



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.7.2011
COM(2011) 454 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ
DES RÉGIONS**

Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

Tachygraphe numérique: feuille de route des futures activités

1. INTRODUCTION

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 aussi à améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs et permet de garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier. La stratégie, exposée par la Commission dans son livre blanc sur les transports du 28 mars 2011¹, pour poursuivre l'intégration du marché du fret routier et accroître la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du transport routier prévoit notamment de rendre l'utilisation des tachygraphes moins coûteuse.

- 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. Elle fait suite aux recommandations du Groupe à haut niveau de parties prenantes indépendantes sur les charges administratives² et aux rapports des autorités nationales de contrôle et de police sur les manipulations et les fraudes.
- Le règlement proposé prévoit des mesures pour améliorer les performances techniques du tachygraphe numérique³ et en faire un vrai tachygraphe «intelligent», ainsi que des mesures non techniques comme accroître la fiabilité des ateliers, instaurer un degré minimal d'harmonisation des sanctions et de la formation des agents de contrôle et simplifier les règles sur l'utilisation des tachygraphes en exemptant certaines PME.

En préparant cette proposition, la Commission a défini plusieurs autres mesures à prendre pour accroître l'efficacité et les performances du système tachygraphique⁴. 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 présente communication:

¹ COM(2011) 144 final.

² http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm

³ Connexion à des dispositifs du système mondial de radionavigation par satellite (GNSS) pour la communication à distance avec les agents de contrôle routier et mise au point d'une interface normalisée avec les applications des systèmes de transport intelligents.

⁴ Voir l'analyse d'impact SEC(2011)948.

- Il sera nécessaire de modifier, par des actes délégués, les spécifications techniques du tachygraphe numérique figurant à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85. Cela facilitera le développement et la production de tachygraphes répondant aux performances techniques instaurées par la proposition législative comme indiqué ci-dessus. 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.
- En ce qui concerne les scellés de sûreté apposés sur les tachygraphes pour éviter toute intervention sur les données, des normes harmonisées doivent être élaborées par les organismes de normalisation compétents. Pour lancer cette procédure, la Commission doit confier un mandat au CEN conformément à la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques⁵, qui définit le cadre des activités de normalisation.
- Le règlement proposé imposera d'améliorer le processus de prise de décision concernant les tachygraphes dans le cadre de l'accord dit AETR⁶ 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)⁷. 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 tachygraphe mis au point dans l'UE s'étant diffusé avec succès au-delà des frontières de l'Union, les pays tiers en question sont désormais concernés par les futures adaptations techniques du dispositif. Le fait que le tachygraphe soit utilisé de façon uniforme permet aux transporteurs routiers de l'UE de concourir sur un pied d'égalité avec les transporteurs de ces pays tiers, ce qui est en fin de compte dans l'intérêt de l'UE.
- Enfin, il faudra 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.

2. DEFIS

2.1. Adapter les caractéristiques du tachygraphe en matière de sûreté

2.1.1. Situation actuelle

Le tachygraphe doit pouvoir fournir des données fiables permettant le contrôle effectif des durées de conduite et temps de repos des conducteurs. Les données doivent, par exemple, être opposables en justice. La sûreté du système tachygraphique est donc cruciale pour empêcher

⁵ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

⁶ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

⁷ Albanie, Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Kazakhstan, Liechtenstein, ancienne république yougoslave de Macédoine, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Russie, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turkménistan, Turquie, Ukraine.

les fraudes et manipulations illicites. L'obligation de fournir les garanties suffisantes concernant les mesures techniques de sûreté et les mesures organisationnelles régissant le traitement des données résulte aussi du fait que les données traitées sont des données à caractère personnel. Leur traitement est donc soumis aux principes posés dans la directive 95/46/CE⁸ sur la protection des données à caractère personnel et dans la directive 2002/58/CE⁹ sur le traitement sécurisé des données à caractère personnel.

Maintenir le niveau de sûreté sur la durée implique une adaptation continuelle au progrès des technologies de l'information (TI). Il est en fait nécessaire d'assurer un niveau de sûreté relativement élevé pour rendre impossible toute modification illicite des données enregistrées (intégrité), pour déterminer sans équivoque l'origine des données et pour faire en sorte que celles-ci soient toujours disponibles lorsque c'est nécessaire ou demandé. La législation actuelle a établi un certain niveau de sûreté et impose certains mécanismes censés le garantir (appelé «niveau 3 élevé de l'ITSEC»)¹⁰. Toutefois, la puissance croissante des ordinateurs et les progrès de la cryptographie comme des techniques de craquage du chiffrement font que ce niveau de sûreté n'est plus garanti par les mécanismes prévus dans les spécifications actuelles¹¹. Si le système reste inchangé, la probabilité qu'il subisse un craquage va augmenter d'année en année. Ce qui était considéré auparavant comme à la pointe de la technique et était difficile à attaquer il y a plusieurs années est devenu plus facile à percer maintenant que les TI sont sans cesse plus développées et sophistiquées.

Cet écart entre le niveau de sûreté requis et la technologie censée le garantir a déjà conduit la Commission à prendre ses propres mesures correctrices. La dernière modification de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil¹² dispose que l'homologation peut continuer à être accordée au cas où les autorités qui certifient la conformité au niveau de sûreté imposé par le règlement refusent de certifier un nouvel appareil en invoquant l'obsolescence des mécanismes de sûreté.

2.1.2. Modifications à prévoir

Il faut prévoir des mesures pour rétablir et maintenir le niveau de sûreté à l'aide d'un nouvel ensemble de mécanismes ainsi que de normes et de méthodes plus à jour. L'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et ses appendices devront être modifiés au moyen d'actes délégués. La Commission commencera par effectuer une analyse générale de la sûreté pour recenser les points faibles de la configuration. Ensuite, elle définira et validera les exigences relatives à la solidité des mécanismes de sûreté applicables aux unités embarquées, capteurs de mouvement et cartes tachygraphiques.

Il s'agira, pour les nouveaux appareils mis sur le marché, de rétablir au moins le niveau de sûreté initial (niveau 3 élevé de l'ITSEC) et de l'assurer pendant un nombre suffisant d'années.

⁸ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁹ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive «vie privée et communications électroniques»).

¹⁰ Voir l'exigence CSP_105 à l'appendice 10 de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil.

¹¹ Voir l'exigence CSM_014 à l'appendice 11 de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil.

¹² Règlement (UE) n° 1266/2009 de la Commission du 16 décembre 2009 portant dixième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 339 du 22.12.2009, p. 3.

Il sera nécessaire de recourir à de nouvelles méthodes de cryptage, ce qui exigera des modifications du matériel (clés de plus grande longueur). Les modifications de l'annexe I B renverront aux parties indiquées à l'annexe I de la présente communication.

2.1.3. Stratégie de migration

L'interopérabilité, la rétrocompatibilité et la postcompatibilité¹³ des diverses versions et générations d'unités embarquées, de cartes utilisées dans ces unités et, dans une certaine mesure, d'appareils des contrôleurs doivent être garanties. Toutefois, les unités embarquées et les cartes n'ont pas le même cycle de vie. Les cartes ont une durée d'un, de deux ou de cinq ans tandis que la durée de vie des unités embarquées peut aller jusqu'à 15-20 ans. Résoudre ce problème délicat exige de planifier avec soin une stratégie de migration/transition.

Migrer vers une méthode de cryptage différente peut se faire de diverses façons. Concernant le tachygraphe numérique, une solution de sûreté unique semble la plus appropriée. Une solution de sûreté unique signifie que, lorsqu'un nouvel appareil de contrôle est introduit, le nouveau tachygraphe ne peut lire que les cartes utilisant les nouvelles clés cryptographiques. Cela permet de définir un niveau de sûreté pour les nouvelles unités embarquées et cartes tachygraphiques à partir d'une certaine date. Toute migration entre deux niveaux de sûreté impliquera donc une période de transition de cinq ans pendant laquelle les deux niveaux coexisteront. La figure à l'annexe II illustre comment cela peut être mis en œuvre. Elle montre que les unités embarquées dotées des nouveaux mécanismes de sûreté doivent être introduites dans la flotte une fois que toutes les cartes tachygraphiques en circulation sont interopérables avec ces nouveaux mécanismes comme avec les anciens.

Il faut signaler qu'un consensus général semble se dégager dans le secteur pour éviter la coexistence de plus de deux générations successives de mécanismes de sûreté dans la flotte de véhicules couverte par le règlement. En fait, très peu de véhicules seraient concernés par l'introduction de nouveaux appareils car, le moment venu, une grande partie des poids lourds aura déjà été vendue sur d'autres marchés ou ne sera plus utilisée. Pour les quelques véhicules restants (grues spéciales ou véhicules spécifiques à longue durée d'exploitation par exemple), des mesures particulières peuvent être prises comme l'exemption ou la mise en conformité du tachygraphe.

Concernant les échéances, il semble réaliste d'effectuer tous les travaux préparatoires pour disposer des nouveaux appareils à niveau de sûreté rehaussé au moment de la première introduction des nouvelles cartes après 2017, et des unités embarquées entre 2018 et 2022 (en fonction de la politique de renouvellement des cartes).

2.2. Confier un mandat au CEN pour l'élaboration de normes en matière de scellés

À tout moment, plusieurs milliers de poids lourds circulent sur le réseau transeuropéen avec un tachygraphe qui a été manipulé ou une carte non valable. L'analyse d'impact a montré que l'une des raisons pour lesquelles le système tachygraphique reste exposé aux manipulations et aux fraudes est que les scellés ne constituent pas un indicateur valable de manipulation du

¹³ L'interopérabilité garantit qu'un nouveau type de carte fonctionnera avec tous les types d'unités embarquées existant déjà, et inversement. La rétrocompatibilité et la postcompatibilité renvoient à la compatibilité entre générations d'un même appareil. Les cartes de conducteur doivent être compatibles sans problème avec différentes générations de tachygraphe, et inversement.

tachygraphe. Autorités nationales de contrôle et instituts de recherche¹⁴ font état de faiblesses du tachygraphe pour ce qui est de sa capacité à résister aux manipulations.

Les scellés sont conçus comme un moyen de détecter, par examen visuel, toute manipulation de l'interface mécanique entre les différentes parties du tachygraphe (capteur de mouvement et boîte de vitesse) et sont apposés par des ateliers agréés après installation du tachygraphe. D'après l'étude du CCR susmentionnée¹⁵, les scellés ne sont actuellement pas soumis à l'obligation de fournir un niveau minimum de performance au niveau européen, ni de respecter une norme particulière, ce qui les rend faciles à contrefaire et les expose, avec le temps, à diverses dégradations.

Afin de résoudre ce problème et eu égard aux dispositions de la directive 98/34/CE et à la réglementation sur les services de la société de l'information, la Commission confiera au CEN un mandat concernant l'élaboration de normes européennes pour les scellés à apposer sur les systèmes tachygraphiques. Afin de bien définir les exigences de normalisation, le mandat mettra l'accent sur l'environnement particulier dans lequel les scellés doivent être apposés (grandes variations de température, exposition à des chocs mécaniques) et sur la nécessité de recenser les ateliers chargés d'installer les scellés. Le CEN veillera à ce que les organisations représentatives soient invitées à participer aux travaux de normalisation.

On estime que la normalisation envisagée pourrait être mise en pratique dans un délai de 2 à 2,5 ans. Une fois les normes instaurées, il devrait être plus aisé de détecter les scellés endommagés, d'identifier les ateliers ayant procédé à l'installation et d'éviter les malentendus entre opérateurs et agents de contrôle.

2.3. Améliorer le processus de prise de décision entre parties à l'AETR

Parallèlement au développement de la législation sociale au sein de l'UE, une législation analogue a été mise en œuvre au niveau de la CEE-NU en vertu de l'accord AETR. En 2006, les parties à l'AETR sont convenues d'instaurer le tachygraphe numérique comme appareil de contrôle obligatoire sur les nouveaux véhicules à partir du 10 juin 2010 et cela a été un succès dans la plupart des pays signataires de l'accord.

Cependant, il se peut que les dispositions juridiques actuelles de l'accord AETR concernant les adaptations au progrès technique du tachygraphe numérique¹⁶ ne soient pas maintenues. En fait, l'AETR prévoit que les modifications du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil sont automatiquement reprises par toutes les parties contractantes sans consultation officielle des pays en question préalablement à l'adoption des modifications par l'UE. Le mécanisme actuel compromet la mise en œuvre correcte et harmonisée des mesures instaurées dans la révision proposée du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil et du tachygraphe numérique par les parties contractantes hors UE. Il est donc dans l'intérêt de l'UE d'améliorer le processus de prise de décision en ce qui concerne les tachygraphes numériques et l'AETR.

¹⁴ Voir par exemple le rapport du CCR de 2007 sur les atteintes au bon fonctionnement du tachygraphe numérique et sur les risques associés à l'installation d'adaptateurs dans les véhicules légers, le rapport du CCR de 2010 sur la vulnérabilité et la contrôlabilité du tachygraphe numérique, le 25^e rapport de la Commission sur l'application de la législation sociale relative au transport routier [SEC(2011)52] et l'analyse des mesures techniques et organisationnelles employées par les États membres pour appliquer la directive 2006/22/CE (Price Waterhouse Cooper, 2009).

¹⁵ Rapport du CCR de 2010 sur la vulnérabilité et la contrôlabilité du tachygraphe numérique.

¹⁶ Voir l'article 22 bis de l'accord AETR.

Un processus de réexamen de l'AETR sous cet angle a été engagé au niveau de la CEE-NU. Afin de garantir un processus de prise de décision plus efficace par la consultation de tous les pays concernés et leur participation à la définition et à la mise à jour des spécifications techniques des tachygraphes numériques, la Commission serait favorable à ce qui suit.

Au cours d'une première phase transitoire, dans l'attente des adaptations nécessaires de l'AETR, il semble approprié de consulter les pays signataires de l'accord et de les faire participer à la décision sur les modifications apportées aux tachygraphes au niveau de l'UE. Cette participation pourrait être formalisée par la création d'un «groupe d'experts du forum sur le tachygraphe» comme suggéré par la Commission dans la proposition parallèle de réviser le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil. Ainsi les décisions sur les mises à jour techniques de l'annexe I B seraient transparentes et tiendraient pleinement compte de la position des parties à l'AETR.

Au cours de la phase définitive, l'AETR devrait être adapté pour permettre la coopération de l'UE et de toutes les parties contractantes concernant l'adaptation technique du tachygraphe numérique. L'AETR devrait prévoir une procédure spéciale pour les adaptations techniques du tachygraphe. Un exemple d'une telle procédure est fourni par l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958»)¹⁷. À l'aide d'un mécanisme de ce type, il sera possible d'effectuer régulièrement les nécessaires adaptations au progrès technique et le mécanisme devrait être conçu pour permettre de réagir rapidement à certaines évolutions en impliquant, si besoin est, toutes les parties utilisant le tachygraphe numérique dans le processus de prise de décision.

Comme les modifications à apporter à l'AETR et à la législation de l'UE sont importantes, il semble utile de prendre des dispositions pour que l'UE soit partie de plein droit à l'accord. La principale raison en est qu'une telle adhésion garantirait la représentation effective des intérêts de l'UE dans les procédures de la CEE-NU ainsi qu'un développement harmonisé de la législation de l'Union, parallèlement aux évolutions de l'AETR, comme c'est le cas en application de l'accord de 1958 révisé. La coordination *ad hoc* de la Commission et des États membres, qui est la pratique courante pour arrêter des positions communes dans les réunions de la CEE-NU, ne semble plus adaptée aux décisions qui devront être prises, en vertu de l'AETR, concernant l'adaptation technique des tachygraphes. En outre, une telle adhésion serait conforme à l'arrêt de la Cour selon lequel «attendu que, la matière de l'AETR relevant du domaine d'application du [règlement (CE) n° 561/2006], la compétence de négocier et de conclure l'accord en cause appartient à la Communauté depuis l'entrée en vigueur dudit règlement»¹⁸.

¹⁷ Voir aussi la décision du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958») (97/836/CE), JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

¹⁸ Affaire 22-70, Commission des Communautés européennes contre Conseil des Communautés européennes, Accord européen sur les transports routiers.

La Commission déterminera, avec la CEE-NU et les principales parties à l'AETR hors UE, dans quelle mesure elles sont disposées à modifier l'accord pour permettre à l'UE d'y adhérer. Sous réserve de l'issue positive de ces discussions préliminaires, la Commission demandera au Conseil un mandat de négociation afin de mettre en œuvre la seconde phase décrite ci-dessus (article 218 du TFUE). Une fois qu'elle aura adhéré à l'AETR, l'UE arrêtera ses règles pour définir les positions de l'UE dans le cadre de l'accord, sur le modèle de la décision 97/836/CE du Conseil.

2.4. Fusionner cartes de conducteur et permis de conduire

La proposition de révision du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil prévoit que, d'ici à 2018, les cartes de conducteur et les permis de conduire seront fusionnés. Cette mesure nécessite des modifications mineures de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 sur le permis de conduire¹⁹. La Commission présentera donc, dès que possible, une proposition de modification de ladite directive.

3. CALENDRIER INDICATIF DE L'INTRODUCTION DU NOUVEAU TACHYGRAPHE

La proposition parallèle de réviser le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil prévoit la définition d'exigences essentielles et l'ajout de certaines caractéristiques nouvelles. Dans un premier temps, les annexes et appendices existants resteront inchangés et compatibles avec le nouveau règlement proposé.

La proposition prévoit que l'annexe I B soit modifiée au plus tard le 31 décembre 2014 afin d'ajouter les spécifications techniques nécessaires à l'introduction de fonctionnalités GNSS, de fonctions de communication à distance et d'une interface normalisée avec d'autres systèmes de transport intelligents (STI). La Commission prévoit d'instaurer en même temps les nouvelles exigences de sûreté TI exposées au point 2.1. Il convient toutefois de souligner que ces dates doivent être considérées comme les dates limites d'adoption et d'instauration des nouvelles spécifications. L'expérience acquise à la suite de la première introduction de tachygraphes numériques permet d'affirmer que, après publication des spécifications techniques, les entreprises ont besoin d'au moins deux ans pour commencer à mettre le produit sur le marché. La commercialisation du nouveau tachygraphe «intelligent» pourrait donc avoir lieu d'ici au 1^{er} janvier 2017. La Commission admet que le délai nécessaire à la production industrielle peut difficilement être écourté et s'efforcera donc, quant à elle, de ne prendre aucun retard dans la préparation des annexes et appendices de sorte que le nouvel appareil arrive sur le marché si possible avant la date butoir de 2017²⁰.

Ensuite, les travaux techniques commenceront par les changements qu'il est nécessaire d'apporter aux annexes et appendices, pour aboutir à de nouvelles définitions techniques du tachygraphe numérique et, enfin, à de nouvelles unités techniques sur la route et dans les véhicules. L'annexe II montre l'impact de l'application des mesures prévues sur l'annexe I B.

¹⁹ JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

²⁰ Concernant l'intégration des cartes de conducteur et des permis de conduire, deux dates distinctes, le 19.1.2013 et le 19.1.2018, figurent à l'article 35 de la proposition de règlement. La différence de 5 ans s'explique par la période de validité administrative du permis de conduire, qui deviendra aussi celle des cartes de conducteur.

Aperçu des activités pour les années à venir:

Proposition de la Commission de réviser le règlement	Adoption du règlement	Préparation des annexes et appendices nouveaux	Adoption des annexes et appendices nouveaux	Développement et production		Nouvel appareil sur le terrain
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

4. CONCLUSION

Le livre blanc sur les transports préconisait de revoir les règles applicables au tachygraphe pour rendre son utilisation moins coûteuse et contribuer à poursuivre l'intégration du marché du fret routier. Même si la proposition parallèle de modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil instaure plusieurs mesures qui amélioreront le système tachygraphique, d'autres actions s'imposeront pour que ces mesures soient pleinement efficaces ou pour les compléter. Afin de réaliser ces autres actions, la Commission s'est engagée à prendre les mesures suivantes:

1. En 2014, adapter l'annexe I B au progrès technique, par un acte délégué, notamment pour préserver le niveau de sûreté du tachygraphe numérique, comme exposé plus haut. 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 CEN d'élaborer des normes applicables aux scellés, lesquelles 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'AETR pour autant que les discussions préliminaires en cours avec les parties contractantes hors UE aient une issue favorable.
4. Proposer de modifier la directive 2006/126/CE sur le permis de conduire afin d'organiser, avant la fin de 2011, la fusion des cartes de conducteur et des cartes tachygraphiques.

ANNEXE I

Exposé des modifications à prévoir et des nouveaux appendices à créer

	Nouveaux mécanismes de sûreté	Intégration du GNSS	Interface technique normalisée pour STI	Communication à distance aux fins de contrôle
Annexe I B	L'annexe I B devra être revue à la lumière du nouveau règlement.			
Appendice 1 – Dictionnaire de données	À modifier	À modifier		À modifier
Appendice 2 – Caractéristiques des cartes tachygraphiques	À modifier	À modifier		À modifier
Appendice 3 – Pictogrammes				
Appendice 4 – Tirages papier		À modifier		À modifier
Appendice 5 – Affichage				
Appendice 6 – Interfaces externes				
Appendice 7 – Protocoles de téléchargement des données	À modifier	À modifier		À modifier
Appendice 8 – Protocole d'étalonnage				
Appendice 9 – Homologation de type – Liste des essais minimaux requis		À modifier	À modifier	À modifier
Appendice 10 – Objectifs généraux de sûreté	À modifier			
Appendice 11 – Mécanismes de sûreté communs	À modifier			
Nouvel appendice 12 – STI			À créer	
Nouvel appendice 13 – Communication à distance aux fins de contrôle				À créer

ANNEXE II

Concept de migration (Solution de sûreté unique – Renouvellement normal des appareils et cartes)

