Informations de base

2011/0196(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Tachygraphes dans les transports routiers Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD) Modification 2017/0122(COD) Modification 2023/0361(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	ȚICĂU Silvia-Adriana (S&D)	30/08/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive HIGGINS Jim (PPE) MEISSNER Gesine (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) ROSBACH Anna (ECR) RUBIKS Alfreds (GUE/NGL) BIZZOTTO Mara (EFD)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	ȚICĂU Silvia-Adriana (S&D)	30/08/2011

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires générales	3180	2012-06-26
Affaires économiques et financières ECOFIN	3271	2013-11-15
Transports, télécommunications et énergie	3134	2011-12-12
Transports, télécommunications et énergie	3116	2011-10-06
Transports, télécommunications et énergie	3196	2012-10-29

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
19/07/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0451	Résumé
13/09/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/10/2011	Débat au Conseil		
12/12/2011	Débat au Conseil		Résumé
31/05/2012	Vote en commission,1ère lecture		
07/06/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0195/2012	Résumé
02/07/2012	Débat en plénière		
03/07/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0271/2012	Résumé
03/07/2012	Résultat du vote au parlement		
15/11/2013	Publication de la position du Conseil	11532/4/2013	Résumé
21/11/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/12/2013	Vote en commission, 2ème lecture		
19/12/2013	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0471/2013	Résumé
14/01/2014	Débat en plénière		
15/01/2014	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0023/2014	Résumé
04/02/2014	Signature de l'acte final		
04/02/2014	Fin de la procédure au Parlement		

28/02/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2011/0196(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD) Modification 2017/0122(COD) Modification 2023/0361(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/11135

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE480.582	08/02/2012	
Amendements déposés en commission		PE485.915	29/03/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0195/2012	07/06/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0271/2012	03/07/2012	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE523.061	21/11/2013	
Amendements déposés en commission		PE524.665	29/11/2013	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0471/2013	19/12/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0023/2014	15/01/2014	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	14969/2013	28/10/2013	
Position du Conseil	11532/4/2013	15/11/2013	Résumé
Projet d'acte final	00013/2014/LEX	05/02/2014	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé

Document de base législatif	COM(2011)0451	19/07/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2011)0454	19/07/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)0947	19/07/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)0948	19/07/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2012)627	19/09/2012	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2013)0816	18/11/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2024)0309	23/07/2024	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0451	08/11/2011	
Contribution	IT_SENATE	COM(2011)0451	20/02/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EDPS	Document annexé à la procédure	N7-0047/2012 JO C 037 10.02.2012, p. 0006	05/10/2011	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2014/0165
JO L 060 28.02.2014, p. 0001 Résumé

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 29/10/2012

Le Conseil est parvenu à un **accord politique** sur un nouveau règlement relatif au tachygraphe utilisé dans les transports routiers. Cet accord **confirme l'orientation générale** arrêtée par le Conseil en juin dernier, tout en adaptant légèrement la formulation de certaines parties pour tenir compte des amendements adoptés depuis par le Parlement européen. Une délégation a néanmoins fait observer qu'elle ne pouvait pas soutenir le texte du projet de règlement car elle aurait souhaité une dérogation plus large à l'obligation d'utilisation du tachygraphe pour les petites et moyennes entreprises.

L'accord politique sera formalisé sous la forme d'une position en première lecture lorsque le texte aura été mis au point par les juristes-linguistes. Parallèlement, le Conseil poursuivra ses négociations informelles avec le Parlement européen en vue de rechercher un accord sur un texte définitif qui devra être adopté conjointement par les deux institutions en deuxième lecture.

Le texte arrêté par le Conseil contient les éléments clés ci-après:

En ce qui concerne l'utilisation de la technologie :

- l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un enregistrement automatique grâce au positionnement par satellite. Afin de limiter les coûts, seuls des services de positionnement gratuits seront utilisés;
- la communication à distance à partir du tachygraphe délivrant des informations élémentaires sur le respect de la réglementation permettra une détection précoce d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive, ce qui permettra aux agents de contrôle de mieux cibler les contrôles routiers et d'éviter ceux qui sont superflus. Toutefois, les États membres ne seront pas tenus de veiller à ce que leurs autorités nationales chargées du contrôle soient équipées des instruments requis pour ce type de détection précoce à distance;
- de plus, le tachygraphe peut être doté d'une interface qui facilitera son intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents (STI), sous certaines conditions.

Garanties pour la protection des données à caractère personnel : le projet de règlement prévoit que l'enregistrement des données relatives à la localisation du véhicule sera limité aux lieux où commence et où finit la période de travail journalière; seules les autorités de contrôle auront accès aux données; l'accord exprès du conducteur sera nécessaire pour consulter les données à caractère personnel au moyen d'un dispositif STI.

Tachygraphe intelligent : l'application de la nouvelle technologie par satellite, deviendra obligatoire **40 mois** après que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies, autrement dit probablement en 2017 ou 2018.

Modifications sur le plan réglementaire : celles-ci comportent un **renforcement des spécifications imposées aux ateliers** chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes. Afin de réduire la charge administrative, les dérogations à l'obligation d'utilisation des tachygraphes, que les États membres peuvent accorder à certains utilisateurs, principalement les petites et moyennes entreprises, seront élargies: pour lesdits utilisateurs, le nouveau projet de règlement introduit une **dérogation pour les opérations de transport dans un rayon de 100 km**, alors que, jusqu'ici, cette dérogation était assortie d'une limite de 50 km dans certains cas. Les mesures réglementaires entreront en application deux ans après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union, à l'exception des règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et de l'utilisation des cartes de conducteur, qui seront applicables un an plus tôt.

Fusion de la carte de conducteur et du permis de conduire : dans le texte arrêté par le Conseil, la proposition de la Commission visant à intégrer un microprocesseur avec les fonctionnalités d'une carte de conducteur dans le permis de conduire pour les conducteurs professionnels **n'a pas été retenue** car la majorité des délégations doute que les avantages apportés par une telle fusion puissent justifier les coûts induits.

Position de la Commission : la Commission a exprimé des doutes sur le texte tel qu'il a été modifié par le Conseil. Outre qu'elle regrette la suppression de la fusion de la carte de conducteur et du permis de conduire, la Commission considère que la date prévue pour l'introduction du tachygraphe intelligent est trop tardive. Elle est aussi préoccupée par la possibilité de délivrer des cartes aux conducteurs qui résident dans les territoires des États membres où les traités de l'UE ne s'appliquent pas (à savoir les Îles Féroé et le Groenland).

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.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 18/11/2013 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Dans l'ensemble, et malgré l'affaiblissement de plusieurs dispositions, **la Commission a accueilli favorablement la position du Conseil en première lecture**, qui rejoint les principaux objectifs de la proposition initiale de la Commission.

La Commission a estimé que les modifications apportées par le Conseil reflétaient l'importance qu'attachent les États membres : i) à l'application des mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité, ii) à la nécessité de renforcer la protection des données à caractère personnel dans le règlement et iii) à la clarification des dispositions relatives aux exigences techniques et fonctionnelles auxquelles doit satisfaire le tachygraphe dans les transports routiers.

La Commission a accepté les modifications convenues entre le Conseil et le Parlement sur les aspects suivants :

- Enregistrement des données de localisation ;
- Équipement des agents de contrôle avec la technologie de détection précoce à distance ;
- Interface avec les systèmes de transport intelligents ;
- Intégration de capteurs de poids au tachygraphe intelligent (mentionnée uniquement dans un considérant);
- Cartes tachygraphiques de conducteur pour conducteurs non-résidents
- Installation a posteriori de tachygraphes numériques sur les véhicules
- Levée de l'obligation, pour les conducteurs, de présenter des formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés du véhicule
- Équipement et formation adéquats des agents de contrôle :
- Renforcement de la fiabilité des ateliers ;
- Renforcement de la protection des données ;
- Harmonisation des infractions et sanctions ;
- Responsabilité des entreprises de transport.

La Commission s'est félicitée de ce que les modifications qu'elle avait proposé d'apporter au règlement (CE) n° 561/2006 (législation sociale), autorisant, sous certaines conditions, les États membres à accorder des **dérogations** aux dispositions du règlement pour les véhicules utilisés dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise aient été maintenues.

Sans s'opposer à l'adoption du texte final résultant des négociations entre les colégislateurs, la Commission a toutefois souhaité faire **des déclarations sur trois points** sur lesquels elle a exprimé à plusieurs reprises son désaccord au cours des négociations. Ces déclarations sont les suivantes :

- **Déclaration concernant le règlement (CE) n° 561/2006 (législation sociale)** : afin de garantir une application uniforme et effective de la législation sur les durées de conduite et les temps de repos, la Commission continuera de suivre étroitement la mise en œuvre de cette législation, et prendra le cas échéant les initiatives appropriées.
- **Déclaration concernant les actes d'exécution** : la Commission considère que les actes futurs qu'elle est habilitée à adopter par voie législative afin d'énoncer les dispositions détaillées et les spécifications relatives au tachygraphe, aux cartes tachygraphiques et aux feuilles d'enregistrement, ainsi que les exigences applicables à la réception, visent à compléter les spécifications techniques énoncées dans l'acte de base et doivent donc revêtir la forme **d'actes délégués** à adopter sur la base de l'article 290 du TFUE.
- **Déclaration concernant l'utilisation de l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement (UE) n° 182/2011** : la Commission souligne qu'il est contraire à la lettre et à l'esprit dudit règlement en question d'invoquer systématiquement l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b). Le recours à cette disposition devrait en effet répondre à un besoin spécifique de s'écarter de la règle de principe selon laquelle la Commission peut adopter un projet d'acte d'exécution lorsqu'aucun avis n'est émis.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 15/01/2014 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a approuvé 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.

Le Parlement a constaté que l'acte était adopté conformément à la position du Conseil, et il a pris note d'une déclaration de la Commission sur le règlement (CE) n° 561/2006 : afin de garantir une application uniforme et effective de la législation sur les durées de conduite et les temps de repos, la Commission déclare qu'elle continuera de suivre étroitement la mise en œuvre de cette législation, et prendra le cas échéant les initiatives appropriées.

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 ŢICĂU (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.
- **Equipement 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).

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 04/02/2014 - Acte final

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 LÉGISLATIF : Règlement (UE) n ° 165/2014 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.

CONTENU : le présent règlement relatif aux tachygraphes utilisés dans les transports routiers remplace le règlement de 1985 en la matière et a pour objectif de **rendre la fraude plus difficile et de réduire la charge administrative**.

A terme, l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un **enregistrement automatique grâce au positionnement par satellite**. La communication à distance à partir du tachygraphe intelligent fournira des informations sur le respect de la réglementation et permettra une détection précoce d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive.

Les modifications sur le plan réglementaire comportent : i) un renforcement des spécifications imposées aux ateliers chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes et ii) une dérogation plus large à l'obligation d'utiliser des tachygraphes, ce qui devrait contribuer à réduire de la charge administrative, notamment pour les PME.

Les principaux points du nouveau règlement sont les suivants :

Tachygraphe intelligent: le tachygraphe intelligent comportera **deux nouvelles fonctionnalités**: la communication à distance aux fins de contrôle et l'enregistrement des données relatives à la localisation. De plus, le tachygraphe devra être équipé d'une interface qui facilitera son intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents (STI).

L'application de la nouvelle technologie par satellite deviendra **obligatoire** 36 mois après que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies, **probablement en 2017 ou 2018**. Cette disposition s'applique aux véhicules nouvellement immatriculés.

Les autres véhicules effectuant des transports internationaux devront être équipés du tachygraphe intelligent **au plus tard 15 ans** après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe aura été imposée aux véhicules nouvellement immatriculés.

Enregistrement de la position du véhicule : pour faciliter la vérification du respect de la législation applicable, la position du véhicule sera enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible: a) le lieu où commence la période de travail journalière, b) **toutes les trois heures** de temps de conduite accumulé ; c) le lieu où finit la période de travail journalière.

Détection précoce à distance d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive : les États membres doivent veiller à ce que les agents de contrôle disposent de l'équipement suffisant - décrit dans le règlement - pour mener leurs missions de contrôle, mais il ne sera pas obligatoire de les équiper d'un système de détection précoce à distance pendant les 15 premières années qui suivront l'introduction du tachygraphe intelligent. À l'issue de cette période, les États membres fourniront l'équipement approprié.

Communication à distance aux fins de contrôle : le règlement contient 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.

Exigences auxquelles doit répondre le tachygraphe : celles-ci sont définies de manière plus précise et incluent des références à la concurrence entre les fabricants. De nouvelles dispositions relatives aux fonctions du tachygraphe, aux données devant être enregistrées, aux avertissements et à l'affichage des informations destinées au conducteur sont prévues par le nouveau règlement.

Protection des données et de la vie privée: le règlement comporte de nouvelles garanties. La protection des données ainsi que la formation des agents de contrôle seront renforcées.

Agents de contrôle: leur rôle est 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 de conducteur temporaires: le contrôle des conducteurs non-résidents sera amélioré en leur accordant l'autorisation d'utiliser des tachygraphes numériques. La Commission contrôlera la délivrance de cartes de conducteur temporaires aux **chauffeurs de pays tiers**, en particulier pour s'assurer qu'il n'y a pas d'effets négatifs sur le marché du travail.

Dérogations fondées sur la distance : les conducteurs non professionnels qui utilisent leur véhicule pour transporter des matériaux ou du matériel nécessaire à leur activité professionnelle seront exemptés de l'obligation d'utiliser un tachygraphe **dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de leur entreprise**, à condition que leur véhicule ne pèse pas plus de 7,5 tonnes.

Capteurs de poids : enfin, la Commission devra examiner si le contrôle des temps de conduite et de repos pourrait être amélioré à l'avenir par l'installation de capteurs de poids dans le tachygraphe intelligent.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01.03.2014.

Les mesures réglementaires seront applicables **avant l'introduction du tachygraphe intelligent**, c'est-à-dire à compter du 02.03.2016, tandis que les règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et celles concernant l'utilisation des cartes de conducteur seront applicables à compter du 02.03.2015.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 12/12/2011

Le Conseil a dégagé une **orientation générale partielle** sur le nouveau projet de règlement fixant les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation et aux essais des tachygraphes.

L'orientation générale partielle **ne traite pas de la disposition suggérant d'intégrer dans le permis de conduire la carte de conducteur** qui doit être utilisée avec le tachygraphe. Cette disposition sera examinée ultérieurement, parallèlement à la proposition de révision de la directive relative au permis de conduire qui a été présentée récemment par la Commission, qui prévoit elle aussi d'intégrer les fonctionnalités d'une carte de conducteur dans le permis de conduire.

L'orientation générale partielle contient les éléments clés ci-après:

1°) En ce qui concerne l'utilisation de la technologie, l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un **enregistrement automatique** grâce au positionnement par satellite. En outre, la **communication à distance** à partir du tachygraphe délivrant des informations élémentaires sur le respect de la réglementation permettra une détection précoce d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive, ce qui permettra aux agents de contrôle de mieux cibler les contrôles routiers et d'éviter ceux qui sont superflus. Toutefois, les États membres ne seront pas tenus de veiller à ce que leurs autorités nationales chargées du contrôle soient équipées des instruments requis pour ce type de détection précoce à distance. De plus, le tachygraphe peut être doté d'une **interface** qui facilitera son intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents.

2°) Les modifications sur le plan réglementaire comportent un **renforcement des spécifications imposées aux ateliers** chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes. Afin de réduire la charge administrative, **les dérogations** à l'obligation d'utilisation des tachygraphes, que les États membres peuvent accorder à certains utilisateurs, principalement les PME, **seront élargies**: pour lesdits utilisateurs, le nouveau projet de règlement introduit une dérogation uniforme pour les opérations de transport dans un rayon de 100 km, alors que, jusqu'ici, cette dérogation était assortie d'une limite de 50 km dans certains cas.

Les mesures réglementaires entreront en **application deux ans après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union**, à l'exception des règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et de l'utilisation des cartes de conducteur, qui seront applicables un an plus tôt. Le «**tachygraphe intelligent**», c'est à dire l'application de la nouvelle technologie par satellite deviendra obligatoire 40 mois après que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies, autrement dit probablement en **2017 ou 2018**.

Le texte sur lequel un accord est intervenu est un compromis présenté par la présidence, qui a reçu l'appui de la grande majorité des délégations. Certaines délégations ont toutefois encore **des réserves sur des points précis**.

- Une délégation souhaite que l'on élargisse les dérogations à l'obligation d'utilisation du tachygraphe, de manière à porter le rayon pour les opérations de transport dispensées à 150 km.
- Quelques autres délégations, invoquant que toute harmonisation des sanctions devrait être exclue, préféreraient que l'on renonce à la disposition prévoyant que les sanctions devraient être conformes aux catégories d'infractions figurant dans la directive concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour que le règlement puisse être adopté, doit encore examiner la proposition.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 05/10/2011 - Document annexé à la procédure

AVIS DU CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES (CEPD) 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.

Le CEPD se réjouit d'être consulté sur une proposition qui affecte la vie privée des conducteurs professionnels de façon évidente. Il **salue en particulier l'insertion d'une disposition spécifique concernant la protection des données à l'article 34 de la proposition**. Cet article souligne clairement qu'il incombe aux propriétaires de véhicules ou aux transporteurs, en tant que responsables du traitement, de se conformer aux dispositions pertinentes concernant la protection des données. Cela implique, entre autres, qu'ils devront informer les conducteurs professionnels du traitement de leurs données dans les tachygraphes et leur accorder le droit de consulter leurs données et le droit de les rectifier si elles sont inexactes ou incomplètes. Le CEPD souligne que cette information relative au traitement doit être complète pour toutes les opérations de traitement effectuées.

Le CEPD note cependant que cette disposition ne suffit pas à résoudre tous les problèmes de protection des données soulevés par les mesures avancées dans la proposition. **Des garanties supplémentaires doivent donc être incluses** dans la proposition et les mesures complémentaires décrites dans la communication intitulée «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités».

1) Manque de clarté et de sécurité quant aux modalités du traitement des données : le CEPD considère que les modalités générales du traitement effectué dans les tachygraphes doivent être fixées **dans la proposition même et non dans les annexes du règlement**. Les principaux aspects du traitement doivent être décrits dans la proposition même, comme les types de données enregistrées dans les tachygraphes et au moyen d'appareils de géolocalisation, les destinataires et les périodes de conservation. Les annexes du règlement ne doivent prévoir que les modalités purement techniques des principes généraux énoncés dans le règlement même.

2) Obsolescence des annexes : le CEPD observe que les annexes actuelles sont dépassées, ce qui peut donner lieu à des discordances quant à la manière dont les tachygraphes sont développés par l'industrie. La proposition introduit de nombreuses mises à jour technologiques, pour lesquelles aucune spécification technique n'est énoncée dans les annexes actuelles du règlement. Il y a un risque de voir l'industrie développer des cadres non favorables au respect de la vie privée tant que la mise à jour des annexes du règlement est en cours. Le CEPD invite la Commission à **actualiser** les annexes du règlement dès que possible.

3) Mesures générales devant être mises en œuvre par les responsables des traitements, les États membres et les concepteurs de tachygraphes : le CEPD estime que la proposition ne décrit pas à suffisance les exigences de sécurité à respecter pour l'utilisation des tachygraphes. Il recommande d' insérer dans la proposition **un article spécifique concernant le niveau de sécurité à atteindre à tous les stades du développement et de l'utilisation des tachygraphes** (non seulement aux stades de la conception et de l'installation, mais aussi et surtout pendant leur utilisation). Cet article doit mettre l' accent sur les points suivants :

- des mesures de sécurité appropriées doivent être adoptées pour préserver la confidentialité des données et assurer leur intégrité et pour empêcher les fraudes et les manipulations illicites;
- l'ensemble de la chaîne de traitement, qui inclut non seulement l'appareil de contrôle et les cartes proprement dites, mais aussi le système de communication à distance et l'utilisation d'appareils de GNSS, doit respecter les exigences de sécurité visées à l'article 17 de la directive 95 /46/CE;
- aux fins de l'obligation de rendre des comptes, la manière dont les évaluateurs indépendants exécuteront leur mission doit être précisée;
- des analyses d'impact sur la vie privée doivent être effectuées avant l'introduction de toute mise à jour technologique.

4) Proportionnalité quant à l'utilisation d'appareils de géolocalisation et à l'enregistrement de données de localisation : le CEPD recommande de **préciser les finalités spécifiques et légitimes** pour lesquelles la géolocalisation sera mise en œuvre en permanence. La proposition doit indiquer clairement que l'installation et l'utilisation d'appareils ayant pour finalité directe et principale de permettre aux employeurs de contrôler à distance et en temps réel les actions ou les allées et venues de leurs salariés ne sont pas autorisées.

5) Contrôle à distance par les autorités chargées du contrôle : le CEPD considère que le type de données pouvant être échangées par des communications à distance n'est pas précisé avec suffisamment de clarté. Il recommande de définir **une liste exhaustive de données** dont la communication aux autorités chargées du contrôle est autorisée et de veiller à ce que les contrôles à distance **ne donnent pas lieu à des sanctions automatiques**.

6) Échanges transfrontaliers de données: la version actuelle de la proposition ne contient aucune indication quant à d'éventuels échanges internationaux de données de tachygraphes. Il convient de **préciser dans la proposition si d'éventuels échanges transfrontaliers de données sont envisagés avec les autorités des pays tiers**, auquel cas des garanties appropriées de protection des données seront nécessaires pour assurer un niveau adéquat de protection lorsque des données sont transférées vers ces pays tiers, conformément aux dispositions de la directive 95/46/CE.

7) Utilisation ultérieure des données dans le cadre de systèmes de transport intelligents (STI): il convient de demander aux responsables des traitements de veiller à ce que le traitement ultérieur des données enregistrées dans les tachygraphes et destinées à être utilisées dans des applications STI soit effectué conformément à la directive 95/46/CE, et notamment **que les conducteurs professionnels donnent leur consentement explicite** et libre à cet effet et que ce traitement ultérieur ne soit pas incompatible avec la finalité initiale de la collecte. Il y a lieu en outre de souligner que l'accès aux données enregistrées dans le tachygraphe est limité à celles qui sont strictement nécessaires au traitement dans l'application STI.

8) Cartes de conducteur : la proposition envisage la fusion des fonctionnalités des cartes de conducteur et des permis de conduire. L'intégration de cette carte au permis de conduire soulève des problèmes de protection des données, notamment au regard du principe de la limitation des finalités et du principe de proportionnalité De plus, les informations sur les cartes de conducteur seront échangées sous forme électronique à travers des registres électroniques nationaux avant la délivrance des cartes de conducteur afin de vérifier que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une telle carte. Le CEPD note que le rôle de la Commission dans l'interconnexion des registres électroniques n'est pas suffisamment clair. Il recommande donc :

- de prévoir que la **fusion des cartes de conducteur et des permis de conduire** ne doit être envisagée qu'après la réalisation d'une analyse d' impact sur la vie privée et la sécurité;
-

de **préciser davantage le rôle de la Commission dans l'échange d'informations** concernant les cartes de conducteur à travers les registres électroniques nationaux et les modalités d'échange.

Le CEPD invite les États membres à **consulter les autorités chargées du contrôle de la protection des données avant d'adopter des mesures nationales relatives aux tachygraphes**, notamment les mesures concernant l'utilisation d'appareils de géolocalisation, les communications à distance, les interfaces STI et le système TACHOnet.

Pour s'assurer que les exigences en matière de protection des données ont été dûment prises en considération par la Commission dans les mesures complémentaires, **le CEPD souhaite être inclus à la liste des participants au Forum du tachygraphe** et être consulté sur la mise à jour de l'annexe I B et la proposition modifiant la directive 2001/126/CE sur le permis de conduire.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 07/06/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme adopté le rapport de Silvia-Adriana ŢICĂU (S&D, RO) 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 commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Tachygraphe : les députés suggèrent 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.

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.

Période de travail journalière : il s'agit de la période qui débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la fin de la période de repos dont la durée n'est pas inférieure à neuf heures. Elle prend fin au début d'une période de repos journalier ou, en cas de fractionnement du repos journalier, au début d'une période de repos d'une durée minimale de neuf heures consécutives.

Prescriptions: les députés ont 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. 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.

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: les députés proposent 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 rapport propose que les contrôles couvrent **au moins 20%** (plutôt que 10%) des ateliers agréés par an.

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. 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.

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 : tous les agents de contrôle certifiés devraient disposer 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.

La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport, tous les deux ans, 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.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 26/06/2012

Le Conseil a arrêté une **orientation générale** concernant un nouveau règlement relatif au tachygraphe utilisé dans les transports routiers. Cette orientation générale règle la question concernant la proposition visant à intégrer dans le permis de conduire la carte tachygraphique de conducteur, qui était restée en suspens dans l'orientation générale partielle approuvée en décembre 2011.

Dans l'orientation générale, **la proposition de la Commission visant à intégrer un microprocesseur avec les fonctionnalités d'une carte de conducteur dans le permis de conduire pour les conducteurs professionnels n'a pas été retenue** car la majorité des délégations doute que les avantages apportés par une telle fusion puissent justifier les coûts induits. Parallèlement, il a été décidé d'attendre que la Commission ait effectué une analyse de rentabilité plus approfondie avant de poursuivre l'examen de sa proposition de révision de la directive relative au permis de conduire, qui prévoit la fusion obligatoire des deux documents.

Outre les points couverts par l'orientation générale partielle adoptée en décembre, l'orientation générale complète comporte une disposition autorisant les États membres à délivrer, à certaines conditions, **une carte de conducteur temporaire aux chauffeurs de pays tiers** qui nécessitent une carte tachygraphique de conducteur pour des motifs professionnels mais ne peuvent demander de carte standard en raison du fait que leur résidence normale n'est pas située dans l'UE. Cette carte temporaire ne sera pas renouvelable et sa validité sera **limitée à 185 jours**.

L'orientation générale contient les éléments clés ci-après:

Utilisation de la technologie :

- l'actuel enregistrement manuel des données relatives à la localisation du véhicule sera remplacé par un **enregistrement automatique grâce au positionnement par satellite**. Afin de limiter les coûts, seuls des services de positionnement gratuits seront utilisés ;
- la **communication à distance** à partir du tachygraphe délivrant des informations élémentaires sur le respect de la réglementation permettra une **détection précoce** d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive, ce qui permettra aux agents de contrôle de mieux cibler les contrôles routiers et d'éviter ceux qui sont superflus. Toutefois, les États membres ne seront pas tenus de veiller à ce que leurs autorités nationales chargées du contrôle soient équipées des instruments requis pour ce type de détection précoce à distance ;
- de plus, le tachygraphe peut être doté d'une interface qui facilitera son **intégration dans les applications de systèmes de transport intelligents (STI)**.

Garanties pour la protection des données à caractère personnel: l'enregistrement des données relatives à la localisation du véhicule sera limité aux lieux où commence et où finit la période de travail journalière; seules les autorités de contrôle auront accès aux données; l'accord exprès du conducteur sera nécessaire pour consulter les données à caractère personnel au moyen d'un dispositif STI.

Le «tachygraphe intelligent», c'est-à-dire l'application de la nouvelle technologie par satellite deviendra **obligatoire** 40 mois après que les spécifications techniques relatives au nouveau tachygraphe auront été établies, autrement dit probablement **en 2017 ou 2018**.

Les modifications sur le plan réglementaire comportent un renforcement des spécifications imposées aux ateliers chargés de l'installation et de l'étalonnage des tachygraphes. Afin de réduire la charge administrative, **les dérogations** à l'obligation d'utilisation des tachygraphes, que les États membres peuvent accorder à certains utilisateurs, principalement les petites et moyennes entreprises, **seront élargies**: pour lesdits utilisateurs, le nouveau projet de règlement introduit une dérogation pour les opérations de transport dans un rayon de 100 km, alors que, jusqu'ici, cette dérogation était assortie d'une limite de 50 km dans certains cas.

Les mesures réglementaires entreront en application deux ans après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union, à l'exception des règles relatives à l'agrément et au contrôle des ateliers et de l'utilisation des cartes de conducteur, qui seront applicables un an plus tôt.

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.

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.

Á 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 1er 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.

Tachygraphes dans les transports routiers

2011/0196(COD) - 19/07/2011 - Document annexé à la procédure

La présente communication accompagne une proposition de modification du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil sur les tachygraphes. Cette proposition vise à accroître les performances et l'efficacité des tachygraphes et à faire en sorte que les conducteurs professionnels respectent les règles sur la durée de conduite et les temps de repos.

En préparant cette proposition, la Commission a défini **plusieurs autres mesures à prendre pour accroître l'efficacité et les performances du système tachygraphique**. Ces mesures ne peuvent toutefois pas être appliquées directement en vertu du seul règlement proposé. La présente communication explique comment et à quel moment la Commission entend appliquer ces autres mesures qui sont nécessaires mais ne font pas partie de la proposition législative jointe.

Quatre mesures devront être prises et sont détaillées dans la communication :

1) **En 2014, adapter l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 au progrès technique, par un acte délégué**. Cela facilitera le développement et la production de tachygraphes répondant aux performances techniques instaurées par la proposition législative. Surtout, il faudra mettre à niveau les mécanismes de sûreté afin de maintenir le niveau actuel de celle-ci et d'éviter les fraudes et toute manipulation des données enregistrées par les tachygraphes.

Ces changements impliqueront une stratégie de migration afin d'assurer la compatibilité entre les cartes existantes et les unités embarquées en exploitation et celles qui doivent être introduites. Les parties prenantes sont invitées à participer activement à ce processus et à intégrer dans leurs plans de développement futur les dates prévues pour la production et l'entrée en service effective des nouveaux appareils.

2) **En 2011, demander au Comité européen de normalisation (CEN) d'élaborer des normes applicables aux scellés de sûreté apposés sur les tachygraphes** pour éviter toute intervention sur les données. Ces normes devront être disponibles avant 2014.

3) **Au niveau international**, poursuivre ses efforts afin de promouvoir la réglementation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier et l'utilisation des tachygraphes numériques adaptables à l'évolution technologique dans tous les pays voisins. À cette fin, elle proposera au Conseil, avant la fin de 2011, que l'UE devienne membre à part entière de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) pour autant que les discussions préliminaires en cours avec les parties contractantes hors UE aient une issue favorable.

L'accord dit AETR a été signé par les 27 États membres de l'UE et 22 pays européens (dont les pays de la CEI, la Turquie et les pays des Balkans occidentaux). En 2010, une modification de l'AETR a instauré le tachygraphe numérique comme appareil de contrôle obligatoire pour le transport international dans les 22 pays tiers signataires de l'accord. Le fait que le tachygraphe soit utilisé de façon uniforme permettra aux transporteurs routiers de l'UE de concourir sur un pied d'égalité avec les transporteurs de ces pays tiers.

4) **Proposer de modifier la directive 2006/126/CE sur le permis de conduire** afin d'organiser correctement à partir de 2018, comme prévu dans le règlement joint, la fusion des cartes utilisées par les conducteurs professionnels dans les tachygraphes numériques et de leur permis de conduire.