impôts, relatifs aux pénalités et aux intérêts en cas de retard de paiement, s'appliquent lors de la perception des montants conformément aux dispositions de la présente loi.

Cette disposition implique qu'une redevance peut être imposée par Sund og Bælt Holding A/S en l'absence de paiement de péages avant le vingtième jour du mois, conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 3. Le non-paiement de la taxe dans le délai prescrit implique qu'une taxe de 65 DKK peut être imposée, conformément à l'article 6 de la loi danoise sur le recouvrement des impôts.

Cette disposition implique également que si la redevance perçue en rapport avec l'utilisation de l'équipement embarqué du véhicule n'est pas payée à temps par Sund og Bælt Holding A/S, c'est-à-dire qu'elle n'est pas acquittée dans les délais prévus à l'article 6, paragraphes 1 et 3, ou si un report de paiement a été accordé, un intérêt mensuel est versé, qui est déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 7, paragraphe 2, de la loi danoise sur le recouvrement des impôts, majorée de 0,7 point de pourcentage à compter de la date de paiement la plus récente de ce montant, jusqu'à ce que le montant soit payé. Les intérêts sont calculés quotidiennement, conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la loi danoise sur le recouvrement des impôts.

Cela s'applique indépendamment du fait que le débiteur soit une personne physique ou morale.

La disposition proposée ne s'applique pas dans les cas où, dans le cadre du voyage pour lequel les péages s'appliquent, aucun équipement embarqué fonctionnel et activé ou aucun billet d'itinéraire légitime n'ont été utilisés. En effet, dans de tels cas, aucun péage ne sera perçu parce que l'étendue des trajets pour lesquels les péages s'appliquent ne peut pas être déterminée.

Dans ces cas, il se peut que l'autorité danoise de la circulation routière émette un avis d'amende administrative.

PROJET

Concernant l'article 11

Il est proposé au *paragraphe 1* que les décisions relatives à la perception et à l'évaluation des péages en vertu de la présente loi ou des règles établies sur la base de celle-ci puissent faire l'objet d'un recours devant le ministre des transports.

Il est essentiel, dans l'intérêt de la sécurité juridique, que les personnes responsables du péage puissent vérifier en vertu de la présente loi si les péages perçus ont été correctement perçus conformément à la présente loi et à d'autres lois applicables aux entités de gestion. Il y aura accès à un examen complet des cas, c'est-à-dire que les questions de fond en vertu de la présente loi et d'autres questions juridiques peuvent faire l'objet d'un recours. Il est prévu de déléguer le pouvoir d'agir en tant qu'autorité de recours pour les décisions relatives à l'évaluation des redevances en vertu de la loi à une agence relevant du ministre des transports. Il convient de noter à cet égard qu'en vertu de l'article 13, paragraphe 2, le ministre des transports peut établir des règles selon lesquelles les décisions prises par l'autorité à laquelle il a attribué des pouvoirs conformément au paragraphe 1 ne peuvent faire l'objet d'un recours devant le ministre ou toute autre autorité administrative.

Il est proposé au *paragraphe 2* que le délai de recours soit de 4 semaines à compter de la date de notification de la décision.

Cette disposition permet aux entités de gestion de donner la priorité à la gestion des dossiers pour les recouvrements de péages actuels. Cette disposition implique que Sund og Bælt Holding A/S peut considérer qu'un recours est irrecevable si le recours ne respecte pas le délai de quatre semaines.

Il est proposé au *paragraphe 3* que le ministre des transports puisse établir des règles détaillées sur le droit de recours contre les décisions prises en vertu de la présente loi ou les règles établies sur la base de la loi.

L'autorisation proposée fournit une base pour que le ministre des Transports puisse établir au moyen d'une ordonnance des exigences plus

PROJET

précises pour la procédure de recours, y compris les exigences en matière de documentation, etc.

Concernant l'article 12

Il est proposé au *paragraphe 1* que les recours auprès du ministre des transports soient déposés par écrit auprès de Sund og Bælt Holding A/S.

Le projet prévoit que les recours devront être formés auprès de Sund og Bælt Holding A/S.

Il est prévu que Sund og Bælt Holding A/S accepte, dans son accord de coopération avec les prestataires du SET, que les utilisateurs du SET contactent leurs prestataires du SET afin de clarifier les conditions techniques de l'équipement embarqué avant qu'un recours ne soit formé contre le péage, conformément à l'accord de leur client. Cela signifie que la personne responsable du péage qui a fait l'objet d'un péage routier par l'intermédiaire d'un prestataire du SET devra d'abord contacter son prestataire du SET afin de vérifier si un péage donné a été perçu de manière incorrecte sur la base des circonstances du prestataire du SET. Il pourrait s'agir, par exemple, de défaillances du système de la part du prestataire du SET, de malentendus ou d'incompréhensions similaires par rapport au contrat conclu entre le prestataire et le client, c'est-à-dire la personne responsable du péage.

Il est donc prévu que les utilisateurs du SET contactent leurs prestataires du SET s'ils rencontrent des problèmes techniques qui doivent être clarifiés avant tout recours contre la perception du péage.

Les recours concernant la perception et l'évaluation du péage devront être déposés auprès de Sund og Bælt Holding A/S. Les utilisateurs du SET ne peuvent être empêchés de former directement un recours auprès de Sund og Bælt Holding A/S s'ils n'ont pas contacté le prestataire du SET à l'avance.

Il est proposé au *paragraphe 2* que, dans le cas où Sund og Bælt Holding A/S souhaite maintenir la décision, Sund og Bælt Holding A/S transmette le recours au ministre des transports dans les quatre semaines suivant la réception du recours. Le recours doit être accompagné de la décision

PROJET

attaquée, de tout document pertinent recevable en l'espèce et des observations de Sund og Bælt Holding A/S sur l'affaire et les griefs soulevés.

Cette disposition proposée signifie que Sund og Bælt Holding A/S transmettra les recours reçus au ministre des Transports. Le recours sera accompagné de la décision attaquée, de tous les documents pertinents inclus dans l'affaire et d'une déclaration de Sund og Bælt Holding A/S contenant des observations sur l'affaire.

Le recours n'aura pas d'effet suspensif.

Concernant l'article 13

Il est proposé au *paragraphe 1* que le ministre des transports puisse autoriser une autorité au sein du ministère à exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente loi.

Il est prévu que le ministre des Transports délègue ses pouvoirs en vertu de la loi, y compris, par exemple, le pouvoir de traiter les recours, conformément aux articles 11 à 12 proposés, aux autorités qui ont des conditions professionnelles spécifiques pour le faire. Cela signifie que l'un des organismes relevant du ministre des transports sera responsable de l'exécution des tâches prévues par la loi. Il est prévu que le pouvoir soit délégué au moyen d'ordonnances de délégation du ministère des transports pour les organismes subordonnés.

Grâce au *paragraphe 2* proposé, le ministre des transports établit des règles selon lesquelles les décisions prises par l'autorité à laquelle il a attribué des pouvoirs conformément au paragraphe 1 ne peuvent faire l'objet d'un recours devant le ministre ou toute autre autorité administrative.

Avec la disposition proposée, le ministre des transports aura la possibilité de couper le droit de recours non réglementaire qui est ouvert en vertu du droit administratif ordinaire lorsqu'une autorité supérieure délègue le pouvoir de décision à une autorité subordonnée. Dans le cas contraire, en vertu de cette loi, les personnes responsables du péage seraient en mesure

PROJET

de porter l'action devant deux organes de recours — d'abord auprès d'une agence relevant du ministère des transports, puis auprès du ministère — ce qui n'est pas l'intention.

Concernant l'article 14

Il est proposé à l'article 14 que tout recours devant les tribunaux concernant des décisions rendues en vertu de la présente loi ou des règles établies en vertu de la présente loi doit être introduit dans un délai de six mois à compter de la signification de la décision.

Le délai s'appliquera à toute action intentée contre les autorités ayant pour objet un réexamen de la décision en question. Cette disposition vise à garantir que, après un laps de temps, l'exactitude d'une décision ne saurait être remise en cause.

Concernant l'article 15

Il est proposé à l'article 15 que le ministre des transports supervise les parties du dispositif de péage dont s'occupent les autorités ou entreprises subordonnées dans les domaines de compétence du ministère des transports.

Le dispositif de péage proposé sera principalement géré par les agences ou les entreprises dans les domaines de compétence du ministère des transports.

Sund og Bælt Holding A/S, qui est détenue à 100 % par l'État, qui, en vertu de l'article 6, paragraphes 1 et 2, sera principalement responsable de l'exécution de la tâche de percepteur de péage en vertu de la présente loi, aura des tâches de contrôle et d'exécution.

Le ministère des transports, conformément à la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, supervise déjà l'entreprise et les tâches qu'elle gère pour le compte de l'État. Il s'agit, par exemple, de tenir des réunions trimestrielles entre le ministre des transports et des représentants de l'entreprise, au cours desquelles des questions d'actualité et importantes sont discutées. Le ministre des transports est également en mesure de donner des instructions spécifiques à la société conformément à la loi sur Sund og Bælt Holding A/S. Il est considéré que ce système de surveillance de longue date entre le

PROJET

ministre des transports et la société constitue une base complète pour superviser les tâches assignées à la société par la présente loi.

La supervision des tâches à accomplir par les agences du ministère des transports, telles que l'émission d'un avis d'amende administrative, sera soumise à la surveillance générale qui, en vertu du droit administratif public, existe entre une autorité supérieure et une autorité subordonnée. Le ministre des transports disposera donc de tous les pouvoirs généraux de contrôle en ce qui concerne la surveillance de l'exécution de leurs tâches par les agences conformément à la présente loi et dans le cadre d'autres lois pertinentes.

Ainsi, la disposition proposée signifie également que les parties du dispositif de péage qui ne sont pas exécutées par des agences ou des entreprises dans les domaines de compétence du ministère des transports seront soumises à la surveillance du ministère danois des finances.

Concernant l'article 16

Il est proposé au *paragraphe 1* qu'une personne qui viole l'article 7, paragraphe 1, ou l'article 8, paragraphe 1 ou 5, soit punie d'une amende, que l'infraction soit ou non intentionnelle ou qu'elle résulte ou non d'une négligence de la part de cette personne.

Il résulte de la disposition proposée à l'article 7, paragraphe 1, que les péages routiers sont collectés par voie électronique si l'équipement embarqué est relié au véhicule redevable du péage sur la base d'un contrat conclu entre une personne physique ou morale (l'utilisateur du SET) et un prestataire du SET pour l'équipement embarqué qui a conclu un accord avec Sund og Bælt Holding A/S. Le propriétaire responsable du péage, conformément à l'article 3 proposé, est tenu de s'assurer que l'équipement embarqué est activé pendant la conduite au Danemark. Toutefois, si un utilisateur du véhicule est enregistré, conformément à l'article 3 proposé, l'obligation lui incombe.

Il résulte de la disposition proposée à l'article 8, paragraphe 1, que, lors de la conduite avec un véhicule redevable du péage sans équipement embarqué connecté, conformément à l'article 7, ou avec un équipement embarqué qui ne fonctionne pas, le propriétaire ou l'utilisateur responsable

PROJET

du péage, conformément à l'article 3, veille à ce qu'un billet d'itinéraire électronique soit acheté avant de conduire sur le réseau routier avec péage. Le billet d'itinéraire est vendu par Sund og Bælt Holding A/S.

Il résulte de la disposition proposée à l'article 8, paragraphe 5, que, pas plus tard que 48 heures après la fin de la période de validité du billet d'itinéraire, l'itinéraire prévu pré-déclaré entre le point de départ et le point final, conformément aux paragraphes 3 et 4, soit remplacé par l'itinéraire réel en cas de différence. Cette obligation incombe à la personne responsable du péage, conformément à l'article 3 proposé.

Les infractions à ces dispositions sont punissables, que l'infraction soit ou non intentionnelle ou qu'elle résulte ou non d'une négligence de la part de cette personne. Il s'agit donc d'un cas de responsabilité objective, qui est subordonné à la condition que l'infraction n'ait pas été commise dans le cadre, par exemple, de la prise du véhicule sans le consentement du propriétaire ou d'un véhicule que la personne ne possède pas réellement ou n'a pas le droit d'utiliser, cf. la disposition proposée à l'article 16, paragraphe 2, et les observations pertinentes, présentées ci-dessous. Pour une description plus détaillée des considérations à l'origine de l'introduction de la responsabilité objective pour l'infraction, veuillez vous reporter au point 3.1.3.6.1 des observations générales.

L'instauration d'une responsabilité aussi stricte que celle décrite ci-dessus pour le propriétaire ou l'utilisateur inscrit implique qu'il n'est pas nécessaire de vérifier qui a effectivement conduit le véhicule au moment de l'infraction, étant donné que le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est responsable de l'infraction.

Toutefois, si la personne qui, au moment de l'infraction, a été inscrite au registre national des véhicules en tant que propriétaire ou utilisateur, peut démontrer que, avant le moment de l'infraction, une tentative de changement de propriétaire ou de situation d'utilisateur a été tentée, mais que l'immatriculation pour des raisons systémiques ou similaires n'a pas été effectuée dans le registre national des véhicules au moment de l'infraction, la personne concernée n'est toutefois pas considérée comme responsable.

PROJET

Les sociétés de crédit-bail sont un exemple de situation où il peut y avoir à la fois un propriétaire enregistré et un utilisateur. La société de crédit-bail sera enregistrée en tant que propriétaire, tandis qu'un preneur remplira généralement les conditions pour devoir s'inscrire en tant qu'utilisateur du véhicule loué, de sorte que la responsabilité des infractions en vertu du régime proposé sera imposée au preneur.

D'autre part, les sociétés de location de voitures et les organismes d'autopartage seront pénalement responsables des infractions au dispositif de péage commises avec des véhicules loués (voir également le paragraphe 3 proposé sur la responsabilité pénale des personnes morales).

Il est proposé de porter le niveau des amendes de 2 500 DKK à 4 500 DKK par infraction, qu'il s'agisse ou non d'une récidive. On estime que cette mesure est proportionnée au niveau proposé de péages et qu'elle est considérée comme garantissant une plus grande conformité.

Il convient de noter que les règles proposées ne prévoient pas la récidive et que l'amende devrait également être portée à 4 500 DKK.

Il est proposé au *paragraphe 2* que l'infraction ne soit pas réputée avoir été commise par le propriétaire ou l'utilisateur inscrit, conformément à l'article 3 proposé, si une autre personne était en possession du véhicule au moment de l'infraction soit en ayant pris possession du véhicule sans le consentement du propriétaire, soit par le résultat d'une infraction pénale contre les biens ou d'une autre manière injustifiée.

Dans tous les cas, si un véhicule a été signalé comme volé à la police au moment de l'infraction, le propriétaire (l'utilisateur) en vertu du paragraphe 2 ne serait pas tenu responsable au titre du paragraphe 1. Cela sera, en outre, fondé sur une appréciation spécifique, qui est finalement effectuée par les tribunaux, lorsque, conformément à la disposition du paragraphe 2, la personne pourra être exonérée de responsabilité conformément au paragraphe 1.

La «possession injustifiée» désigne la prise du véhicule sans le consentement du propriétaire, etc. Il ne fait pas référence aux cas où, par exemple, l'utilisation d'un véhicule dépasse (simplement) le champ

PROJET

d'application d'un accord d'utilisation. Par conséquent, si un conducteur utilise le poids lourd en violation d'une instruction ou d'un accord spécifique, il n'y aura pas d'utilisation non autorisée au sens de la disposition.

Dans ces cas, la personne qui a pris le véhicule sans le consentement du propriétaire, etc., peut être punie pour violation du paragraphe 1 si les conditions pour le faire sont autrement remplies.

Il est proposé au *paragraphe 3* que les entreprises, etc. (les personnes morales) puissent être tenues pénalement responsables en vertu des règles énoncées au chapitre 5 du code pénal.

Il ressort des règles du chapitre 5 du code pénal que les dispositions relatives à la responsabilité pénale des sociétés, etc., comprennent, sauf disposition contraire, toute personne morale, y compris les sociétés anonymes, les sociétés à responsabilité limitée, les coopératives, les sociétés de personnes, les associations, les fondations, les successions, les municipalités et les autorités de l'État, conformément à l'article 26, paragraphe 1, du code pénal.

En outre, de telles dispositions s'appliquent aux entreprises individuelles dans la mesure où elles peuvent être assimilées aux entités susmentionnées en ce qui concerne notamment leur taille et leur organisation (conformément à l'article 26, paragraphe 2, du code pénal). Sund og Bælt Holding A/S obtiendra des informations sur les entreprises individuelles par l'intermédiaire de virk.dk aux fins de l'évaluation par l'autorité danoise de la circulation routière de la question de savoir si les entreprises individuelles doivent être considérées comme une personne morale.

Il est proposé au *paragraphe 4* qu'aucune peine privative de liberté pour défaut de paiement d'une amende ne puisse être fixée conformément au paragraphe 1.

La disposition proposée implique qu'aucune peine d'emprisonnement pour défaut de paiement d'une amende ne peut être imposée en vertu de l'article 16, paragraphe 1 proposé.

PROJET

Concernant l'article 17

Il est proposé au *paragraphe 1* que, en cas d'infraction à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1, ou à l'article 8, paragraphe 1 ou 5, l'autorité danoise de la circulation routière puisse indiquer dans un avis d'amende que l'affaire peut être réglée sans procédure judiciaire si la personne responsable du péage reconnaît l'infraction et se déclare disposée à payer l'amende spécifiée dans l'avis d'amende dans un délai déterminé. L'article 752 de la loi sur l'administration de la justice s'applique par analogie dans ces cas.

Cette disposition implique que les affaires peuvent être tranchées sans procédure judiciaire si la personne qui viole l'article 7, paragraphe 1, ou l'article 8, paragraphe 1 ou 5, plaide coupable de l'infraction, en acceptant l'avis d'amende de l'autorité danoise de la circulation routière. Dans les cas non compliqués, l'autorité danoise de la circulation routière émettra un avis d'amende.

Sund og Bælt Holding A/S s'acquittera de la tâche de collecte de données pour l'application par l'autorité danoise de la circulation routière du dispositif de péage assorti d'avis d'amendes administratives. Sund og Bælt Holding A/S contribuera également à la gestion des dossiers, à la collecte des paiements, à l'enregistrement des véhicules étrangers et aux informations sur le système. En outre, les données recueillies peuvent également être utilisées lors du signalement à la police dans les cas où l'avis d'amende n'est pas accepté.

L'autorité danoise de la circulation routière devra procéder à une évaluation des cas que Sund og Bælt Holding A/S aura préparés en vue de l'émission d'un éventuel avis d'amende administrative. Par conséquent, sur la base des documents obtenus, l'autorité danoise de la circulation routière sera saisie des circonstances de l'affaire et décidera s'il convient d'adresser un avis d'amende au propriétaire ou à l'utilisateur pour l'infraction constatée. La documentation consistera en une image de l'avant ou de l'arrière du véhicule, où la plaque d'immatriculation peut être clairement lue, et avec des informations sur l'heure et le lieu d'immatriculation. En outre, la documentation montrera le résultat de la

PROJET

validation des données de conduite, qui stipule que le véhicule concerné n'a pas soumis de données de conduite ni acheté de billet d'itinéraire.

Si l'autorité danoise de la circulation routière décide d'émettre un avis d'amende administrative, le système de gestion des dossiers l'enverra automatiquement, dans la mesure du possible, via la poste numérique. S'il existe des doutes probants sur une affaire, l'autorité danoise de la circulation routière devra déposer un rapport de police.

Les messages numériques sont réputés avoir atteint le propriétaire ou l'utilisateur lorsqu'ils sont à leur disposition de façon numérique, conformément à la loi sur la poste numérique provenant d'expéditeurs publics (loi consolidée n° 686 du 15 avril 2021).

Pour les véhicules étrangers, l'avis d'amende administrative sera envoyé à l'adresse du propriétaire (ou de l'utilisateur), qui apparaîtra à partir des informations fournies par Sund og Bælt Holding A/S à l'autorité danoise de la circulation routière. Cela se fera également automatiquement après approbation dans le système de gestion des dossiers.

L'avis d'amende administrative contiendra des indications sur la capacité du redevable de reconnaître les faits ou de ne pas accepter l'avis d'amende afin de saisir le juge.

Il est également prévu que le paiement soit effectué sur un compte de Sund og Bælt Holding A/S, qui sera responsable du suivi des paiements effectués dans les délais fixés par l'autorité danoise de la circulation routière.

Il est prévu qu'un rappel soit envoyé automatiquement si aucun paiement n'a été effectué dans un certain délai. Le délai est normalement fixé à 14 jours. Dans les cas où une lettre physique est envoyée, le délai peut être fixé à 28 jours. Toutefois, un rappel ne sera pas envoyé si le mis en cause présente des objections qui suscitent des doutes quant à l'opportunité d'imposer une sanction, conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2. Seules les objections relatives à la propriété du véhicule ou aux circonstances de l'utilisateur ou à l'information selon laquelle le véhicule a été volé au moment de l'infraction peuvent être invoquées. Toute autre

PROJET

objection concernant l'avis d'amende émis devra être adressée à la police. Toutefois, des objections ne peuvent être soulevées à l'encontre de la police que lorsque l'affaire leur a été transférée.

Si, après l'envoi d'un rappel, aucune acceptation, aucun paiement ou aucune objection pertinente n'est reçue de la part de l'accusé, l'autorité danoise de la circulation routière transmettra un rapport de police.

Les procédures sont enregistrées auprès de l'autorité danoise de la circulation routière lorsque l'affaire est clôturée dans le système de gestion des dossiers de Sund og Bælt Holding A/S. L'affaire sera clôturée dans le système de gestion des dossiers de Sund og Bælt Holding A/S lorsque l'amende aura été payée, lorsqu'un rapport de police aura été déposé, ou lorsqu'il sera mis fin à la procédure sur la base d'objections du mis en cause concernant les conditions du propriétaire ou de l'utilisateur ou de prise sans le consentement du propriétaire.

Sund og Bælt Holding A/S développera un système de gestion des dossiers auquel l'autorité danoise de la circulation routière aura accès et dans lequel chaque cas sera traité par l'autorité danoise de la circulation routière avant qu'un avis d'amende ne soit émis si nécessaire. Seule l'autorité danoise de la circulation routière peut émettre des avis d'amende administrative.

Il n'y aura pas de droit de recours contre l'émission par l'autorité danoise de la circulation routière d'un avis d'amende administrative. Un avis d'amende n'est pas une décision et il ne sera donc pas possible de faire un recours contre l'amende non plus. Si l'avis d'amende n'est pas accepté, l'affaire sera renvoyée à la police qu'une décision de justice puisse être prise.

Il est proposé que l'article 752 relatif aux interrogatoires de la loi sur l'administration de la justice s'applique par analogie aux affaires concernant les avis d'amende.

Il est proposé au *paragraphe 2* que les règles de la loi sur l'administration de la justice concernant les conditions relatives au contenu d'un acte d'accusation et le fait que le mis en cause n'est pas tenu de formuler des

PROJET

observations s'appliquent aux avis d'amende dont il est question au paragraphe 1.

Il est proposé au *paragraphe 3* que l'acceptation de l'amende entraîne la fin des poursuites pénales. L'acceptation a le même effet répétitif qu'une décision de justice.

L'acceptation aura le même effet répétitif qu'une décision de justice. Si l'avis d'amende n'est pas adopté, l'autorité danoise de la circulation routière transmettra l'affaire à la police.

Les avis d'amende administrative qui pourraient être imposés sur une base objective conditionnelle avec une proposition ne figureront pas au casier judiciaire, car les infractions aux péages routiers ne sont pas couvertes par l'ordonnance n° 1860 du 23 septembre 2021 sur le traitement des données à caractère personnel dans le fichier central du casier judiciaire.

Il est proposé au *paragraphe 4* qu'une notification conformément au paragraphe 1 peut être faite si l'infraction est constatée dans le cadre d'un contrôle du péage, conformément à l'article 6, paragraphe 4, à moins qu'une infraction n'ait été constatée au cours des dernières 24 heures pour le même véhicule, ce qui aboutit à une notification.

Cela implique qu'au moins 24 heures doivent s'écouler entre deux constatations d'une ou de deux infractions, conformément à l'article 16, paragraphe 1, relatives au même véhicule, avant que cela ne déclenche l'émission de deux avis d'amende administrative. Si le véhicule est à nouveau observé après 24 heures, cela déclenchera un nouvel avis d'amende.

Concernant l'article 18

Il est proposé au *paragraphe 1* que la loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 2023, sans préjudice du paragraphe 2.

La loi a un impact sur le commerce et l'industrie et entre donc en vigueur pour le commerce et l'industrie conformément aux dates communes d'entrée en vigueur de la législation commerciale.

PROJET

Il est proposé au *paragraphe 2* que le ministre danois des finances fixe la date d'entrée en vigueur de l'article 6, paragraphe 4, de la loi.

L'article 6, paragraphe 4 proposé concerne le contrôle par Sund og Bælt Holding A/S du respect des règles sur la responsabilité en matière de péage en vertu de la présente loi. Le contrôle est effectué de façon électronique, et le véhicule n'est donc pas arrêté.

Pour que Sund og Bælt Holding A/S puisse effectuer le contrôle numérique proposé, la société doit avoir accès, entre autres, au numéro CPR des propriétaires ou utilisateurs des véhicules redevables du péage. Aujourd'hui, Sund og Bælt Holding A/S dispose d'un accès direct aux informations figurant dans le registre national des véhicules sur l'identité du propriétaire ou de l'utilisateur d'un véhicule, conformément à l'article 17, paragraphe 2, point 8), de la loi sur l'immatriculation des véhicules. Toutefois, cet accès n'est pas suffisant pour l'exécution des tâches de Sund og Bælt Holding A/S en vertu du présent projet de loi.

Conformément à l'article 17a, paragraphe 2, de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, Sund og Bælt Holding A/S peut collecter et traiter des données personnelles lorsque cela est nécessaire à l'exécution des tâches de Sund og Bælt Holding A/S dans le cadre du système de zone environnementale. Dans les mêmes conditions que celles spécifiées dans la première phrase, Sund og Bælt Holding A/S peut collecter et traiter des informations provenant du registre national des véhicules, y compris des numéros d'identification personnels et des informations protégées sur le nom et l'adresse.

Outre le projet de loi sur les péages routiers, et afin de soutenir l'autorisation de traitement des données par Sund og Bælt Holding A/S, il est envisagé d'étendre l'article 17a de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, de sorte qu'il soit inscrit dans la loi que Sund og Bælt Holding A/S puisse également effectuer des tâches liées au dispositif de péage, y compris l'enregistrement automatique des plaques d'immatriculation et la collecte de données à caractère personnel lorsque cela est nécessaire à l'accomplissement de ses tâches. Cette extension ne fait pas partie de ce projet de loi.

PROJET

Sans l'extension envisagée de l'article 17a de la loi sur Sund og Bælt Holding A/S, Sund og Bælt Holding A/S n'aura pas le pouvoir d'exécuter les tâches de contrôle que la société devra effectuer en vertu de la présente loi.

Il est prévu que des projets de lois modifiant la loi sur Sund og Bælt Holding A/S soient déposés et adoptés avant le 1^{er} janvier 2025, date à laquelle il est proposé que le dispositif de péage prenne effet.

Il est prévu que le ministre danois des finances fixe la date d'entrée en vigueur de l'article 6, paragraphe 4, proposé au 1^{er} janvier 2025.

Il est proposé au *paragraphe 3* que les articles 1 à 5, l'article 6, paragraphes 1 à 3 et 5, et les articles 7 à 17 de la loi s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2025.

Cela signifie que le dispositif de péage entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Il est proposé au *paragraphe 4* que le gouvernement soit autorisé à résilier, au nom du Danemark, l'accord relatif à la perception des péages pour l'utilisation de certaines routes par les poids lourds du 9 février 1994 d'ici le 1^{er} janvier 2025.

Pour les conséquences de la résiliation de l'accord, voir le point 3.3 des observations générales.

La directive 1999/62/CE (directive «Eurovignette») telle que modifiée dispose qu'aucun péage routier kilométrique ne peut être introduit parallèlement à la coopération Eurovignette, conformément à son article 7, paragraphe 3. Par conséquent, au plus tard la veille de l'introduction du péage kilométrique, le Danemark doit cesser de percevoir le péage Eurovignette.

Il résulte de l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception des péages pour l'utilisation de certaines routes par les poids lourds qu'il existe un délai de préavis de neuf mois jusqu'à la fin d'une année civile.

PROJET

Il est donc nécessaire d'engager un processus immédiatement après l'entrée en vigueur de la loi en vue du retrait du Danemark.

Il est proposé au *paragraphe 5* de réduire de 1/366 les taux de péage fixés à l'article 3 de la loi sur les péages routiers pour chaque jour commencé dans l'année civile à compter du 1^{er} janvier 2024.

La disposition proposée doit être considérée à la lumière du fait que les véhicules danois font actuellement l'objet d'un péage Eurovignette basé sur la durée pour une période d'un an à la fois. La disposition garantit ainsi que les véhicules danois n'auront pas à payer à la fois les péages routiers actuels et les péages routiers en vertu de cette loi pour conduire dans la même période.

Il est proposé au *paragraphe 6* que les Eurovignettes ne soient plus valables au Danemark à compter du 1^{er} janvier 2025.

L'Eurovignette ne sera pas valable au Danemark à partir du 1^{er} janvier 2025, de sorte que les véhicules étrangers, y compris ceux du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède, seront, à partir de cette date, tenus de payer des péages routiers conformément aux dispositions de la présente loi pour la conduite sur le réseau routier avec péages au Danemark.

Les véhicules étrangers pour lesquels un péage Eurovignette pour une certaine durée aura été payé après le 1^{er} janvier 2025 continueront à circuler au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède pendant la période de validité du péage, à condition que ces pays ne modifient pas leurs règles.

Il est proposé au *paragraphe 7* que la loi sur les péages routiers (voir l'ordonnance n° 174 du 21 février 2020) soit abrogée le 1^{er} janvier 2025.

Ce projet de loi remplacera la loi sur les péages routiers.

Concernant l'article 19

Il est proposé que la loi ne s'applique pas aux îles Féroé et au Groenland.

La raison en est que les questions relatives aux taxes et aux impôts ont été reprises par les îles Féroé et le Groenland.