



Q494-0464

7.12.2017

---

## **Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe**

**Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et autres ordonnances relatives à la mise en œuvre du règlement (UE) n° 165/2014 (introduction du « tachygraphe intelligent »)**

Rapport explicatif

---

## Aperçu

**Le présent rapport est présenté dans le cadre de la consultation sur les ordonnances qui doivent être modifiées en raison de l'introduction du tachygraphe « intelligent ». Ces modifications permettront d'adapter les prescriptions suisses au nouveau droit européen. Les nouveaux tachygraphes seront plus simples à utiliser et auront pour effet d'offrir une meilleure protection contre les manipulations et d'optimiser les contrôles effectués par les autorités d'exécution.**

### Situation initiale

Afin d'améliorer la sécurité routière, de protéger le personnel et d'éviter les distorsions de la concurrence dans le secteur du transport routier, il est nécessaire d'observer des normes minimales en ce qui concerne la durée du travail et du repos des chauffeurs. Le contrôle du respect de ces prescriptions s'effectue actuellement au moyen de tachygraphes analogiques et numériques. S'agissant des exigences techniques définies pour ces appareils, la réglementation européenne en la matière<sup>1</sup> est appliquée par la Suisse ainsi qu'au niveau international<sup>2</sup>. Entre-temps, l'Union européenne a encore perfectionné la réglementation relative aux tachygraphes. Un nouvel appareil numérique appelé « tachygraphe intelligent » devrait voir le jour, en plus des tachygraphes analogiques et numériques usuels. Cet appareil disposera notamment d'une connexion au réseau satellitaire mondial ainsi que d'une interface avec des systèmes de transport intelligents, et permettra aux autorités d'exécution de téléconsulter certaines données pour le tri des véhicules lors de contrôles du trafic. Les nouvelles prescriptions relatives aux tachygraphes<sup>3</sup> ont pour but d'en simplifier le fonctionnement pour les utilisateurs, de renforcer la sécurité en les protégeant des manipulations et d'améliorer l'efficacité des contrôles. En raison de sa situation centrale en Europe, il est primordial pour la Suisse de limiter au maximum les obstacles pour accéder au marché européen du transport routier, d'où la nécessité de transposer les dispositions européennes dans le droit suisse.

Les deux ordonnances régissant la durée du travail et du repos<sup>4</sup> définissent différemment l'exception prévue pour les ambulances, ce qui conduit de plus en plus souvent à des difficultés d'application. Aussi les autorités d'exécution ont-elles suggéré une harmonisation de ces dispositions.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR, RS **0.822.725.22**).

<sup>3</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1 ; règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1 ; règlement (UE) 2016/130 de la Commission du 1<sup>er</sup> février 2016 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3281/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, JO L 25 du 2.2.2016, p. 46 ; règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur, JO L 15 du 22.1.2016, p. 51.

<sup>4</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1 ; RS **822.221**) et ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS **822.222**).

## Contenu du projet

L'intégration dans la législation suisse des nouvelles exigences techniques posées aux tachygraphes selon le droit européen et l'introduction du tachygraphe intelligent impliquent des modifications plus ou moins importantes d'un grand nombre d'ordonnances relevant du droit de la circulation routière, notamment l'OTR 1.

Le présent rapport traite des modifications liées à l'introduction du tachygraphe intelligent. Pour les commentaires relatifs aux modifications de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)<sup>5</sup>, de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)<sup>6</sup>, de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)<sup>7</sup> et de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)<sup>8</sup>, voir également le rapport explicatif *Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe, Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)*.

---

<sup>5</sup> RS 741.41  
<sup>6</sup> RS 741.511  
<sup>7</sup> RS 741.31  
<sup>8</sup> RS 741.51

# Sommaire

1.	Grandes lignes du projet .....	4
1.1.	Situation initiale .....	4
1.2.	Nouvelles dispositions proposées .....	6
2.	Commentaires des articles .....	6
2.1.	Modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels (OTR 1) .....	6
2.2.	Modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2) .....	8
2.3.	Modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) .....	9
2.4.	Modification de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) .....	11
2.5.	Modification de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) .....	11
2.6.	Modification de l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU) .....	12
2.7.	Modification de l'ordonnance sur le registre des cartes de tachygraphe (ORCT) .....	12
2.8.	Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) .....	13
2.9.	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) .....	13
3.	Incidences .....	14
3.1.	Incidences sur la Confédération (finances, personnel et autres) .....	14
3.2.	Incidences sur les cantons et les communes .....	14
3.3.	Incidences sur l'économie, la société et l'environnement .....	14
4.	Aspects juridiques .....	15
4.1.	Bases légales .....	15
4.2.	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse .....	15
4.3.	Protection des données .....	15

# 1. Grandes lignes du projet

## 1.1. Situation initiale

Au niveau national, les normes minimales pour la durée du travail et du repos des chauffeurs sont fixées dans l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1<sup>9</sup>) et dans l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)<sup>10</sup>. Ces dispositions régissent également l'utilisation des moyens de contrôle, notamment le tachygraphe. L'obligation d'être équipé d'un tachygraphe ainsi que la construction, le montage et le contrôle subséquent de cet appareil sont définis dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)<sup>11</sup>. Les véhicules dont le conducteur est soumis à l'OTR 1 ou 2 doivent être équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique au sens du règlement (CEE) n° 3821/85<sup>12</sup> afin que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et du repos puisse être contrôlé. Par ailleurs, de multiples ordonnances relevant ou non du droit de la circulation routière régissent certains aspects liés au domaine des tachygraphes.

Le 4 février 2014, l'Union européenne a édicté le nouveau règlement (UE) n° 165/2014<sup>13</sup> qui remplace le règlement (CEE) n° 3821/85. Ce texte vise à sécuriser davantage le système de tachygraphe pour le protéger des manipulations, à améliorer l'efficacité et l'efficience des contrôles par les autorités d'exécution et à simplifier le maniement des tachygraphes pour les utilisateurs. Par ailleurs, le développement de la numérisation dans le secteur des transports implique la mise en réseau des technologies existantes.

À cette fin, une nouvelle génération de tachygraphes numériques sera introduite : les tachygraphes dits « intelligents ». Ces appareils disposent d'une connexion au système mondial de navigation par satellite et peuvent ainsi enregistrer automatiquement la position exacte du véhicule. Ils sont dotés en outre d'une interface radio CEN-DSRC<sup>14</sup> qui permet aux autorités d'exécution de téléconsulter des données énumérées de façon exhaustive (cf. nouvel art. 21, al. 2, de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière [OCCR]<sup>15</sup>) afin de détecter rapidement des manipulations du tachygraphe. Ces consultations visent à faciliter le tri des véhicules lors des contrôles du trafic et ne remplaceront aucunement le contrôle routier ordinaire en cas de suspicion. Grâce à une interface, le tachygraphe intelligent pourra échanger des données avec les systèmes de transport intelligents (STI). Les appareils externes ne pourront cependant accéder aux données personnelles, y compris les données de positionnement du véhicule, que si le conducteur auquel se rapportent les données a expressément approuvé la transmission de ces dernières.

Les exigences techniques applicables aux tachygraphes intelligents sont définies dans l'annexe I C (dite « annexe technique I C ») du règlement d'exécution (UE) 2016/799<sup>16</sup> de la Commission européenne. Le règlement (UE) n° 165/2014 et le règlement d'exécution (UE) 2016/799 sont applicables dans l'Union européenne depuis le 2 mars 2016. L'annexe I C sera mise en vigueur dans l'Union européenne le 2 mars 2019. Les nouvelles dispositions européennes imposent à tous les véhicules admis à la circulation à partir du 15 juin 2019 et concernés par le règlement (UE) n° 165/2014, d'être équipés d'un

---

<sup>9</sup> RS 822.221

<sup>10</sup> RS 822.222

<sup>11</sup> RS 741.41

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

<sup>14</sup> Dedicated Short Range Communication (DSRC) conformément aux normes sur les communications spécialisées à courte portée du Comité européen de normalisation (CEN) EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

<sup>15</sup> RS 741.013

<sup>16</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1.

tachygraphe intelligent. À partir du 15 juin 2034, les véhicules utilisés pour le trafic international au sein de l'Union européenne devront être équipés d'un tachygraphe intelligent.

Le règlement (CEE) n° 3821/85 fait partie intégrante de l'annexe I, section 2, de l'Accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'Union européenne<sup>17</sup> (ci-après ATT). En concluant cet accord, la Suisse s'est engagée à édicter des dispositions équivalentes dans les domaines couverts par l'ATT (art. 6 et 52, al. 6, ATT). Elle a tout intérêt à continuer de garantir à ses transporteurs un accès le plus simple possible au marché européen du transport routier. C'est pourquoi le nouveau règlement (UE) n° 165/2014, qui remplace le règlement (CEE) n° 3821/85, ainsi que les règlements d'exécution (UE) 2016/799<sup>18</sup> et (UE) 2016/68<sup>19</sup> seront également repris dans l'ATT. Ces dispositions devront au préalable être mises en oeuvre en Suisse.

L'Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)<sup>20</sup>, important pour le trafic international, ne contient pas non plus d'exigences techniques propres applicables aux tachygraphes et renvoie encore actuellement au règlement (CEE) n° 3821/85. Des négociations<sup>21</sup> sont en cours au sein du Groupe de travail principal des transports routiers de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe pour déterminer si les nouvelles dispositions de l'Union européenne seront reprises dans l'AETR et selon quelles modalités. Cela devrait très vraisemblablement être le cas, étant donné qu'il n'existe actuellement aucune exigence technique pour les tachygraphes au niveau de la Commission économique des Nations Unies.

Les propositions de modification suivantes se fondent sur la teneur des règlements UE cités telle qu'elle est publiée officiellement. La Commission européenne a déjà proposé quelques modifications qui font encore l'objet de discussions au sein de l'UE. Pour l'heure, il n'est donc pas à exclure que certaines propositions doivent encore être remaniées. Les adaptations déjà prévisibles sont mentionnées dans les commentaires des articles.

Le projet contient par ailleurs une modification de l'OTR 2, qui a été adoptée à la demande des autorités d'exécution. L'exception pour les conducteurs de véhicules aménagés pour le transport de malades ou de blessés et équipés d'avertisseurs spéciaux (cf. art. 4, al. 1, let. a, OTR 2) doit être remplacée par le libellé de l'art. 4, al. 1, let. e, OTR 1 (conducteurs de véhicules spécialement équipés pour des tâches médicales). Dans la pratique, ces formulations différentes ont manifestement conduit à un traitement inégal de situations semblables. L'exception prévue dans l'OTR 1 est une solution qui a fait ses preuves et qui est également connue dans le droit international<sup>22</sup> et le droit européen<sup>23</sup> pertinents.

---

<sup>17</sup> Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, RS **0.740.72**.

<sup>18</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1.

<sup>19</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur, JO L 15 du 22.01.2016, p. 51.

<sup>20</sup> Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR, RS **0.822.725.22**).

<sup>21</sup> Cf. rapport de la 111<sup>e</sup> séance des 25 et 26 octobre 2016 ; téléchargeable (en anglais et en français) sous <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.

<sup>22</sup> Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR, RS **0.822.725.22**), art. 2, al. 2, let. g.

<sup>23</sup> Art. 3, let. e, du 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.

## 1.2. Nouvelles dispositions proposées

Dans le droit suisse, les divers aspects liés au tachygraphe sont régis par différentes ordonnances qui relèvent ou non du droit de la circulation routière. Aussi l'intégration dans le droit suisse des nouvelles exigences techniques applicables aux tachygraphes entraîne-t-elle des adaptations législatives plus ou moins importantes.

Il faudra notamment adapter les dispositions suivantes aux nouvelles exigences définies par le droit européen : les dispositions en matière de contrôle et les dispositions pénales de l'OTR 1<sup>24</sup>, les prescriptions de l'OETV<sup>25</sup> pour l'installation des tachygraphes, les prescriptions concernant la réception par type des tachygraphes et de leurs accessoires dans l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)<sup>26</sup>, les compétences et processus définis dans l'ordonnance du 29 mars 2006 sur le registre des cartes de tachygraphe (ORCT)<sup>27</sup> et les prescriptions concernant l'équipement de la police en appareils de contrôle figurant dans l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)<sup>28</sup>. Par ailleurs, d'autres petites adaptations consécutives (par ex. harmonisations terminologiques) devront être effectuées dans diverses ordonnances du droit de la circulation routière. Ces modifications seront, sauf imprévu, mises en vigueur en même temps que celles des nouvelles dispositions de l'OETV qui concernent les tachygraphes.

Simultanément aux modifications d'ordonnance découlant de l'introduction du tachygraphe intelligent, une demande formulée par les autorités d'exécution sera satisfaite : l'exception prévue dans l'OTR 2 pour le transport de malades ou de blessés sera désormais alignée sur l'exception définie par l'OTR 1 pour les véhicules équipés pour des tâches médicales.

## 2. Commentaires des articles

### 2.1. Modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels (OTR 1)

#### Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

#### Art. 13, let. b

Le tachygraphe intelligent enregistre automatiquement la position du véhicule à certains moments. Les autorités d'exécution ont accès à ces données. Pour des raisons de transparence, ces enregistrements doivent être mentionnés explicitement.

Au sein de l'UE, on s'interroge encore aujourd'hui sur la nécessité d'enregistrer aussi automatiquement les franchissements de la frontière par le véhicule. Si cette modification du règlement (UE) n° 165/2014 devait être décidée, il faudrait adapter l'art. 13, let. b en conséquence.

#### Art. 13c, al. 1, 2, let. b et 5

Le libellé de la disposition est corrigé afin de préciser qu'il est question ici de l'autorisation délivrée aux ateliers selon l'art. 101 OETV.

#### Art. 13d, al. 3

En raison des nouvelles exigences du droit européen en matière de sécurité (CSM\_88 app. 11 relative au règlement d'exécution [UE] 2016/799), la durée de validité de la carte d'entreprise est raccourcie de cinq à deux ans.

Le raccourcissement de la durée de validité de la carte d'entreprise s'appliquera dans l'Union européenne à partir du 2 mars 2019. Son entrée en vigueur en Suisse est également prévue pour cette

---

<sup>24</sup> RS 822.221

<sup>25</sup> RS 741.41

<sup>26</sup> RS 741.511

<sup>27</sup> RS 822.223

<sup>28</sup> RS 741.013

date. Les cartes d'entreprise délivrées avant cette date conserveront leur durée de validité de cinq ans et pourront être utilisées jusqu'à leur échéance (cf. disposition transitoire du nouvel art. 25, al. 3).

Le raccourcissement de la durée de validité de la carte d'entreprise fait actuellement encore l'objet de discussions au sein de l'UE. S'il devait être supprimé dans l'UE, la présente disposition ne sera pas modifiée. L'UE examine si ce raccourcissement doit s'appliquer seulement à partir du 15 juin 2019. La date de mise en vigueur de la présente disposition peut donc encore changer.

#### Art. 13e, al. 3

La durée de validité de la carte de contrôle doit elle aussi être adaptée aux exigences du droit européen en matière de sécurité (CSM\_88 app. 11 relative au règlement [UE] d'exécution 2016/799). À cette fin, elle est raccourcie de cinq à deux ans.

Le raccourcissement de la durée de validité de la carte de contrôle s'appliquera dans l'Union européenne à partir du 2 mars 2019. Son entrée en vigueur en Suisse est également prévue pour cette date. Les cartes d'entreprise délivrées avant cette date conserveront leur durée de validité de cinq ans et pourront être utilisées jusqu'à leur échéance (cf. disposition transitoire du nouvel art. 25, al. 3).

Dans l'Union européenne, la durée de validité de la carte de contrôle pourrait éventuellement n'être raccourcie qu'à partir du 15 juin 2019. Il n'existe toutefois aucune incertitude quant à la concrétisation de cette mesure, ce qui n'est pas le cas pour la carte d'entreprise.

#### Art. 14, al. 3 (nouveau)

Les employeurs et les conducteurs indépendants ont aujourd'hui déjà l'obligation de veiller au fonctionnement correct du tachygraphe en vertu de l'art. 14, al. 2, OTR 1. La réparation de l'appareil en temps voulu lorsque celui-ci ne fonctionne plus parfaitement en fait partie. Dans sa teneur actuelle, l'art. 14, al. 2, OTR 1 ne le prescrit pas expressément. C'est pourquoi cette disposition doit être complétée et adaptée au nouveau droit européen (cf. art. 37, al. 1, du règlement [UE] n° 165/2014).

#### Art. 14b, al. 5<sup>bis</sup> (nouveau)

Les nouveaux types de tachygraphe doivent dans un premier temps être mis au banc d'essai, même lorsqu'aucune réception par type n'a été délivrée. Il faut néanmoins veiller à ce que les conducteurs effectuant ces courses d'essai respectent les prescriptions en matière de durée de travail et de repos (cf. art. 21, al. 2 en relation avec l'art. 35, al. 2, du règlement [UE] n° 165/2014). Le nouvel al. 5<sup>bis</sup> mentionne l'obligation de contrôle du conducteur.

La Commission européenne réfléchit actuellement à la possibilité de prescrire la saisie manuelle des franchissements de la frontière du véhicule. Il n'est donc pas exclu que l'al. 1 de cette disposition doive lui aussi être adapté.

#### Art. 17, al. 3<sup>bis</sup> (nouveau)

Les principes de la protection des données et de la personnalité s'appliquent bien entendu aussi dans le domaine de l'OTR. En raison des nouvelles fonctionnalités du tachygraphe intelligent, les données personnelles générées seront plus nombreuses, notamment celles concernant la position du véhicule à certains moments (cf. art. 13, let. b). Cette nouvelle disposition vise à sensibiliser les employeurs à leurs devoirs en matière de protection des données et de la personnalité. Il est désormais expressément spécifié que l'employeur ne peut utiliser les données auxquelles il a accès dans le cadre de l'exécution de l'OTR 1 que pour remplir les obligations qui lui sont prescrites par cette dernière. En outre, cette disposition permet de protéger les données personnelles des utilisations abusives.

#### Art. 21, al. 2, let. c

Cette nouvelle disposition pénale constitue le pendant du nouvel art. 14, al. 3.

Le fait de ne pas faire réparer à temps un tachygraphe défectueux est expressément sanctionné par une amende.



### Art. 25

*Al. 1 et 2* : les deux alinéas contiennent des dispositions transitoires relatives à la modification du 30 juin 2010, qui ne sont plus applicables depuis le 31 décembre 2013. Ils sont donc abrogés.

*Al. 3* : le nouvel alinéa contient la disposition transitoire liée aux art. 13d, al. 3 et 13e, al. 3. Les cartes d'entreprise et de contrôle délivrées avant le 2 mars 2019 conservent leur durée complète de validité de cinq ans. La date de référence pour la délivrance des cartes peut éventuellement être encore différée au 15 juin 2019 (voir les commentaires sur les dispositions mentionnées plus haut).

## **2.2. Modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)**

### Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

### Art. 4, al. 1, let. a

En vertu de la disposition en vigueur, les prescriptions sur la durée du travail et du repos ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules aménagés pour le transport de malades ou de blessés, à condition qu'ils soient équipés de feux bleus et d'avertisseurs à deux sons alternés. Selon la disposition équivalente de l'OTR 1 (art. 4, al. 1, let. e), par contre, il suffit que les véhicules soient spécialement équipés pour des tâches médicales. Pour nombre de ces transports, les feux bleus et l'avertisseur à deux sons alternés ne sont pas nécessaires. Sur proposition des autorités d'exécution, le libellé de l'art. 4, al. 1, let. e, OTR 1 sera donc repris dans l'OTR 2, ce qui permettra d'accroître la marge de manœuvre des cantons pour l'organisation de leurs services de secours.

### Art. 16a

Du fait de l'introduction du tachygraphe intelligent, différentes générations de tachygraphes seront en circulation pendant plusieurs années. La présente modification tient compte de cette situation en se référant non plus au droit européen en vigueur mais à l'article pertinent de l'OETV. Le titre est adapté à la disposition modifiée de l'OETV. Un renvoi est également repris.

### Art. 22, al. 5 (nouveau)

Les principes régissant la protection des données et de la personnalité s'appliquent bien entendu aussi au domaine de l'OTR. La protection des données personnelles prend une importance accrue avec l'introduction du tachygraphe intelligent. La nouvelle disposition vise à sensibiliser les employeurs aux obligations qui leur incombent en la matière. Aussi prescrit-elle expressément que l'employeur doit veiller à n'utiliser les données personnelles des conducteurs auxquelles il a accès dans le cadre de l'exécution de l'OTR 2 que dans le but de remplir les obligations qui lui sont imposées par celle-ci. Les données personnelles doivent également être protégées contre toute utilisation abusive.

## 2.3. Modification de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

### Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

### Art. 100, al. 1, let. a et b, 1<sup>bis</sup> à 1<sup>quater</sup> (nouveau), et 2

Les exigences techniques requises pour les « tachygraphes intelligents » sont réglées à l'annexe I C du règlement d'exécution (UE) 2016/799<sup>29</sup>. Jusqu'à présent, celles requises pour les tachygraphes analogiques figuraient à l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85<sup>30</sup>. Cette annexe a été modifiée et transférée en annexe I du règlement (UE) n° 165/2014<sup>31</sup>. Les exigences techniques requises pour les tachygraphes numériques actuels restent définies à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85. La délimitation des générations de tachygraphes et les prescriptions y relatives en matière d'équipement doivent être actualisées dans l'OETV. Les modifications proposées consistent ainsi en des adaptations à la nouvelle législation européenne.

Divers véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe pour contrôler la durée du travail et du repos ou élucider les causes d'accident. Actuellement, les prescriptions en matière d'équipement des véhicules comprennent également les renvois aux prescriptions techniques requises pour les tachygraphes. Avec l'introduction des « tachygraphes intelligents », la combinaison des prescriptions en matière de construction et d'équipement va devenir confuse. Pour une meilleure lisibilité, il convient donc de dissocier de l'al. 1 les définitions d'appareils avec les renvois aux règlements de l'UE et aux annexes techniques et de les transférer dans les nouveaux al. 1<sup>bis</sup>, 1<sup>ter</sup> et 1<sup>quater</sup>. L'al. 1 ne définira plus que le type de véhicules devant être équipés d'un tachygraphe analogique, numérique ou « intelligent » ou d'un enregistreur de données et la finalité de tels équipements.

Le contrôle subséquent périodique des tachygraphes étant réglé à l'art. 101, le renvoi à l'al. 2 peut être supprimé.

L'installation d'un « tachygraphe intelligent » pourra se faire avant le 15 juin 2019, mais elle sera facultative. À partir de cette date, elle sera obligatoire pour tous les véhicules nouvellement immatriculés dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1. Les véhicules mis en circulation avant le 15 juin 2019 et dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 devront être équipés d'un « tachygraphe intelligent » à compter du 15 juin 2034 pour circuler à l'international (cf. disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3, projet OETV).

### Art. 101 Contrôle, contrôle subséquent et réparation des tachygraphes

À ce jour, les dispositions en vigueur relatives au contrôle subséquent et à la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse et des tachygraphes sont réglées dans le même article et ont systématiquement été adaptées aux exigences les plus récentes au cours de ces dernières années. Les dispositions applicables aux tachygraphes et aux dispositifs limiteurs de vitesse seront séparées pour une meilleure lisibilité. Par conséquent, les prescriptions relatives au contrôle, au contrôle subséquent et à la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse sont transférées aux art. 99 et 99a (nouveau). Seules les règles applicables aux tachygraphes continueront de figurer à l'art. 101.

*Al. 1* : les prescriptions relatives à l'installation et à la configuration du « tachygraphe intelligent » et de ses composants supposent que le personnel d'atelier reçoive une formation spécifique. Pour obtenir l'autorisation, les entreprises chargées de l'installation et de la maintenance devront prouver à l'avenir

<sup>29</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1.

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

qu'elles disposent de l'équipement ad hoc (par ex. versions logicielles des appareils de test ou documentation relative aux tachygraphes à installer et à leurs composants) et que le personnel possède le niveau de formation requis pour exécuter les travaux. Cette disposition n'astreint pas les ateliers à une obligation de formation continue ; elle crée la base légale pour se perfectionner, notamment en cas d'introduction de nouveaux composants du système ou d'évolution des fonctions de l'appareil à la suite de modifications législatives. Le Département fédéral des finances (DFF) demeurera compétent pour le règlement des détails relatifs à la reconnaissance des ateliers (cf. art. 220, al. 1<sup>bis</sup>, OETV).

*Al. 2 à 4* : les caractéristiques techniques de l'ensemble des générations de tachygraphes ainsi que les instructions de travail destinées au personnel d'atelier sont réglées de manière plus détaillée dans le nouveau règlement (UE) n° 165/2014<sup>32</sup> et ses règlements d'exécution que dans le règlement (CEE) n° 3821/85<sup>33</sup>, qui a été abrogé. Il est prévu que les instructions de travail soient transposées dans le droit suisse avec un renvoi vers le nouveau règlement de l'UE. En principe, les prescriptions figurant déjà dans la législation européenne ne seront pas répétées dans l'OETV. Les instructions du DETEC concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse<sup>34</sup> seront abrogées, à l'exception de quelques dispositions qui seront transférées dans l'OETV. Ainsi, à titre d'exemple, les dérogations relatives aux véhicules et aux tachygraphes de remplacement utilisés temporairement pour des trajets sur le territoire national et non prévues par la législation européenne demeureront applicables. En outre, les prescriptions concernant l'obligation de conservation des documents de contrôle, que les ateliers connaissent déjà, seront maintenues dans les nouvelles dispositions.

*Al. 2* : un renvoi vers le règlement (UE) n° 165/2014 sera ajouté pour les travaux en lien avec le contrôle, le contrôle subséquent et la réparation des tachygraphes. Le règlement européen distingue l'« inspection périodique » récurrente de l'inspection à effectuer en cas de réparations sur le tachygraphe à la suite d'« irrégularités ». Il est prévu de reprendre cette distinction dans l'OETV. La législation européenne exige qu'une nouvelle plaque soit apposée après un contrôle ordinaire ; un rapport d'expertise ne doit être établi en revanche que si des irrégularités ont été constatées. Par conséquent, l'obligation d'établir un rapport après chaque contrôle ne sera pas reprise des instructions. D'après les prescriptions européennes, la plaquette d'installation doit comporter la date, mais pas le kilométrage du dernier étalonnage. À ce jour, en Suisse, ces informations sont inscrites dans le rapport d'expertise et elles seront donc également exigées à l'avenir pour la plaquette d'installation.

*Al. 3* : les obligations découlant des travaux effectués sur le véhicule sont transférées de l'al. 4 à l'al. 3.

*Al. 4 et 5* : la carte d'atelier renferme les données d'étalonnage. Il est explicitement demandé de sauvegarder ces données pour ainsi remplacer l'archivage systématique des copies de rapports d'expertise. L'abandon du rapport d'expertise pour l'installation d'appareils et pour les contrôles subséquents réguliers oblige à adapter l'art. 120, al. 2, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière<sup>35</sup> (OAC) (cf. ch. 2.9). Les dispositions relatives aux données extraites du tachygraphe, qui figuraient jusqu'à présent à l'al. 5, seront transférées à l'al. 4. La protection des données gagnera en importance, dans la mesure où le traitement des données issues du tachygraphe et la gestion des données d'étalonnage extraites de la carte d'atelier ainsi que des documents d'expertise seront réglés de manière plus détaillée.

#### Art. 222p, al. 3 et 4 (nouveau)

*Al. 3, première phrase* : en principe, l'OETV se fonde sur la date d'importation ou de construction des véhicules en Suisse pour l'exécution des délais de mise en vigueur des réglementations internationales (art. 3b, al. 1, OETV). L'immatriculation peut alors encore être effectuée à tout autre moment par la

<sup>32</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> Instructions du DETEC du 2 août 2006 concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse ([http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02\\_716\\_f.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_716_f.pdf)).

<sup>35</sup> RS 741.51

suite, même si les prescriptions internationales en matière d'équipement ont déjà évolué depuis la date d'importation. Dans le cas du tachygraphe, il faut déroger à ce principe, faute de quoi l'on pourrait se retrouver dans une situation où, lors de transports internationaux, les conducteurs devraient expliquer aux autorités d'exécution étrangères la raison pour laquelle un véhicule mis en circulation pour la première fois après le 15 juin 2019 est encore équipé d'un ancien tachygraphe numérique. Pour ce faire, il y a lieu de reprendre la première phrase de la disposition transitoire.

*Al. 3, deuxième phrase* : les différentes modifications d'ordonnances liées à l'introduction du « tachygraphe intelligent » doivent être mises en vigueur de manière coordonnée. Diverses ordonnances se réfèrent à la définition des générations de tachygraphes dans la version remodelée de l'art. 100. C'est la raison pour laquelle ce dernier doit être mis en vigueur avant que l'obligation d'équipement applicable aux véhicules neufs ne prenne effet. La disposition transitoire prévue permet ainsi d'installer, pour une durée limitée, les tachygraphes requis à ce jour, même après l'entrée en vigueur de l'article 100 du projet OETV.

*Al. 4* : l'UE exige que plus aucun ancien tachygraphe numérique ne soit utilisé quinze ans après l'introduction obligatoire du « tachygraphe intelligent », soit le 15 juin 2034, pour les transports internationaux. Par conséquent, les véhicules qui auront déjà plus de quinze ans à cette date devront être équipés de série ou ultérieurement d'un « tachygraphe intelligent » pour les trajets à l'étranger.

## **2.4. Modification de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)**

### Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

### Annexe 1, ch. 2.3

La liste des systèmes et composants de véhicules soumis à la réception par type et pour lesquels des autorisations internationales peuvent être reconnues et délivrées énumère également en détail les tachygraphes et leurs composants. Il est prévu d'intégrer désormais dans cette liste les composants du tachygraphe intelligent et les modules externes qui en font partie.

En ce qui concerne les autres modifications, voir également le rapport explicatif *Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe, Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)*.

## **2.5. Modification de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR)**

### Art. 21, let. f, al. 2 (nouveau) et 3 (nouveau)

L'art. 21 dans sa teneur actuelle sera transféré dans un nouvel al. 1. À l'actuelle let. f du texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo ». Le nouvel al. 2 règlera les droits de la police en matière de détection précoce de toute utilisation abusive ou manipulation des tachygraphes. Le règlement (UE) n° 165/2014<sup>36</sup> prévoit que la police puisse établir une communication par liaison radio avec un « tachygraphe intelligent » au moyen d'un appareil de contrôle. La communication s'effectue par exemple à partir d'un lecteur mobile depuis un véhicule de police en mouvement ou d'un lecteur installé à proximité de la chaussée. La police peut ainsi choisir plus facilement les véhicules à contrôler. Les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires pour la sélection. Ces données sont énumérées de manière exhaustive à l'al. 2. En cas de soupçons, le contrôle sera réalisé manuellement, comme jusqu'à présent. La téléconsultation des données ne donne lieu en aucun cas à des poursuites pénales automatiques à l'encontre du conducteur ou de l'employeur. La protection des données se trouve renforcée du fait que les droits de la police sont clairement définis et

<sup>36</sup>

Cf. note de bas de page 36

que le nouvel al. 3 contient des règles relatives à la durée de conservation des données transmises et à leur effacement.

Art. 22, al. 6, let. j

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo ».

## **2.6. Modification de l'ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU)**

Préambule

Dans le préambule, le terme « Direction générale des douanes » est remplacé par « Administration fédérale des douanes ».

Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

Art. 8, al. 2, let. a et b

La modification de l'art. 100 OETV nécessite d'adapter des renvois à l'art. 8, al. 2. Des corrections d'ordre linguistique sont apportées dans le texte italien.

## **2.7. Modification de l'ordonnance sur le registre des cartes de tachygraphe (ORCT)**

Titre

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo ». En conséquence, l'ordonnance reçoit un nouveau titre ainsi qu'une nouvelle abréviation.

Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » et l'abréviation « RECO » par « RCT » dans tout l'acte.

Art. 1

La désignation du registre est modifiée dans le texte italien.

Art. 3, al. 1, let. c, f à h (nouveau), et al. 4, let. a et b

*Al. 1, let. c* : le renvoi à la législation européenne est actualisé.

*Al. 1, let. f à g, et 4, let. a et b* : dans le cadre du développement de la banque de données, la répartition des tâches entre l'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication (OFIT) et l'OFROU a également été adaptée. Les let. f à g indiquent les tâches désormais confiées à l'OFROU et non plus à l'OFIT. En contrepartie, les let. a et b de l'al. 4 sont abrogées.

*Al. 1, let. h* : l'OFROU tiendra désormais une liste des ateliers agréés, de leurs collaborateurs et des cartes d'atelier délivrées (cf. nouvel art. 6a). L'Administration fédérale des douanes (AFD) est chargée de délivrer les cartes d'atelier et les autorisations pour les ateliers, mais comme l'OFROU gère la banque de données pour tous les types de cartes de tachygraphe, il est plus efficace que l'OFROU publie aussi les listes et les transmette à l'UE, qui les publiera à son tour.

Art. 6a (nouveau)

Une liste des ateliers, de leurs collaborateurs et des cartes d'atelier sera désormais tenue pour que les autorités d'exécution puissent constater plus facilement les abus. Cette liste sera publiée aussi bien en Suisse que dans l'UE. Pour ce faire, une base légale doit être créée. Les intéressés doivent savoir quelles données sont inscrites dans la liste et à quelle fin, mais aussi ce qu'il advient de ces données.

## 2.8. Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV)

### Remplacement d'expressions

Dans le cadre de la révision de l'OETV, l'expression « agricole » est remplacée par « agricole et forestier » dans tout l'acte et dans toutes les versions linguistiques.

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo ». L'expression « portata dell'azienda » y est également remplacée par « dimensioni dell'azienda » dans tout l'acte.

### Renvois entre parenthèses sous les numéros d'annexe ; annexe 4, ch. 15.1, et 5

Renvois entre parenthèses sous les numéros d'annexe : il s'agit d'une adaptation aux nouvelles prescriptions en matière de technique législative.

*Annexe 4* : les autorisations accordées aux ateliers pour le montage et le contrôle des tachygraphes sont délivrées par l'AFD et non par le DETEC (cf. art. 101, al. 1, projet OETV). Jusqu'à présent, les exigences posées aux ateliers (autorisation de l'AFD) et à leurs techniciens étaient entremêlées sous un seul chiffre. Pour cette raison, les exigences fixées aux ateliers sont transférées dans un nouveau chiffre.

*Concernant une autre modification de l'OAV, voir aussi le rapport explicatif Modification des exigences techniques et du contrôle en vue de l'immatriculation des véhicules routiers, et introduction d'un nouveau tachygraphe ; ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).*

## 2.9. Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

### Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, l'expression « odocronografo » est remplacée par « tachigrafo » dans tout l'acte.

### Art. 120, al. 2

Le terme « tachygraphe » est supprimé. Les caractéristiques techniques de toutes les générations de tachygraphes et les instructions de travail destinées au personnel d'atelier sont réglées plus en détail dans le nouveau règlement (UE) n° 165/2014<sup>37</sup> et ses annexes que dans le règlement abrogé (CEE) n° 3821/85<sup>38</sup>. Les prescriptions déjà contenues dans le droit européen ne sont en principe pas répétées dans les articles modifiés 100 et 101 du projet OETV. Les instructions du DETEC concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse<sup>39</sup> sont abrogées, à part quelques rares dispositions qui sont reprises dans l'OETV. Le rapport d'expertise exigé lors du montage du tachygraphe et des contrôles périodiques subséquents est supprimé.

Au sujet des modifications de l'OAC, voir également le rapport explicatif *Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe, Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).*

<sup>37</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> Instructions du DETEC du 2 août 2006 concernant l'installation, le contrôle et la réparation des tachygraphes, des enregistreurs de fin de parcours et des dispositifs limiteurs de vitesse ([http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02\\_716\\_f.pdf](http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_716_f.pdf)).

### **3. Incidences**

#### **3.1. Incidences sur la Confédération (finances, personnel et autres)**

Au niveau fédéral, cette modification législative aura moins d'incidences financières que la mise en œuvre opérationnelle subséquente des nouvelles exigences applicables au système de tachygraphe. Concrètement, il faudra notamment produire de nouvelles cartes de tachygraphe techniquement plus exigeantes, adapter le registre des cartes de tachygraphe (aspects informatiques) et mettre en place de nouveaux systèmes de certification. Les travaux d'adaptation du système pour le registre des cartes de tachygraphe de l'OFROU et la modification des cartes de tachygraphe coûteront environ 1 580 000 francs. L'acquisition de nouveaux appareils de contrôle et la formation des contrôleurs engendreront des coûts d'environ 120 000 francs pour l'Administration fédérale des douanes.

#### **3.2. Incidences sur les cantons et les communes**

Au niveau cantonal, les modifications législatives proposées et la mise en œuvre opérationnelle subséquente des nouvelles exigences applicables au système de tachygraphe auront surtout des incidences sur les autorités d'exécution. Celles-ci devront éventuellement acquérir de nouveaux logiciels et appareils de contrôle. Des adaptations informatiques seront également nécessaires. Il faudra par ailleurs former le personnel aux nouvelles exigences. Désormais, les cartes des appareils de contrôle ne seront plus valables que deux ans au lieu de cinq. Il en résultera une légère augmentation des achats pour les cantons. Toutefois, les charges de ces derniers n'augmenteront que modérément. Grâce à l'adaptation du régime d'exception prévu par l'OTR 2 (transports de malades) à celui de l'OTR 1 (véhicules spécialement équipés pour les tâches médicales), les cantons bénéficieront de plus de liberté dans l'organisation de leurs services de secours.

#### **3.3. Incidences sur l'économie, la société et l'environnement**

La présente révision n'occasionnera pas de surcoût considérable aux transporteurs suisses. L'obligation d'installer un tachygraphe intelligent, applicable à partir du 15 juin 2019, ne concernera que les véhicules admis à la circulation après cette date. Pour l'équipement des véhicules plus anciens utilisés pour le trafic international, un délai transitoire jusqu'au 14 juin 2034 est prévu. Or, les entreprises suisses actives dans le transport routier international n'ont guère de flottes aussi anciennes. Les anciennes cartes de tachygraphe, à l'exception des cartes d'atelier, peuvent continuer d'être utilisées jusqu'à l'échéance de leur validité. Quelques dépenses devront être engagées à court terme afin de former les chauffeurs concernés à l'utilisation des nouveaux tachygraphes. Le raccourcissement de la durée de validité de la carte d'entreprise de cinq à deux ans entraînera un certain surcoût pour les entreprises, dans la mesure où elles devront remplacer celle-ci plus souvent. D'un autre côté, les transporteurs routiers en tireront avantage puisqu'ils continueront d'avoir un accès sans entraves au marché européen. Les améliorations apportées au tachygraphe et la simplification de son maniement permettront par ailleurs de gagner en efficacité.

## 4. Aspects juridiques

### 4.1. Bases légales

Les présentes modifications législatives reposent sur les art. 8, 12, 25, al. 2, let. i, 56 et 106, al. 1, LCR.

### 4.2. Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Le règlement (UE) n° 165/2014<sup>40</sup> et les règlements d'exécution (UE) 2016/799<sup>41</sup> et (UE) 2016/68<sup>42</sup> de la Commission européenne seront repris dans l'annexe I de l'Accord sur les transports terrestres du 21 juin 1999 entre la Suisse et l'Union européenne. Les adaptations juridiques proposées visent à créer un rapport d'égalité entre le droit suisse et le droit européen pertinent, afin que les transporteurs suisses conservent un accès sans entraves au marché européen du transport routier et afin d'éviter toute distorsion de la concurrence.

L'Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)<sup>43</sup>, important dans le domaine du trafic international, ne comprend lui non plus aucune exigence technique propre pour les tachygraphes et renvoie aujourd'hui encore au règlement (CEE) n° 3821/85<sup>44</sup>. Des négociations<sup>45</sup> sont en cours au sein du Groupe de travail principal des transports routiers de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe pour déterminer si les nouvelles dispositions de l'Union européenne seront reprises dans l'AETR et selon quelles modalités. Cela devrait très vraisemblablement être le cas étant donné, comme expliqué précédemment, qu'il n'existe actuellement aucune exigence technique pour les tachygraphes au niveau de cette commission.

### 4.3. Protection des données

Le tachygraphe intelligent enregistre automatiquement la position du véhicule (coordonnées GPS) à certains moments. Il dispose d'une interface avec les systèmes de transport intelligents. Les autorités d'exécution peuvent en outre téléconsulter via une interface radio CEN-DRSC des données du tachygraphe intelligent qui sont énumérées de façon exhaustive dans le nouvel art. 21, al. 2, OCCR. Cette possibilité impose un niveau élevé de protection des données. C'est pour cette raison que dans l'OTR 1, par exemple, un nouvel alinéa est ajouté à l'art. 17 pour régler le traitement des données personnelles par l'employeur. Dans l'OTR 2, l'OETV, l'OCCR et l'ORCT également, de nouvelles dispositions régissant les questions de protection des données sont ajoutées ponctuellement.

---

<sup>40</sup> 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, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

<sup>41</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants, JO L 139 du 26.5.2016, p. 1.

<sup>42</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur, JO L 15 du 22.01.2016, p. 51.

<sup>43</sup> Accord européen du 1<sup>er</sup> juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR, RS **0.822.725.22**).

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> Cf. rapport de la 111<sup>e</sup> séance des 25 et 26 octobre 2016 ; téléchargeable (en anglais et en français) sous <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.