

> Circulaire

n° 10793

Mercredi 12 mars 2014

Transports par route

Tachygraphe numérique et temps de conduite

REGLEMENT N°165/2014 DU 4 FEVRIER 2014

> Le règlement n°165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, publié au JOUE du 28 février 2014, introduit le nouveau tachygraphe numérique afin de renforcer le contrôle du temps de conduite et la lutte contre la fraude. Le règlement n° 3821 du 20 décembre 1985 est abrogé.

Dispositions applicables à compter du 2 mars 2015 :

- les pictogrammes     actionnés par le conducteur pour renseigner son temps de travail sont inchangés. Toutefois, le **carré barré** ne doit plus renseigner que la disponibilité ⁽¹⁾, le **lit** étant utilisé pour les pauses ou le repos (article 34) ;
- afin d'alléger les contraintes administratives, le règlement pose le principe selon lequel « *Les États membres n'imposent pas aux conducteurs la présentation de formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés de leur véhicules* » (article 34-3.b) ;
- les véhicules ne dépassant pas **7,5 tonnes** servant au transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur sont **exemptés** de tachygraphe s'ils sont utilisés dans un rayon de **100 kilomètres** 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 ⁽²⁾ (article 45).

Dispositions applicables à compter du 2 mars 2016 :

- « tachygraphe intelligent » : la position du véhicule est **automatiquement** enregistrée au démarrage de la période de travail journalière, toutes les trois heures de temps de conduite accumulé et à la fin de la journée de travail (article 8) ;

.../...

(1) Au sens de l'article 3.b de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

(2) Insertion d'un aa) à l'article 3 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route est modifié en conséquence (cf. Circ. CPDP n° 9704).

- le conducteur continue d'enregistrer **manuellement** le pays où il commence et où il termine son temps de travail, sauf si le tachygraphe enregistre automatiquement les données de géolocalisation (article 34-7) ;
- le système de communication par GPS a recours à un service de positionnement **gratuit** (article 8-2) et est en mesure de communiquer avec les autorités de contrôle (article 9-3) ; Les conducteurs sont informés par l'employeur de la possibilité d'une communication à distance visant à détecter une fraude (article 9-7) ;
- les contrôleurs ayant suffisamment de preuve pour étayer un « soupçon raisonnable de fraude » sont habilités à envoyer le véhicule dans un atelier agréé pour vérifier le tachygraphe, qui pourra être retiré du véhicule en cas de détection de « dispositifs de manipulation » ; le matériel retiré peut servir de preuve sous réserve de respecter les règles de procédure nationales concernant l'utilisation des preuves (article 38) ;
- les entreprises de transport veillent à ce que leurs chauffeurs soient formés et contrôlent la bonne utilisation du chronotachygraphe (article 33).

NB : pour rappel, le non-respect des règles concernant le temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs ainsi que les caractéristiques de l'appareil de contrôle (tachygraphe) constitue une infraction passible d'amendes prévues à l'article 4 du décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986 relatif aux obligations et aux sanctions applicables dans le champ de la réglementation sociale communautaire concernant les transports routiers et de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970.

> Le règlement n° 165/2014 du 4 février 2014 figure ci-après.

Responsable de cette publication : Laurent Richard
01 47 16 94 70
laurent.richard@cpdp.org

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 165/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 4 février 2014

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)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil ⁽³⁾ fixe un certain nombre de dispositions relatives à la construction, à l'installation, à l'utilisation et à l'essai des tachygraphes.

⁽¹⁾ JO C 43 du 15.2.2012, p. 79.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 3 juillet 2012 (JO C 349 E du 29.11.2013, p. 105) et position du Conseil en première lecture du 15 novembre 2013 (JO C 360 du 10.12.2013, p. 66). Position du Parlement européen du 15 janvier 2014 (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370 du 31.12.1985, p. 8).

Il a été modifié de manière substantielle à plusieurs reprises. Dans un souci de clarté, il convient de simplifier et de restructurer ses principales dispositions.

(2) L'expérience a montré que certains éléments techniques et certaines procédures de contrôle devaient être améliorés pour garantir l'efficacité et les performances du système tachygraphique.

(3) Certains véhicules sont exemptés des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. Par souci de cohérence, il conviendrait de pouvoir également exclure ces véhicules du champ d'application du présent règlement.

(4) Il convient que des tachygraphes soient installés dans les véhicules auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006. Il convient d'exclure certains véhicules du champ d'application dudit règlement afin de prévoir une certaine souplesse pour les véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes 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 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, à condition que la conduite desdits véhicules ne constitue pas l'activité principale du conducteur. Afin de garantir la cohérence entre les dérogations pertinentes prévues dans le règlement (CE) n° 561/2006 et d'alléger la charge administrative qui pèse sur les entreprises de transport, tout en respectant les objectifs dudit règlement, il convient de réviser certaines distances maximales admissibles visées dans lesdites dérogations.

⁽⁴⁾ 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, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (5) La Commission réfléchira à la possibilité de prolonger jusqu'en 2015 la durée de validité de l'adaptateur pour les véhicules de catégorie M1 et N1 et étudiera plus en détails, avant 2015, une solution à long terme pour ces véhicules.
- (6) La Commission devrait envisager l'installation de capteurs de poids dans les poids lourds et évaluer dans quelle mesure ces capteurs pourraient contribuer à renforcer le respect de la législation dans le domaine des transports routiers.
- (7) L'utilisation de tachygraphes connectés à un système mondial de navigation par satellite est un moyen approprié et économiquement avantageux d'enregistrer automatiquement la position d'un véhicule à certains points de la période de travail journalière, de manière à assister les agents de contrôle routier dans leur tâche; c'est pourquoi il convient de prévoir l'utilisation de ces appareils.
- (8) Dans son arrêt dans l'affaire *C-394/92 Michielsen et Geybels Transport Service* ⁽¹⁾, la Cour de justice a donné une définition de l'expression «période de travail journalière» et les autorités chargées du contrôle devraient lire les dispositions du présent règlement à la lumière de cette définition. La «période de travail journalière» débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalier, le conducteur active le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la suite d'une 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.
- (9) La directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ oblige les États membres à pratiquer un nombre minimal de contrôles sur route. La communication à distance entre le tachygraphe et les autorités chargées des contrôles routiers facilite les contrôles routiers ciblés, ce qui permet d'alléger les charges administratives dues aux contrôles aléatoires dont font l'objet les entreprises de transport; c'est pourquoi il convient de la prévoir.
- (10) Les systèmes de transport intelligents (STI) peuvent aider la politique européenne des transports à relever les défis auxquels elle est confrontée, tels que l'augmentation du volume du transport routier et de la congestion, et l'accroissement de la consommation d'énergie. Pour garantir l'interopérabilité avec les applications STI, il convient donc de doter les tachygraphes d'une interface normalisée.
- (11) La priorité devrait être donnée au développement d'applications qui aident les conducteurs à interpréter les données enregistrées par le tachygraphe afin de leur permettre de respecter la législation sociale.
- (12) La sûreté du tachygraphe et de l'ensemble du système est un élément essentiel pour la fourniture de données fiables. Les fabricants devraient par conséquent concevoir et tester les tachygraphes et les soumettre à un contrôle continu tout au long de leur durée de vie afin de prévenir et détecter les failles éventuelles dans le domaine de la sûreté et d'y remédier.
- (13) Les essais in situ de tachygraphes qui n'ont pas encore été homologués permettent de tester les appareils en conditions réelles avant de généraliser leur utilisation, ce qui permet d'apporter des améliorations plus rapidement. Il convient par conséquent d'autoriser les essais in situ à condition que la participation à ces essais et le respect du règlement (CE) n° 561/2006 soient soumis à une surveillance et à un contrôle effectifs.
- (14) Étant donné qu'il importe de maintenir le plus haut niveau de sécurité possible, les certificats de sécurité devraient être délivrés par un organisme de certification reconnu par le comité de gestion dans le cadre de l'accord européen de reconnaissance mutuelle, intitulé «Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates», du groupe des hauts fonctionnaires pour la sécurité des systèmes d'information (SOG-IS).
- Dans le contexte des relations internationales avec des pays tiers, la Commission ne devrait reconnaître aucun organisme de certification aux fins du présent règlement à moins que celui-ci n'assure des conditions d'évaluation de la sécurité équivalentes à celles envisagées par l'accord européen de reconnaissance mutuelle. Il convient, à cet égard, de se référer à l'avis du comité de gestion.
- (15) Le rôle joué par les installateurs, les ateliers et les constructeurs de véhicules est important pour la sûreté des tachygraphes. Il convient donc de fixer certaines exigences minimales aux fins de leur fiabilité, de leur agrément et de leur contrôle. En outre, les États membres devraient prendre des mesures appropriées afin de prévenir tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les entreprises de transport. Rien dans le présent règlement n'empêche les États membres de procéder à leur agrément, leur contrôle et leur certification, au moyen des procédures visées dans le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, à condition que les exigences minimales mentionnées dans le présent règlement soient respectées.
- (16) Afin de rendre l'examen et le contrôle des cartes de conducteur plus efficaces et de faciliter la tâche des agents de contrôle, il convient d'établir des registres électroniques nationaux et de prévoir qu'ils soient interconnectés.

⁽¹⁾ Rec. 1994, p. I-2497.

⁽²⁾ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).