

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 03/07/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 488 voix pour, 67 voix contre et 129 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire, modifie la proposition de la Commission comme suit :

Tachygraphe : le Parlement suggère de remplacer le terme «appareil de contrôle» utilisé dans la proposition par celui de «tachygraphe» : ce dernier est défini comme le dispositif destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer, stocker et fournir d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules en ce qui concerne la répartition de la période de travail journalière du conducteur et les données visées au règlement. Il a précisé la définition d'«unité embarquée» et introduit les définitions de «tachygraphe analogique», de «tachygraphe numérique» et de «capteur de poids».

Le Parlement demande que d'ici à 2020, tous les véhicules qui ne sont pas exemptés de l'application du règlement soient équipés d'un **tachygraphe intelligent**.

Objet du règlement: les députés souhaitent insérer dans le texte du règlement les **prescriptions** qui doivent être respectés pour l'utilisation des tachygraphes. L'objet de la proposition devrait également inclure le **contrôle** des tachygraphes, en plus des obligations et exigences relatives à la construction, à l'installation, à l'utilisation et à l'essai de ceux-ci.

Prescriptions: le Parlement a introduit des dispositions sur les **exigences essentielles** concernant la construction, l'installation, l'utilisation, la vérification et le contrôle des tachygraphes et de leurs fonctions, les données à enregistrer, ainsi que sur les principes relatifs aux droits d'accès et à la protection des données, de manière que le dispositif du règlement offre la base aux **spécifications** devant être élaborées par la Commission par le biais d'actes délégués.

Un article spécifique en la matière a été inséré. Ces spécifications devraient couvrir à la fois la mise à jour des exigences actuellement énoncées dans les annexes et l'élaboration des exigences relatives à l'introduction du **tachygraphe intelligent**. Au cours de l'élaboration des spécifications, la Commission devra tenir compte des normes en vigueur et veiller en particulier à garantir **l'interopérabilité et la compatibilité** entre les différentes versions des tachygraphes numériques.

Après la publication des spécifications techniques, l'industrie disposerait de deux ans pour mettre le produit sur le marché. En ce qui concerne la connexion du tachygraphe à un GNSS, seules devraient être utilisées les connexions à un **service gratuit** de positionnement par satellite.

Le cadre de base de l'utilisation de cette nouvelle technologie devrait être défini en suivant la procédure de codécision et pas uniquement au moyen d'actes délégués de la Commission.

Protection des données: après avis du contrôleur européen de la protection des données, quelques amendements ont été introduits pour **clarifier les modalités du traitement des données**, dont celles devant être traitées par le tachygraphe et le traitement des données à caractère personnel relatives aux conducteurs.

Les données à communiquer à des fins de contrôle devraient être limitées aux messages détectant une manipulation ou une utilisation abusive du tachygraphe. L'accès aux données communiquées devrait être limité aux instances chargées de faire appliquer la réglementation qui sont autorisées à contrôler les infractions et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe. Les données devraient être effacées au plus tard deux heures après leur communication, à moins que les données n'indiquent une possible manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe.

STI harmonisée: un amendement vise à établir le cadre de base de l'utilisation, par les applications STI, des données traitées par le tachygraphe. La priorité devrait être donnée à l'élaboration d'une application STI harmonisée qui permette aux conducteurs d'interpréter les données enregistrées par le tachygraphe afin de les aider à se conformer à la législation sociale.

Homologation des logiciels de contrôle: le Parlement propose d'instaurer l'homologation des logiciels utilisés par les agents de contrôle pour interpréter les données stockées sur le tachygraphe. Le logiciel utilisé par les autorités de contrôle devrait être homologué afin de garantir les mêmes résultats dans toute l'Europe lors de l'interprétation des données à des fins de détection d'infractions à la législation. Les principaux éléments du processus d'homologation devraient être établis dans le texte du règlement et non dans les annexes.

Le **certificat de sécurité** attestant la conformité au regard des objectifs de sécurité devrait être délivré par un organisme de certification reconnu par la Commission. Le **certificat de fonctionnement** serait délivré au fabricant uniquement après que des résultats positifs ont été obtenus à tous les essais fonctionnels. Le **certificat d'interopérabilité** serait délivré par un seul et même laboratoire sous l'autorité et la responsabilité de la Commission.

Scellement : le scellement constituant un élément important pour la détection des fraudes, les députés suggèrent d'inclure une disposition énonçant ses caractéristiques principales dans le texte du règlement et pas uniquement dans les annexes.

Ateliers : les ateliers jouent un rôle essentiel en ce qui concerne le système tachygraphique. Comme, dans de nombreux cas, la manipulation du tachygraphe ne semble pas possible sans l'intervention ou l'accord d'un atelier, le Parlement propose que les contrôles couvrent **au moins 20%** (plutôt que 10%) des ateliers agréés par an.

Les députés demandent que les États membres surveillent et répriment **l'offre croissante d'installations frauduleuses** et l'installation de dispositifs de manipulation des appareils de contrôle sur l'internet. Ils devraient informer la Commission de leurs activités en la matière et cette dernière devrait mettre ces informations à la disposition de l'ensemble des autorités de contrôle.

Carte de conducteur : celle-ci devrait être délivrée dans un délai de **15 jours** à compter de la réception de la demande par l'autorité compétente.

Afin d'assurer une **concurrence loyale** en matière de transport routier international, les députés estiment que le contrat de travail individuel des conducteurs internationaux doit être régi par la législation du pays dans lequel ou à partir duquel, compte tenu de tous les facteurs qui caractérisent ses activités, le conducteur s'acquitte, de manière régulière, de la plupart de ses obligations vis-à-vis de son employeur, dans l'exécution de son contrat.

Au plus tard deux ans après la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait procéder à une analyse d'impact concernant la faisabilité et le bien-fondé d'une fusion de toutes les cartes utilisées par les conducteurs professionnels, et notamment la carte de conducteur et le permis de conduire.

Responsabilité de l'entreprise de transport: un amendement est introduit afin de mieux préciser certaines obligations de l'entreprise à l'égard de ses employés en ce qui concerne l'utilisation du tachygraphe. L'entreprise de transport devrait : i) donner aux conducteurs qu'elle emploie la **formation** et les instructions nécessaires en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes; ii) procéder à des **contrôles réguliers** pour s'assurer que les conducteurs font un usage correct des tachygraphes ; iii) ne prendre aucune disposition susceptible d'encourager les conducteurs qu'elle emploie à en faire une utilisation abusive.

Un amendement est proposé afin de préciser que les entreprises de transport devraient être responsables non seulement des infractions commises par leurs employés mais également de celles commises par les **conducteurs qui sont mis à leur disposition.**

Agents de contrôle : le Parlement demande que tous les agents de contrôle certifiés disposent d'un **équipement standard suffisant et de compétences légales** appropriées pour leur permettre d'exercer leurs fonctions conformément au règlement.

Au plus deux ans après la date d'entrée en vigueur du règlement, les agents de contrôle devraient passer un examen afin d'obtenir un **certificat de contrôle européen.** Cette certification harmonisée attesterait qu'ils ont les compétences appropriées pour exécuter efficacement leurs missions de contrôle définies dans le règlement. La Commission devrait adopter des décisions (sous forme d'actes d'exécution) sur les exigences et le contenu de l'examen.

Tous les deux ans, la Commission devrait présenter un rapport sur le nombre d'agents de contrôle qui suivent la formation dans chaque État membre et qui obtiennent le certificat de contrôle européen.

Infractions très graves : les députés proposent d'établir un **classement contraignant** des infractions très graves au règlement relatif aux tachygraphes. Il s'agit là des infractions très graves au règlement à l'examen identifiées par la Commission dans l'annexe III de la directive 2006/22/CE. Les sanctions infligées doivent toujours être effectives, dissuasives et proportionnées et des mesures concrètes doivent être prises afin d'éliminer la pratique consistant à infliger des amendes excessives pour des infractions mineures.

Numéro téléphonique de signalement : les députés proposent que la Commission mette en place un site internet et un numéro de téléphone accessible gratuitement dans toute l'Union que les conducteurs et autres parties prenantes pourraient appeler de façon anonyme pour signaler une fraude relevant du champ d'application du règlement.