Informations de base

1994/0187(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique) Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe Modification 2001/0241(COD) **Subject** 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	Procédure terminée

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	WIJSENBEEK Florus A. (ELDR)	11/10/1994

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	WIJSENBEEK Florus A. (ELDR)	11/10/1994

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	THYSSEN Marianne (PPE)	20/12/1994

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2117	1998-09-24
Transports, télécommunications et énergie	1992	1997-03-11
Transports, télécommunications et énergie	2016	1997-06-17
Transports, télécommunications et énergie	1857	1995-06-19
Transports, télécommunications et énergie	2059	1997-12-10
Transports, télécommunications et énergie	1979	1996-12-13

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé

09/02/1994	Informations supplémentaires		Résumé
22/07/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0323	Résumé
26/09/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
19/06/1995	Débat au Conseil		
22/06/1995	Vote en commission		Résumé
22/06/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0155/1995	
12/07/1995	Débat en plénière		Résumé
21/11/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0550	Résumé
13/12/1996	Débat au Conseil		
11/03/1997	Débat au Conseil		
11/12/1997	Publication de la position du Conseil	10116/1/1997	Résumé
15/01/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/03/1998	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/03/1998	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0116/1998	
30/03/1998	Débat en plénière		Résumé
02/07/1998	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1998)0355	Résumé
24/09/1998	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
24/09/1998	Fin de la procédure au Parlement		
09/10/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1994/0187(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Modifications et abrogations	Modification 2001/0241(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 075
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/09595

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0155/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004	22/06/1995	

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0348/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0118-0128	13/07/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0116/1998 JO C 138 04.05.1998, p. 0006	17/03/1998	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0175/1998 JO C 138 04.05.1998, p. 0018-0026	31/03/1998	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10116/1/1997 JO C 043 09.02.1998, p. 0006	11/12/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1994)0323 JO C 243 31.08.1994, p. 0008	22/07/1994	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0550 JO C 025 31.01.1996, p. 0005	21/11/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1998)0026	12/01/1998	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1998)0355	02/07/1998	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0189/1995 JO C 110 02.05.1995, p. 0019	22/02/1995	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 1998/2135
JO L 274 09.10.1998, p. 0001 — Résumé

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 12/01/1998 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La position commune du Conseil a, sur le fond, suivi l'avis du Parlement européen qui, en première lecture, avait demandé que soit ouverte la voie à l'introduction d'une nouvelle génération d'appareils de contrôle entièrement digitaux avvec une mémoire intégrée (système I B). Depuis maintenant plus de deux ans, les progrès marqués dans la technique et la réflexion des industriels indiquent clairement que cette voie était la bonne et que, par conséquent, il n'était plus justifié de maintenir l'option (annexe I A) qui était une évolution intermédiaire entre le chronotachygraphe actuel et l'appareil de contrôle entièrement digital. Puisque l'option I B répond entièrement aux objectifs que la Commission visait lors de l'établissement de sa proposition de modification du règlement 3821/85/CEE et de la directive 88/599/CEE, la Commission exprime une opinion favorable sur l'ensemble du texte de la position commune.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 22/07/1994 - Document de base législatif

La proposition de modification du règlement 3821/85 a pour objectif de prévoir l'installation obligatoire d'un dispositif complémentaire à l'appareil de contrôle actuellement utilisé par les conducteurs professionnels afin d'améliorer l'application et le respect de la législation sociale dans le domaine du transport routier, telle qu'elle est fixée par le règlement (CEE) n° 3820/85, législation fréquemment transgressée. Concrètement, il est proposé d'améliorer le système existant (tachygraphe) en le complétant d'un dispositif permettant le stockage numérique, dans une carte à mémoire du conducteur, des principales données requises pour la détermination des temps de conduite et de repos. Installé à bord des véhicules utilitaires, cet équipement complémentaire permettra aux autorités de contrôler sur le terrain, de manière rapide et fiable, le respect des dispositions sociales. Dans le même temps, il permettra au conducteur d'éviter toute transgession involontaire de ces dispositions. Le système permettra également aux autorités de procéder à un examen approfondi des temps de conduite et de repos des conducteurs, au siège même de l'entreprise. Un délai de mise en oeuvre d'environ trois ans est prévu entre la date d'adoption formelle de la proposition et le début de l'installation obligatoire du dispositif sur les nouveaux véhicules.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 24/09/1998 - Acte final

OBJECTIF: prévoir l'installation obligatoire d'un dispositif complémentaire à l'appareil de contrôle (tachygraphe) actuellement utilisé par les conducteurs professionnels afin d'améliorer l'application et le respect de la législation sociale dans le domaine du transport routier. MESURE DE LA COMMUNAUTE: règlement 2135/98/CE du Conseil modifiant le règlement 3821/85/CE concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant la directive 88/599/CEE. CONTENU: le règlement vise à essentiellement à améliorer le système existant (tachygraphe) en le complétant par un dispositif permettant le stockage numérique, dans une carte à mémoire du conducteur, des principales données requises pour la détermination des temps de conduite et de repos. Le règlement prévoit l'installation obligatoire d'un appareil de contrôle entièrement digital, conforme aux prescriptions de l'annexe I B, sur tous les véhicules neufs, à partir du 01/07/2000 si toutes les conditions prévues sont réunies, à savoir, notamment, que certaines spécifications techniques détaillées de l'annexe I B soient arrêtées si possible avant le 01/07/1998, selon la procédure de comité de type III a). Le règlement prévoit en outre: - l'octroi par chaque Etat membre de l'homologation CE pour les nouveaux appareils de contrôle fabriqués conformément aux spécifications techniques de l'annexe I B; - l'attribution d'une responsabilité partagée entre employeurs et conducteurs concernant le bon fonctionnement et la bonne utilisation du système; - la fixation de conditions précises pour la délivrance de la carte de conducteur (critère de la résidence normale), pour la durée de validité de la carte, pour les conditions de remplacement, de renouvellement, de reconnaissance mutuelle, d'échange, de suspension ou de retrait de la carte; - la mise en mémoire pendant au moins 365 jours des données nécessaires au contrôle du respect du règlement; - la mise en mémoire du symbole du pays où le conducteur commence sa période de travail journalière et celui du pays où il la finit; - des modalités relatives aux contrôles sur route qui prennent en compte la coexistence des deux systèmes (possibilité de circuler tant pour les véhicules munis d'appareils de contrôle conformes à l'annexe I que pour les véhicules munis d'appareils conformes à l'annexe I B); - un mécanisme qui fixe la date d'installation obligatoire des appareils de contrôle conformes à l'annexe I B (et la délivrance par les Etats membres des cartes de conducteur) en fonction de la date de publication au Journal officiel des CE de certaines spécifications techniques détaillées de l'annexe I B (si possible avant le 01/07/1998); - l'exigence pour certains véhicules déjà en circulation, de remplacer l'appareil de contrôle existant par un appareil conforme aux prescriptions de l'annexe I B, en cas de défectuosité du premier. Les modifications apportées à la directive 88 /599/CEE visent essentiellement à: - ne pas créer de discrimination, lors des contrôles sur route, entre les conducteurs de véhicules équipés de l'appareil decontrôle actuel (avec disque) et les conducteurs de véhicules équipés d'appareils de contrôle conformes à l'annexe I B et de cartes de conducteur; - permettre le contrôle par les autorités compétentes, dans leurs propres locaux, des données enregistrées par les appareils de contrôle conformes à l'annexe I B et par les cartes de conducteur. ENTREE EN VIGUEUR: 10/10/1998.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 02/07/1998 - Proposition législative modifiée

La proposition réxaminée de la Commission intègre les amendements du Parlement européen visant à: - couvrir, outre les cartes de conducteur, l'ensemble des cartes à mémoire prévues à l'annexe IB; - permettre une homologation globale ou séparée des composants de l'appareil de contrôle; - clarifier ou renforcer certaines dispositions visant à garantir la sécurité opérationnelle du nouvel appareil de contrôle; - exiger, en ce qui concerne l'appareil de contrôle conforme à l'annexe IB, un enregistrement distinct des temps de travail et de disponibilité; - préciser le type de documents d'impression que le conducteur doit être en mesure de présenter dans certains cas. En revanche, la Commission ne retient pas l'amendement qui

visait à introduire un nouveau considérant invitant la Commission et le Conseil à négocier sans délai avec les pays tiers de l'AETR pour qu'ils adoptent une réglementation identique.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 21/11/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient 20 des 32 amendements adoptés par le PE en première lecture. Les principaux amendements repris sont ceux qui : - proposent une annexe supplémentaire (annexe IB) définissant autant que possible les spécifications techniques du matériel d'enregistrement dans lequel la feuille d'enregistrement est remplacée par une mémoire électronique; - améliorent la sécurité informatique; - suppriment l'exigence d'un signal d'avertissement externe. La Commission a refusé les autres amendements et notamment ceux ceux concernant la fixation d'une date de suppression du système existant, le comité chargé d'assister la Commission ou le rééquipement des véhicules postérieurs à 1985.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 11/12/1997 - Position du Conseil

La position commune du Conseil suit et développe la proposition modifiée de la Commission, qui intègre les amendements du Parlement européen visant à ouvrir la voie à l'introduction d'une nouvelle génération d'appareils de contrôle entièrement digitaux avec mémoire intégrée répondant au concept de l'annexe I B. En effet, la position commune prévoit l'installation obligatoire d'un appareil de contrôle entièrement digital, conforme aux prescriptions de l'annexe I B, sur tous les véhicules neufs, à partir du 01/07/2000 si toutes les conditions prévues sont réunies, à savoir, notamment, que certaines spécifications techniques détaillées de l'annexe I B soient arrêtées si possible avant le 01/07/1998, selon la procédure de comité de type III a). Par rapport à la proposition modifiée, la position commune comporte des modifications notables dont les principales sont les suivantes: - la suppression de l'annexe I A: la position commune ne prévoit plus la possibilité d'installer et d'utiliser des appareils conformes à l'annexe I A ni des systèmes digitaux alternatifs garantissant des performances équivalentes à celles du système I B; - l'octroi par chaque Etat membre de l'homologation CE pour les nouveaux appareils de contrôle fabriqués conformément aux spécifications techniques de l'annexe I B; - l'attribution d'une responsabilité partagée entre employeurs et conducteurs concernant le bon fonctionnement et la bonne utilisation du système; - la fixation de conditions précises pour la délivrance de la carte de conducteur (critère de la résidence normale), pour la durée de validité de la carte, pour les conditions de remplacement, de renouvellement, de reconnaissance mutuelle, d'échange, de suspension ou de retrait de la carte; - la mise en mémoire pendant au moins 365 jours des données nécessaires au contrôle du respect du règlement; - la mise en mémoire du symbole du pays où le conducteur commence sa période de travail journalière et celui du pays où il la finit; - des modalités relatives aux contrôles sur route qui prennent en compte la coexistence des deux systèmes (possibilité de circuler tant pour les véhicules munis d'appareils de contrôle conformes à l'annexe I que pour les véhicules munis d'appareils conformes à l'annexe I B); - un mécanisme qui fixe la date d'installation obligatoire desappareils de contrôle conformes à l'annexe I B (et la délivrance par les Etats membres des cartes de conducteur) en fonction de la date de publication au Journal officiel des CE de certaines spécifications techniques détaillées de l'annexe I B (si possible avant le 01/07/1998); - l'exigence pour certains véhicules déjà en circulation, de remplacer l'appareil de contrôle existant par un appareil conforme aux prescriptions de l'annexe I B, en cas de défectuosité du premier; - les modifications à la directive 88/599/CEE qui visent à: .ne pas créer de discrimination, lors des contrôles sur route, entre les conducteurs de véhicules équipés de l'appareil de contrôle actuel (avec disque) et les conducteurs de véhicules équipés d'appareils de contrôle conformes à l'annexe I B et de cartes de conducteur; .permettre le contrôle par les autorités compétentes, dans leurs propres locaux, des données enregistrées par les appareils de contrôle conformes à l'annexe I B et par les cartes de conducteur; - l'inclusion d'une annexe I B développée prévoyant notamment: .une mémoire, intégrée dans l'appareil de contrôle, permettant de stocker les données pertinentes aux fins des contrôles pendant au moins 365 jours après leur enregistrement; .une imprimante embarquée dans la cabine du véhicule (intégrée ou pouvant être connectée à l'appareil de contrôle); .une carte d'entreprise pour l'accès, par l'entreprise, aux données relatives à l'activité des conducteurs sur ses véhicules; .une carte de contrôle détenue par les autorités compétentes des Etats membres pour obtenir l'accès aux données stockées dans la mémoire de l'appareil de contrôle ou dans les cartes de conducteur; .une liste des données qui doivent pouvoir s'afficher sur l'écran de l'appareil de contrôle ou être imprimées; .une liste des signaux d'avertissement en cas de dysfonctionnement éventuel du système ou de dépassement des temps réglementaires; .l'enregistrement des temps de conduite, autres temps de travail et de disponibilité, interruptions de travail et temps de repos journaliers avec une précision d'une minute.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 22/02/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

L'amélioration des contrôles dans le secteur des transports par route constitue un préalable indispensable pour constater les infractions et rendre plus efficace le respect des règles en vigueur. A cet égard toutefois, le Comité trouve regrettable le fait que, malgré ce renforcement des contrôles dans les Etats membres, les autorités continueront à avoir des comportements différents dus à des interprétations divergentes des règles en vigueur. Si l'on souhaite que les contrôles produisent l'effet désiré, la Commission doit nécessairement traiter également de ces problèmes. C'est pourquoi le Comité recommande que les dispositions relatives au temps de conduite et de repos soient, concomitamment avec l'application de la proposition, simplifiées afin d'en rendre l'application plus facile et plus efficace. Le Comité estime, avec la Commission que les modifications nécessaires devraient être apportées le plus rapidement possible aux appareils de contrôle existants sur les véhicules utilitaires (tachygraphe) par un large recours aux technologies de l'information modernes. L'utilisation de la carte de conducteur (carte à puce) semble constituer un élément essentiel de l'amélioration des contrôles. Toutefois, l'équipement proposé comme complément au tachygraphe actuel ne relève d'aucune technologie testée dans la pratique et n'a jusqu'à présent été soumis qu'à des essais d'usine. La recommandation s'impose donc de procéder, dans les plus brefs délais, à des essais en situation réelle et sur grande échelle sur une partie (un pourcentage) des véhicules communautaires pour lesquels l'utilisation du tachygraphe est obligatoire. Les autorités des Etats membres de même que les transporteurs et les conducteurs auront ainsi la possibilité d'évaluer l'ampleur des charges administratives pratiques et de s'assurer du respect des normes en matière de contrôle et de sécurité. En outre, la Commission devrait

oeuvrer en faveur d'une modification de la convention AETR, de façon à ce que les véhicules de tous les pays respectent les mêmes conditions en matière d'équipement de contrôle que les véhicules des Etats membres de l'Union européenne. Une telle modification devrait avoir lieu dans le même délai que celui fixé pour la proposition de la Commission. avoir lieu dans le même délai que celui fixé pour la proposition de la Commission.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 13/07/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. WIJSENBEEK, le Parlement européen a approuvé la proposition. Il estime que l'ordinateur de bord est sans conteste l'instrument le plus approprié car il permet non seulement d'introduire les données habituelles concernant la vitesse et la durée de la course, mais aussi des temps de travail, de la consommation de carburant et de la programmation de conduite. Il estime toutefois qu'il n'est pas possible d'écarter la solution préconisée par la Commission, qui est d'instaurer une "carte à mémoire du conducteur". Le Parlement demande que les entrepreneurs qui désirent se doter d'un équipement de pointe puissent le faire et ne soient pas soumis à l'obligation de maintenir ou de monter un tachygraphe avec l'ajout d'une "carte du conducteur". Par ailleurs, le PE demande que les Etats membres veillent à ce que les données concernant le conducteur, traitées numériquement, soient stockées et transmises selon un système garantissant la sécurité et l'exactitude des données. Il serait en outre interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements sur la feuille de visualisation, ainsi que les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte. Quant au comité chargé d'aider la Commission, le PE demande qu'au lieu d'un comité consultatif de fonctionnaires nationaux, l'on mette en place un comité composé de représentants des constructeurs de l'équipement, des employeurs et des employés du secteur du transport. Enfin, la Commission devrait présenter au PE et au Conseil un rapport sur la faisabilité technique d'un appareil électronique d'enregistrement et de traitement des contrôles opérés dans les transports par route et sur la possibilité de son introduction pour l'an 2000.

Transports routiers: appareils de contrôle, tachygraphe

1994/0187(SYN) - 31/03/1998 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Florus WIJSENBEEK (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil sur le futur système d'enregistrement dans le domaine des transports (tachygraphe). Des amendements ont été adoptés concernant les cartes délivrées par les autorités compétentes aux conducteurs, inspecteurs et garagistes et concernant la procédure à suivre lorsqu'une carte de conducteur est volée, perdue ou défectueuse.