

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 19/12/2013 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Silvia-Adriana ICU (S&D, RO), la commission des transports et du tourisme a **approuvé, sans amendement**, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant 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 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Après l'adoption de la position en première lecture du Parlement en séance plénière, le 3 juillet 2012, les négociations informelles ont débuté avec la présidence chypriote et se sont poursuivies avec la présidence irlandaise. Après trois cycles de trilogue avec la présidence irlandaise, les équipes de négociation du Parlement et du Conseil sont parvenues à un accord sur ce dossier le 14 mai 2013.

Dès lors que **la position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord obtenu lors des trilogues**, le rapport recommande que la commission l'adopte sans y apporter d'autres amendements.

Les principaux points du compromis sont les suivants :

Tachygraphe intelligent: le Parlement est favorable à l'introduction du tachygraphe intelligent. Au cours des négociations, il a clairement été signifié qu'il convenait de veiller à ce que le tachygraphe intelligent soit efficace tout en restant d'un prix abordable.

Le tachygraphe intelligent comportera deux nouvelles fonctionnalités: la communication à distance aux fins de contrôle et l'enregistrement des données relatives à la localisation. Outre l'inclusion de nouvelles garanties relatives à la protection des données à caractère personnel et à la protection de la vie privée, l'accord a précisé ces fonctionnalités:

- **Communication à distance aux fins de contrôle :** le texte contient à présent une liste exhaustive d'éléments à transmettre aux agents chargés des contrôles. En aucun cas, la communication à distance aux fins de contrôle ne saurait conduire à des amendes ou des sanctions automatiques infligées au conducteur ou à l'entreprise.
- **Équipement des agents de contrôle :** les États membres sont tenus d'équiper leurs agents de contrôle pour la communication à distance avant la date limite fixée. Dès la première lecture, l'objectif de l'équipe de négociation du Parlement était d'obtenir que le mécanisme de communication à distance soit basé sur une technologie simplifiée et, partant, plus abordable, de manière à limiter autant que possible les investissements des États membres.
- **Enregistrement des données relatives à la localisation :** des points intermédiaires venant s'ajouter aux points où commence et où finit la période de travail journalière ont été introduits afin de faciliter les contrôles. L'enregistrement se fera automatiquement après trois heures de conduite ininterrompue. Le signal satellite à utiliser sera gratuit.
- **Délai pour l'introduction du tachygraphe intelligent:** la Commission avait proposé 48 mois; finalement, le Conseil et le Parlement se sont accordés sur un délai de 36 mois pour la mise sur le marché du tachygraphe intelligent.
- **Utilisation des systèmes de transport intelligents (STI):** le texte approuvé ne rend pas obligatoire l'utilisation d'interfaces STI, mais prévoit qu'après une période de 36 mois, tout tachygraphe intelligent connecté à une application STI devra utiliser une interface normalisée.

Exigences auxquelles doit répondre le tachygraphe : celles-ci ont été définies de manière plus précise et incluent à présent des références à la concurrence entre les fabricants:

- **Droits de propriété intellectuelle:** afin de permettre une concurrence équitable dans le développement d'applications liées au tachygraphe, les droits de propriété intellectuelle ou les brevets concernant la transmission de données vers le tachygraphe ou à partir de celui-ci devraient être accessibles à tous sans paiement de redevances (utilisation de normes ouvertes).
- **Utilisation de dispositifs externes:** les fonctionnalités des tachygraphes intelligents peuvent être activées par l'intermédiaire de dispositifs externes.

De nouvelles dispositions relatives aux fonctions du tachygraphe, aux données devant être enregistrées, aux avertissements et à l'affichage des informations destinées au conducteur ont été intégrées dans le texte du règlement.

Protection des données et de la vie privée: le texte comporte de nouvelles garanties faisant suite aux inquiétudes exprimées par le Parlement dans sa position en première lecture.

Post-équipement: l'équipe de négociation du Parlement a insisté pour qu'une disposition relative au post-équipement soit introduite dans le texte. Par conséquent, dans un délai de 15 ans après la mise sur le marché du tachygraphe intelligent, tous les véhicules devraient en être équipés.

Agents de contrôle: leur rôle a été renforcé moyennant l'insertion d'un nouvel article à cet effet. La Commission établira le contenu de la formation suivie par les agents de contrôle dans l'Union, qui inclura une interprétation uniforme de la législation sociale.

Cartes temporaires: le contrôle des conducteurs non-résidents sera amélioré en leur accordant l'autorisation d'utiliser des tachygraphes numériques.

La proposition de réunir le permis de conduire et la carte du conducteur en un seul document n'a pas été considérée comme suffisamment aboutie à ce stade et a été supprimée

Responsabilité des entreprises de transport: cette disposition a été modifiée afin de clarifier le texte quant aux obligations et à la responsabilité de ces entreprises.

Règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route: le souci principal de l'équipe de négociation du Parlement a été de s'assurer que cette législation s'applique aux «conducteurs professionnels».

Le texte approuvé n'impose pas l'utilisation du tachygraphe pour les camions de moins de 7,5 t utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur (conducteurs non professionnels).