

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 15/11/2013 - Position du Conseil

La position commune du Conseil a pris en compte la proposition de la Commission et retenu, intégralement ou en substance, bon nombre d'amendements proposés par le Parlement européen en première lecture.

D'une manière générale, **le Conseil a accueilli favorablement les objectifs visés dans la proposition de la Commission**, à savoir améliorer la sécurité du système du tachygraphe dans les transports routiers, diminuer les coûts administratifs et renforcer l'efficacité du contrôle du système.

Toutefois, la position du Conseil a introduit **des adaptations majeures** à la proposition de la Commission :

- en permettant aux États membres de disposer de la **souplesse** nécessaire pour appliquer les mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité ;
- en insistant sur la nécessité de renforcer la **protection des données** à caractère personnel dans le règlement et de clarifier les dispositions relatives aux **prescriptions techniques et fonctionnelles** du tachygraphe.

La position du Conseil sur les amendements du Parlement est la suivante :

Structure de l'acte juridique (actes délégués/actes d'exécution).

- Le Conseil a proposé de transférer les principales prescriptions techniques des annexes au texte du règlement; c'est sur cette base que la Commission devrait établir à un stade ultérieur les dispositions détaillées pertinentes via **des actes d'exécution** afin de garantir une application uniforme du règlement dans tous les États membres. Dans cette optique, la position du Conseil comporte des dispositions sur les définitions, les prescriptions techniques et données à enregistrer, les fonctions du tachygraphe numérique ainsi que l'écran et le dispositif d'avertissement.

Dispositions concernant les nouvelles technologies et la protection des données.

- **Renforcement de la protection des données** : le Conseil a accepté les amendements du Parlement visant à renforcer les dispositions sur la protection des données proposées par la Commission, en s'appuyant sur l'avis du Contrôleur européen de la protection des données
- **Enregistrement des données de localisation** : tenant compte, en partie, des préoccupations du Parlement, le Conseil a proposé d'enregistrer automatiquement les points de localisation **toutes les trois heures de temps de conduite accumulé** afin de faire mieux respecter la législation en vigueur par les conducteurs routiers professionnels.
- **Équiper les agents de contrôle du dispositif de détection précoce à distance** : la position du Conseil reflète en partie les préoccupations du Parlement en optant pour une **approche progressive** pour équiper les agents de contrôle du dispositif d'accès à distance. Dès lors, **quinze ans** après l'introduction du tachygraphe intelligent, les États membres devraient équiper, dans une mesure appropriée, leurs autorités chargées du contrôle du dispositif de détection précoce à distance. Jusqu' à cette date, cet équipement resterait facultatif pour les autorités chargées du contrôle.

Interface avec les systèmes de transport intelligents.

- Le Conseil a souhaité conserver un degré suffisant de **flexibilité** pour que les entreprises de transport restent en mesure de choisir si elles connectent ou non le tachygraphe avec des dispositifs extérieurs. De plus, le texte du Conseil a précisé que le dispositif extérieur connecté à l'interface n'aurait accès aux **données à caractère personnel** qu'après obtention du consentement explicite du conducteur auquel les données se rapportent.

Date d'entrée en vigueur du tachygraphe intelligent et équipement a posteriori des véhicules le tachygraphe intelligent.

- Selon la position du Conseil, le tachygraphe intelligent serait obligatoire - pour les véhicules immatriculés pour la première fois - **quarante mois après l'entrée en vigueur des spécifications techniques** des tachygraphes intelligents que la Commission compte élaborer pour le 31 décembre 2014 au plus tard.
- Le Conseil a considéré que l'équipement a posteriori des véhicules comme l'envisage le Parlement aurait des conséquences économiques disproportionnées. Le texte prévoit toutefois que les véhicules effectuant des transports internationaux devraient être équipés a posteriori du tachygraphe intelligent **quinze ans au plus tard** après que l'obligation de disposer du nouveau tachygraphe aura été imposée aux véhicules nouvellement immatriculés.

Installation de capteurs de poids dans le tachygraphe intelligent.

- La position du Conseil ne reprend pas les amendements du Parlement qui prévoyaient l'installation de capteurs de poids dans les tachygraphes intelligents. Un unique considérant fait référence à une future analyse qu'effectuerait la Commission pour évaluer dans quelle mesure ces capteurs pourraient contribuer à renforcer le respect de la législation.

Certification et formation des agents de contrôle.

- Le Conseil est opposé à tout système de certification pour les agents de contrôle. Toutefois, la position du Conseil prévoit que la Commission adopterait des mesures précisant **le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle**. Ce contenu devrait être inclus dans la formation fournie aux agents de contrôle dans les États membres.

Dérogations prévues dans le cadre du règlement n° 561/2006 (harmonisation de la législation sociale).

- Le texte du Conseil a tenu compte des préoccupations du Parlement. Il prévoit que les conducteurs non professionnels qui utilisent leurs véhicules pour le transport de matériel ou d'équipement nécessaires à leurs propres activités sont exemptés de l'obligation d'utiliser un tachygraphe s'ils circulent exclusivement dans un **rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de leur entreprise** et pour autant que leur véhicule ait une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes.

Harmonisation des infractions et sanctions.

- Le Conseil ne peut pas accepter l'approche proposée par le Parlement dans ses amendements et considère qu'il appartient aux États membres d'établir des règles sur les sanctions applicables en cas d'infraction au règlement. Un nouveau considérant est ajouté pour souligner que les règles existantes devraient être appliquées de façon uniforme par les autorités des États membres.

Renforcer la fiabilité des ateliers.

- Le Conseil n'a pas retenu l'amendement du Parlement visant à faire passer à 20% le pourcentage des ateliers agréés qui seraient l'objet de contrôles techniques inopinés. Il a préféré **donner aux États membres la souplesse nécessaire** pour décider en interne de la manière d'agir, tout en établissant un ensemble de critères minimaux pour l'agrément des ateliers.
- Afin de garantir la fiabilité des ateliers, le Conseil a : i) fait passer **d'un à deux ans** le rythme des contrôles réguliers des procédures que les ateliers appliquent lorsqu'ils interviennent sur des tachygraphes, ii) conservé le pourcentage de **10%** fixé dans la proposition de la Commission pour les ateliers devant faire l'objet de contrôles techniques inopinés et iii) maintenu la **durée de validité de la carte d'atelier (un an)** comme l'a proposé la Commission.

Responsabilité de l'entreprise pour les infractions commises par les chauffeurs.

- En tenant compte des préoccupations du Parlement, le Conseil a proposé de subordonner cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des dispositions concernant la préparation insuffisante des chauffeurs par l'entreprise. En outre, le texte du Conseil prévoit que les entreprises de transport devraient être tenues pour responsables des infractions commises par leurs conducteurs ou par les conducteurs mis à leur disposition.

Intégration de la carte tachygraphique de conducteur dans le permis de conduire.

- Le Conseil n'a pas retenu l'amendement du Parlement. Il considère que la modification de la directive sur les permis de conduire nécessite que la Commission établisse **une analyse complète des coûts et bénéfices** avant qu'une décision puisse être prise sur cette question complexe.

Cartes tachygraphiques de conducteur pour les conducteurs de pays tiers.

- Le Conseil a accepté d'introduire dans le règlement une nouvelle disposition pour résoudre la question des conducteurs de pays tiers non signataires de l'AETR (accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route).
- En outre, la position du Conseil prévoit que la Commission contrôlera de près la délivrance de ces cartes de conducteur temporaires à des conducteurs de pays tiers, en particulier pour s'assurer qu'il n'y a pas d'effets négatifs sur le marché du travail.