



Bruxelles, le 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. CONTEXTE

Date de transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil [document COM(2011) 451 final – 2011/0196(COD)]:	19/07/2011
Date de l'avis du Comité des régions:	Aucun avis rendu
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	07/12/2011
Date de la position du Parlement européen en première lecture:	03/07/2012
Date d'adoption de l'accord politique du Conseil en vue d'une position du Conseil en première lecture:	29/10/2012
Date d'adoption de la position du Conseil en première lecture:	15/11/2013 (?)

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La Commission a soumis la proposition précitée au Conseil et au Parlement européen le 19 juillet 2011. La proposition modifie le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Elle modifie également le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. La communication de la Commission intitulée «Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités», accompagnant la proposition précitée, a été transmise parallèlement au Parlement européen et au Conseil.

La proposition apporte au tachygraphe numérique un certain nombre d'améliorations technologiques, telles qu'une fonction de localisation par satellite (GNSS), une fonction de communication à distance à des fins de contrôle sélectif et une interface avec les applications de systèmes de transport intelligents (STI) qui doit permettre aux ordinateurs embarqués

d'utiliser les données provenant du tachygraphe numérique à des fins autres que le contrôle des durées de conduite. L'introduction de cette nouvelle génération de tachygraphes («tachygraphes intelligents») est prévue en 2018-2019.

La révision du règlement en améliore également d'autres aspects: elle fixe de nouvelles règles pour accroître la fiabilité des ateliers, réaliser l'échange d'informations entre les États membres sur les cartes délivrées aux conducteurs (système TACHOnet), personnaliser les cartes en les fusionnant avec le permis de conduire, ainsi que des règles sur la formation des agents de contrôle et sur l'harmonisation des sanctions. Enfin, elle applique le même rayon de 100 km pour toutes les dérogations, fondées sur la distance, aux règles relatives à la durée de conduite que les États membres peuvent introduire (à l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006).

Le contrôleur européen de la protection des données a rendu un avis sur la proposition de la Commission le 5 octobre 2011. L'avis du Comité économique et social a été rendu le 7 décembre 2011 et le Comité des régions a décidé de ne pas élaborer d'avis ou de rapport.

La commission des transports et du tourisme du Parlement européen a désigné Mme Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D) comme rapporteur. Le vote en séance plénière a eu lieu le 3 juillet 2012. Voir le document **SP(2012) 449/2**.

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur ce dossier le 29 octobre 2012, sous la présidence chypriote.

3. OBSERVATIONS SUR LA POSITION DU CONSEIL

3.1. Observations générales sur la position du Conseil

Dans l'ensemble, la Commission accueille favorablement la position du Conseil en première lecture, qui rejoint les principaux objectifs de la proposition initiale de la Commission, qui étaient de renforcer la sûreté du système de tachygraphe (en réduisant les manipulations du tachygraphe et donc, la fraude), de réduire les coûts administratifs et de rendre plus efficient le contrôle du système. Les modifications apportées par le Conseil font suite à une analyse plus approfondie des effets à attendre de certaines des mesures proposées par la Commission et reflètent l'importance qu'attachent les États membres à l'application des mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité, à la nécessité de renforcer la protection des données à caractère personnel dans le règlement et à la clarification des dispositions relatives aux exigences techniques et fonctionnelles auxquelles doit satisfaire le tachygraphe. Ces modifications ont été longuement débattues et ont été approuvées par la Commission.

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

3.2. Observations détaillées de la Commission

3.2.1. Nature de l'acte législatif (actes délégués/actes d'exécution)

En vue d'adopter les spécifications techniques du futur tachygraphe intelligent, la Commission a proposé que lui soit délégué le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique des annexes I, I B et II et l'ajout, à l'annexe I B, des spécifications techniques nécessaires à l'enregistrement automatique des données de localisation, à l'activation de la

communication à distance et à la mise en place d'une interface avec les applications de STI (articles 4, 5, 6 et 38 de la proposition de la Commission).

À la suite des négociations avec le Parlement, les colégislateurs ont décidé d'inclure les principales exigences techniques des annexes précitées dans le texte du règlement, sur la base duquel la Commission devrait ultérieurement arrêter des dispositions détaillées par voie d'actes d'exécution, afin de garantir une application uniforme du règlement dans tous les États membres de l'UE. Les dispositions relatives aux définitions, aux exigences techniques et aux données à enregistrer, aux fonctions du tachygraphe numérique, à l'affichage et aux signaux d'avertissement ont par conséquent été ajoutées au texte du règlement, ce qu'accepte la Commission. Tout au long des négociations, la Commission a maintenu la nécessité d'avoir recours à des actes délégués.

La Commission ne s'opposera pas à l'adoption du texte tel que convenu par les colégislateurs. Elle rappellera néanmoins dans une déclaration (ci-jointe) que la question de la délimitation entre les articles 290 et 291 du TFUE est actuellement examinée par la Cour de justice dans le cadre de l'affaire «biocides».

3.2.2. *Modifications techniques*

La Commission accepte les modifications convenues entre le Conseil et le Parlement sur les aspects techniques suivants:

(a) Enregistrement des données de localisation (article 8)

La Commission se félicite de l'enregistrement des données de localisation toutes les trois heures de temps de conduite accumulé pour améliorer le respect de la législation en vigueur par les conducteurs routiers professionnels.

(b) Équipement des agents de contrôle avec la technologie de détection précoce à distance (article 9)

Quinze ans après l'introduction du tachygraphe intelligent, les États membres devront, dans une mesure appropriée, doter de dispositifs de détection à distance leurs autorités chargées du contrôle, en tenant compte de leurs stratégies de mise en œuvre nationales. Jusqu'à cette date, cet équipement restera facultatif pour les autorités chargées du contrôle.

(c) Interface avec les systèmes de transport intelligents (article 10)

Le Conseil a estimé essentiel que les entreprises de transport conservent un niveau de flexibilité suffisant pour décider de connecter ou non le tachygraphe à des dispositifs externes. Il a donc prévu que les tachygraphes puissent être équipés d'interfaces normalisées permettant, sous certaines conditions, l'utilisation par un dispositif extérieur des données enregistrées ou produites par le tachygraphe. Le texte du Conseil précise en outre qu'un dispositif extérieur connecté à l'interface ne peut avoir accès aux données à caractère personnel qu'après obtention de l'accord exprès du conducteur auquel les données se rapportent.

La Commission a accepté les modifications précitées, à titre de mesures allant dans la bonne direction, mais a averti les colégislateurs que le fait de rendre facultative l'interface avec les applications de STI marquait un recul certain par rapport à l'intention de la proposition initiale.

(d) Intégration de capteurs de poids au tachygraphe intelligent (considérant 6)

À l'instar du Conseil, la Commission ne partage pas l'analyse du Parlement selon laquelle il existe un lien direct entre l'intégration de capteurs de poids dans le

tachygraphe intelligent et l'amélioration du contrôle des temps de conduite et de repos. Elle est donc satisfaite que cette idée soit mentionnée uniquement dans un considérant faisant référence, en termes généraux, à une évaluation future à réaliser par la Commission concernant le rôle potentiel que pourraient jouer les capteurs de poids pour renforcer le respect de la législation dans le domaine des transports routiers.

- (e) Cartes tachygraphiques de conducteur pour conducteurs non-résidents (article 26, paragraphe 4)

La Commission approuve la nouvelle disposition qui permet aux États membres de délivrer, à des conditions restrictives, une carte de conducteur temporaire et non renouvelable valable pour une durée maximale de 185 jours. Cette nouvelle disposition apporte une solution pratique à un problème d'exploitation: elle couvre en effet la situation des conducteurs provenant de pays tiers et de pays non parties à l'AETR (accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route) qui effectuent des opérations de transport occasionnelles dans l'UE, ou celle des conducteurs qui possèdent la citoyenneté de l'UE mais ont perdu leur statut de résident dans l'UE et se heurtent pour cette raison à des difficultés pour obtenir une carte de conducteur standard.

- (f) Installation a posteriori de tachygraphes numériques sur les véhicules (article 3, paragraphe 4)

Dans sa proposition initiale, la Commission n'avait prévu aucune disposition concernant l'installation a posteriori de tachygraphes intelligents sur les véhicules, mais elle peut en accepter le principe tel que convenu dans la position du Conseil, étant entendu que ses implications pratiques devraient être gérables.

3.2.3. *Modifications non techniques liées au fonctionnement du système tachygraphique*

- (g) Levée de l'obligation, pour les conducteurs, de présenter des formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés du véhicule (article 34, paragraphe 3, dernier alinéa).

La Commission soutient cette disposition qui a pour effet de réduire encore la charge administrative.

- (h) Équipement et formation adéquats des agents de contrôle (articles 38 et 39)

La Commission accepte les résultats des négociations entre les colégislateurs sur ce point.

La Commission adhère à cette position. Une fois le règlement adopté, elle adoptera des mesures précisant le contenu de la formation initiale et continue des agents de contrôle. Ce contenu devra être intégré dans la formation dispensée aux agents de contrôle dans les États membres.

- (i) Renforcement de la fiabilité des ateliers (article 24)

La Commission accepte que la fréquence des contrôles périodiques des procédures suivies par les ateliers lorsqu'ils interviennent sur le tachygraphe passe d'un à deux ans, étant donné que sa proposition initiale prévoyant 10 % de contrôles techniques inopinés des ateliers et une durée de validité des cartes d'atelier limitée à un an a été maintenue.

3.2.4. *Modifications non techniques concernant les dispositions en matière de protection des données, les infractions et la date d'entrée en vigueur*

(j) Renforcement de la protection des données (article 7)

La Commission approuve les nouvelles dispositions en matière de protection des données à caractère personnel.

(k) Harmonisation des infractions et sanctions (article 41)

La Commission accepte le résultat des négociations entre les colégislateurs sur ce point.

(l) Responsabilité des entreprises de transport (article 33)

La Commission accepte le résultat des négociations entre les colégislateurs sur ce point.

(m) Entrée en vigueur (article 48)

La Commission accepte le résultat des négociations entre les colégislateurs sur ce point. Le tachygraphe intelligent serait requis – pour les véhicules immatriculés pour la première fois – 40 mois après l'entrée en vigueur des spécifications techniques applicables aux tachygraphes intelligents. La Commission a l'intention d'arrêter ces spécifications au plus tard dans les deux ans qui suivent la publication du nouveau règlement.

3.2.5. *Modifications apportées au règlement (CE) n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route*

La Commission se félicite de ce que les modifications qu'elle avait proposé d'apporter à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006, 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, et elle approuve l'introduction de la dérogation visant les artisans à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006, qui définit le champ d'application dudit règlement.

4. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La proposition en question est particulièrement importante pour atteindre les objectifs établis dans la communication de la Commission intitulée «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», adoptée le 28 mars 2011.

Malgré l'affaiblissement de plusieurs dispositions, la Commission considère que la position du Conseil reflète toujours les principaux objectifs de sa proposition initiale et elle estime dès lors que le processus législatif devrait s'achever avec l'adoption rapide par le Parlement européen, de sa position en deuxième lecture, qui devrait coïncider avec la position du Conseil, compte tenu des résultats du trilogue informel du 14 mai 2013.

DÉCLARATIONS DE LA COMMISSION

1) Déclaration de la Commission concernant 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 continuera de suivre étroitement la mise en œuvre de cette législation, et prendra le cas échéant les initiatives appropriées.

2) Déclaration de la Commission 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. La Commission ne s'opposera pas à l'adoption du texte tel que convenu par les colégislateurs. Néanmoins, elle rappelle que la question de la délimitation entre les articles 290 et 291 du TFUE est actuellement examinée par la Cour de justice dans le cadre de l'affaire «biocides».

3) Déclaration de la Commission 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 du règlement (UE) n° 182/2011 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13) d'invoquer systématiquement l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b). Le recours à cette disposition doit 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. Étant donné qu'il s'agit d'une exception à la règle générale établie par l'article 5, paragraphe 4, le recours au deuxième alinéa, point b) de ce même paragraphe ne peut être considéré comme un «pouvoir discrétionnaire» du législateur mais doit être interprété de manière restrictive, et par conséquent il doit être justifié.

La Commission prend note de l'accord conclu par le Parlement européen et le Conseil sur le recours à cette disposition, mais elle regrette que cette justification ne soit pas évoquée dans un considérant.