

2 . Caractéristiques de la prochaine génération de tachygraphes

2.1 Fonctionnement de l'appareil de contrôle

Question 1 – Est-il important que les appareils des différents fabricants fonctionnent exactement de la même manière ? Ou bien la législation devrait-elle se concentrer sur les éléments essentiels et laisser aux fabricants davantage de liberté pour mettre au point des solutions et améliorer leur modèle ?

2.2 Intégration des applications STI

Question 2 – La législation sur le tachygraphe devrait-elle déjà prévoir son intégration dans une plate-forme embarquée de type ouvert ? Si oui, quelles applications réglementaires devrait-on intégrer dans cette plate-forme (p.ex. péage électronique, boîtes noires pour les enquêtes sur les accidents, eCall, contrôle de vitesse) et pourquoi ? Une fonction de localisation et de poursuite (« tracking and tracing ») en temps réel serait-elle intéressante pour la gestion de flotte ou d'autres applications en rapport avec la sécurité ou la sûreté du transport, ou l'application de la loi ?

2.3 Téléchargement à distance des données enregistrées et vitesse de téléchargement

Question 3 – Faut-il encourager le téléchargement à distance des données du tachygraphe numérique ? L'approche réglementaire est-elle appropriée pour faciliter une introduction à grande échelle de cette fonctionnalité ?

Question 4 – Quelle est votre expérience dans la pratique ? Y a-t-il des obstacles au téléchargement rapide des données ?

2.4 Amélioration des contrôles

Question 5 – Comment pourrait-on modifier l'appareil afin que les contrôles soient plus rapides et efficaces ? Devrait-on envisager le contrôle mobile des véhicules en mouvement afin d'alléger la charge administrative pour le secteur et les organes de contrôle ?

2.5 Niveau de sécurité du système

Question 6 – Le niveau de sécurité actuel est-il proportionnel ? D'autres sources de mouvement sont-elles et devraient-elles être possibles ? Pourrait-on utiliser les données de temps/vitesse/positionnement authentifiées fournies par le futur système GPS européen comme deuxième source indépendante de mouvement afin de garantir la sécurité des données ?

3. Principes et champ d'application

3.1 Champ d'application du règlement

Question 7 – Lorsqu'un véhicule n'est utilisé qu'occasionnellement dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, par exemple lorsque l'on dépasse de temps en temps le rayon fixé pour certaines exceptions, faudrait-il pouvoir utiliser d'autres moyens d'enregistrer les activités ?

3.2 Compatibilité et interopérabilité

Trois options sont envisageables :

▣ **Option 1** : Ne pas introduire de nouvelle génération d'appareils de contrôle ; faire de l'interopérabilité avec le système actuel une condition stricte pour tout développement futur.

▣ **Option 2** : Prévoir une nouvelle génération d'appareils de contrôle mais s'assurer qu'au moins les cartes de conducteur (ou d'autres éléments de l'équipement) sont compatibles avec la génération actuelle de tachygraphes (rétrocompatibilité).

▣ **Option 3** : Prévoir une nouvelle génération d'appareils de contrôle sans aucune exigence en matière de comptabilité.

Question 8 – Laquelle de ces trois options préférez-vous ? Si vous préférez l'option 2 : Quelles sont les questions les plus essentielles sur le plan de la compatibilité entre une nouvelle génération de tachygraphes et la génération actuelle, et quels autres éléments de l'équipement, hormis les cartes de conducteur, devraient être compatibles selon vous ?

4. Réception par type

4.1 Introduction d'appareils basés sur les nouvelles spécifications

Question 9 – Faut-il que la législation précise la manière dont les nouveaux appareils doivent être introduits sur le terrain ? Le montage a posteriori doit-il être possible, obligatoire ou avoir lieu en cas de remplacement d'un appareil défectueux ? Quelles sont les étapes essentielles de l'introduction de nouveaux appareils ? La réception par type des tachygraphes doit-elle relever du régime général de réception des véhicules ?

4.2 Equipements en relation avec le tachygraphe lorsqu'aucune réception par type n'est prévue

Question 10 – Faut-il prévoir la possibilité de réaliser des essais sur le terrain avant de solliciter la réception par type, tout en maintenant les mêmes normes de sécurité ? Comment ce test sur le terrain devrait-il être limité (géographiquement, nombre d'équipements, durée, etc.) ?

Trois options sont envisageables :

- ▣ **Option 1** : La situation actuelle reste inchangée
- ▣ **Option 2** : Normalisation facultative de ces équipements par des organes techniques
- ▣ **Option 3** : Législation communautaire

Question 11 – Laquelle de ces trois options préférez-vous ? Pour les options 2 et 3, précisez quels équipements : sceaux, module de téléchargement, module de contrôle, outils de calibrage, etc.

4.3 Adaptation au progrès technique

Trois options sont envisageables :

- ▣ **Option 1** : La Commission continue à mettre à jour les spécifications techniques de l'appareil par le biais de la procédure de comité.
- ▣ **Option 2** : Le règlement définit des exigences essentielles pour l'appareil et l'élaboration des spécifications précises sont confiées un organe normatif à vocation technique (p.ex. CEN, CENELEC).
- ▣ **Option 3** : Le règlement fixe les principes de base et les fabricants décident des spécifications techniques précises.

Question 12 – La manière dont les spécifications sont actuellement mises à jour est-elle satisfaisante ? Qui devrait être responsable de l'actualisation des prescriptions techniques ? Laquelle des trois options privilégieriez-vous ?

5. Installation et inspection

Question 13 – Les ateliers sont-ils suffisamment dignes de confiance ? Si non, comment améliorer leur loyauté ? Comment éviter les conflits d'intérêts pour des ateliers qui vivent de la fourniture de services aux clients individuels mais jouent en même temps un rôle important dans la sûreté des appareils de contrôle ?

6. Utilisation de l'équipement

6.1 Enregistrement automatique et manuel des informations

Question 14 – Quel type de données doivent être saisies manuellement par le conducteur ? Quel type d'informations doit être enregistré automatiquement par l'appareil ? Serait-il approprié d'enregistrer la localisation avec davantage de précision (via GPS ou GNSS par exemple) ?

6.2 Unicité de la carte du conducteur

Question 15 – Le règlement doit-il explicitement prévoir l'utilisation de l'échange de données électroniques sur les cartes délivrées par les autorités de délivrance des cartes ?

6.3 Alertes

Question 16 – Le règlement doit-il prévoir explicitement des alertes au conducteur afin d'améliorer la conformité avec la législation relative aux périodes de conduite et de repos ? Doit-on laisser le choix au fabricant de proposer ces alertes en option, et d'y inclure des avertissements autres que ceux portant sur le temps de conduite continu ?

7. Autres questions

Question 17 – Avez-vous d'autres commentaires ou suggestions dont vous estimez qu'il faut tenir compte dans le cadre de la révision de la législation européen relative à l'appareil de contrôle ?

Question 18 – Avez-vous d'autres mesures à suggérer pour rendre l'appareil de contrôle plus convivial et pour améliorer la fiabilité des contrôles ?