

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 19/07/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil afin d'améliorer le système de contrôle par tachygraphe dans le domaine des transports par route.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : l'installation et l'utilisation des tachygraphes sont réglementées par l'UE depuis 1970. La législation actuellement en vigueur pour l'appareil de contrôle est le règlement (CEE) n° 3821/85. Le tachygraphe remplit une fonction essentielle dans le contrôle du respect des règles relatives à la durée de conduite et aux temps de repos par les conducteurs routiers professionnels. Il contribue à l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des conducteurs et permet de garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier.

À l'heure actuelle, une proportion non négligeable des véhicules soumis à un contrôle ne respectent pas la législation en matière sociale. Environ un quart d'entre eux ont commis des infractions à la réglementation sur les tachygraphes. En outre, il est possible d'améliorer encore la manière dont le tachygraphe (numérique) aide le conducteur dans son travail et contribue à l'efficacité du transport. Même si l'introduction du tachygraphe numérique dans les véhicules immatriculés (après le 1^{er} mai 2006) a déjà considérablement réduit la charge administrative imposée aux différentes parties intéressées, les coûts annuels liés au contrôle, estimés à environ 2,7 milliards EUR, sont encore trop élevés.

Par conséquent, la proposition vise à faire mieux respecter la législation sociale et à réduire les charges administratives inutiles, en développant les aspects techniques du tachygraphe et en améliorant l'efficacité. Elle s'inscrit dans le cadre de la politique exposée par la Commission dans le cadre du [livre blanc sur les transports du 28 mars 2011](#). Elle contribue également à la mise en œuvre du [Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe](#) et de la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

ANALYSE D'IMPACT : différentes combinaisons de mesures constituant différentes solutions stratégiques viables pour atteindre les objectifs recherchés ont été élaborées :

- **la combinaison 1 (C1)** est une combinaison technique qui vise simplement à améliorer les tachygraphes existants ;
- **la combinaison 2 (C2)** est également une combinaison de mesures techniques, mais elle élargirait sensiblement la gamme des fonctionnalités du tachygraphe numérique et conduirait à un nouveau type de tachygraphe numérique ;
- **la combinaison 3 (C3)** ne comporte que des mesures non techniques (ex : ateliers plus dignes de confiance ; manipulation frauduleuse de la carte de conducteur plus difficile ; amélioration de la formation du personnel chargé des contrôles ; degré minimal d'harmonisation des sanctions) ;
- **la combinaison 4 (C4)** associe des mesures techniques à des mesures d'amélioration du système (C2 + C3).

L'analyse réalisée montre que **la solution à privilégier est la combinaison 4**. Celle-ci a en effet un potentiel de réduction de la charge administrative de 515,5 millions EUR, ce qui est nettement supérieur au coût global de sa mise en œuvre complète.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition a pour objet de réviser le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil afin d'améliorer le système de contrôle par tachygraphe. Les principales modifications introduites dans le règlement proposé sont les suivantes:

- **Communication à distance à partir du tachygraphe à des fins de contrôle** : cette mesure fournira aux autorités chargées du contrôle certaines informations fondamentales sur le respect de la réglementation avant qu'un véhicule ne soit arrêté pour un contrôle sur route.
- **Intégration de la carte de conducteur dans le permis de conduire** : la mesure permettra d'améliorer la sûreté du système car les conducteurs seraient moins enclins à utiliser leur permis de conduire pour frauder. Elle permettra aussi de réduire considérablement la charge administrative.
- **Enregistrement automatique de la localisation précise par GNSS** : cette mesure fournira aux autorités chargées du contrôle davantage d'informations pour contrôler le respect de la législation sociale.
- **Intégration des tachygraphes numériques dans les systèmes de transport intelligents (STI)**: le fait de doter les tachygraphes d'une interface harmonisée et normalisée permettra aux autres applications STI d'accéder plus facilement aux données enregistrées et produites par le tachygraphe numérique.
- **Accroître la fiabilité des ateliers** : le renforcement du cadre juridique relatif à l'agrément des ateliers, par exemple en adoptant un système de contrôles réguliers et inopinés et de prévention des conflits d'intérêts permettra d'accroître la fiabilité des ateliers et de limiter les risques de manipulation et de fraude.
- **Degré minimal d'harmonisation des sanctions** : cette harmonisation minimale garantit que les infractions à la réglementation en matière de tachygraphes qui sont classées dans la catégorie des «infractions très graves» et des «infractions les plus graves» dans la législation de l'UE seront passibles des sanctions les plus lourdes prévues par les législations nationales.
- **Formation du personnel chargé des contrôles**: en vertu du règlement, les États membres seront tenus de dispenser une formation adéquate au personnel chargé de contrôler les équipements.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.