

## Consultation publique

Ref : Revision of the Community legislation on the recording equipment in road transport (tachographs)

Consultation period: 23/12/2009 – 01/03/2010

« The objective of the consultation is to seek opinions of interested parties on the possible review of the legislation on tachographs (Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport).

Responses to the questions should be sent at latest by 01/03/2010 to the following email address: [tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu](mailto:tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu) »

Questions	Commentaires
	<p><i>Remarque préalable : rappel des 3 objectifs initiaux du système de contrôle du transport routier :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- garantir une concurrence équitable sur le marché des transports routiers de personnes et de marchandises ;</li> <li>- améliorer les conditions de travail des professionnels ;</li> <li>- renforcer la sécurité routière.</li> </ul> <p><i>La réforme pourrait s'appuyer sur un bilan du système actuel déployé depuis 2006. Il faudrait distinguer les réformes de court terme, moyen terme et long terme.</i></p>
Caractéristiques de la prochaine génération de tachygraphes	
<p><b>Question 1</b> – 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 ?</p>	<p><i>- Il est essentiel que les systèmes d'enregistrement utilisés pour le contrôle donnent exactement les mêmes résultats lorsqu'ils sont utilisés dans les mêmes conditions. Le comportement des appareils actuels dans certaines situations gagnerait à être plus homogène, c'est une source d'efficacité pour le contrôle. Parmi les éléments essentiels pour lesquels les appareils devraient fonctionner de manière identique, on peut citer : les codes de sécurité, les pictogrammes, les fonctionnalités des messages.... L'expérience a montré que malgré les précautions prises, il reste des <u>problèmes d'interopérabilité</u> (entre carte et tachygraphe, concernant le respect et l'interprétation de la norme ISO/IEC 7816-3). Il est recommandable d'intégrer davantage d'essais sur ce point, en particulier ceux de la norme ISO/IEC 10373-3.</i></p> <p><i>- La réglementation doit définir de manière précise les fonctions du système. Elle peut définir un socle obligatoire</i></p>

	<p>et laisser la possibilité de développer des options. Les différentes méthodes de fonctionnement du système peuvent être laissées à l'appréciation des industriels.</p> <p>- Des <u>règles «d'étanchéité»</u> entre fonctions obligatoires et fonctions optionnelles devraient être fixées par la réglementation. Le concept vise à pouvoir garantir que l'introduction de fonctionnalités nouvelles soit neutre vis à vis du socle commun de fonctionnalités définies par le règlement. Cette notion est utilisée en particulier dans les terminaux de paiement électronique à cartes à puce, où il est capital qu'une fonctionnalité ajoutée à la demande d'un opérateur d'une carte bancaire n'influe pas sur les autres. Les techniques informatiques employées sont fondées sur un noyau qui sépare les données et arbitre les ressources entre les différentes applications. Il ne semble pas utile que le règlement précise comment est réalisée l'étanchéité : il suffit qu'il impose au constructeur la démonstration que l'ajout de fonctionnalités supplémentaires au système homologué ne peut interférer avec les fonctionnalités existantes et formalise le cadre de cette démonstration, en particulier en l'intégrant dans la cible de sécurité.</p> <p>- <u>La réglementation devrait fixer un principe général de compatibilité ascendante</u>, entre les appareils et les cartes et entre les appareils et les véhicules.</p> <p>En particulier :</p> <p>(a) les futures cartes doivent être compatibles avec les tachygraphes actuels ; c'est très souhaitable, pour une durée longue puisque le remplacement des tachygraphes installés serait difficile ;</p> <p>(b) le futur tachygraphe doit être compatible avec les cartes actuelles ; c'est souhaitable, dans une période de transition de quelques années.</p> <p>- Les versions d'appareils et de logiciels, leurs caractéristiques, leurs spécifications, doivent être connues et clairement identifiables par l'ensemble des entités du système : Europe, Etats, entreprises, ateliers... Une nouvelle fonctionnalité doit pouvoir être implémentée sur le plus grand nombre d'appareils.</p> <p>- <u>La performance</u>, en particulier des échanges entre équipements, n'est pas actuellement encadrée. Une des conséquences est que le temps de reconnaissance d'une carte par un tachygraphe et le temps de téléchargement sont parfois excessifs. Il n'y pas de pression du marché sur les constructeurs d'équipement pour améliorer ces points (exemple : temps de téléchargement des données de vitesse par les contrôleurs). Ceci peut être résolu en fixant des durées limites aux opérations essentielles (avec un principe général : le temps d'échange entre équipements est alloué pour moitié à chaque équipement).</p>
<p><b>Question 2</b> – 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-</p>	<p>- Concernant <u>l'appareil de contrôle</u> : les évolutions visant à dématérialiser les échanges de données dans le transport et la logistique doivent être encouragées. Une "plate-forme ouverte" est un bon concept qui est conforme aux objectifs fixés par la directive "ITS". Cette plate-forme n'est pas uniquement un chronotachygraphe mais c'est aussi un service en soi, incluant l'"On Board Unit", un serveur externe et une liaison sécurisée entre les deux.</p>

<p>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 ?</p>	<p><i>Ces éléments constitueraient un service de transport intelligent, soumis à la réglementation (un jeu minimum de fonctions, sécurité, certificat fonctionnel et de sécurité, des audits)... L'application du chronotachygraphe serait une des applications embarquées, incluant 2 éléments : une partie embarquée avec un logiciel et un capteur ; une autre partie sur un serveur externe. La répartition précise des fonctions logicielles peut être différente d'un fabricant à l'autre, dans le cadre des prescriptions fonctionnelles et de sécurité définies par la réglementation. Cette évolutivité permet de s'adapter aux demandes des utilisateurs.</i></p> <p><i>Une liste d'applications est difficile à établir ex-nihilo, on peut compléter la liste proposée par : "l'éco driving", les "tracking and tracing" des marchandises dangereuses, le contrôle des vitesses, du cabotage...</i></p> <p><i>- Concernant les <u>logiciels utilisés par les contrôleurs</u> : la logique du contrôle voudrait que le maximum d'informations enregistrées dans le véhicule (cf. Ordinateurs de bord) soit accessible par les contrôleurs (et pas uniquement les enregistrements du tachygraphe). On pourrait définir les caractéristiques d'un outil de contrôle orienté dans ce sens et qui pourrait être homologué dans les mêmes conditions que le tachygraphe.</i></p>
<p><b>Question 3</b> – 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 ?</p>	<p><i>- La fonction « remote control » est déjà proposée en option par les fabricants. Ce genre de fonction devrait rester optionnelle. Il reste des questions de cohérence suivant l'électronique embarquée dans certains véhicules et la problématique de la compatibilité ascendante des appareils et des cartes. L'idéal serait la possibilité d'authentifier l'entreprise via un certificat électronique logiciel.</i></p> <p><i>- Cette fonction pourrait aussi améliorer le contrôle en permettant d'accéder aux enregistrements à distance via une ligne sans fil, sans stopper le véhicule ou bien d'accéder à la partie « off-board » de l'application avec ses contenus : données géographiques, données de l'entreprise. La législation devrait préciser dans quelles conditions les unités de contrôle peuvent avoir accès à ces données et leur utilisation.</i></p>
<p><b>Question 4</b> – Quelle est votre expérience dans la pratique ? Y a-t-il des obstacles au téléchargement rapide des données ?</p>	<p><i>- Les durées de téléchargement peuvent être longues, la réglementation doit préciser des durées minimales requises. Voir réponse 1 « <u>La performance</u>, ».</i></p> <p><i>- On pourrait imaginer la possibilité de décharger les données du V.U au passage des télépéages.</i></p>
<p><b>Question 5</b> – 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 ?</p>	<p><i>- Les outils de contrôle pourraient intégrer une liaison à distance vers les données enregistrées (wifi) et un système (ou module) d'alerte pour signaler les véhicules en infraction. Ce type d'outil permettrait un <u>ciblage</u> des contrôles et de n'arrêter que les véhicules susceptibles d'être en infraction. L'efficacité des contrôles est aussi conditionnée aux logiciels de contrôle (cf. question 2).</i></p> <p><i>- Le choix d'un connecteur et protocole non standard pour le téléchargement se révèle a posteriori peu efficace. Il semble souhaitable de choisir un autre standard. Le choix le plus simple semble être USB 2 avec téléchargement direct par l'UEV sur une « clé » au format standard de fait. Le « Wifi » serait encore plus commode et est demandé par les contrôleurs, mais pose divers problèmes (changements très fréquents de cette technologie ;</i></p>

	<i>interopérabilité incertaine ; risque en matière de confidentialité ; réticences de certain à la multiplication des sources de rayonnement).</i>
<b>Question 6</b> – 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 ?	(.)
Principes et champ d'application de la réglementation	
<b>Question 7</b> – 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 ?	<p><i>- Au delà de l'enregistrement des temps de conduite et de repos, l'appareil de contrôle permet aujourd'hui d'enregistrer la vitesse et les kilomètres parcourus. Il permet aussi de déterminer les temps de service et de travail effectif. L'obligation d'utilisation de l'appareil lorsqu'il est installé (sous réserve de l'application au moins occasionnelle de la réglementation sociale européenne) permettrait de pouvoir garder la main sur le contrôle des temps de service et de travail effectif.</i></p> <p><i>Il suffirait d'introduire sur l'appareil une fonction « RSE » et « hors RSE », sans laquelle il est impossible de savoir si le conducteur est ou non dans le champ de cette réglementation. <u>L'introduction d'autres moyens d'enregistrer les activités ne serait donc pas utile.</u></i></p> <p><i>- Le champ d'application du règlement n°561/2006 doit rester le même que celui de la nouvelle réglementation sur l'appareil de contrôle. Si des dispositions spécifiques doivent être prévues dans le cas des véhicules n'effectuant qu'exceptionnellement des transports soumis au règlement n°561/2006, ces dispositions doivent être précises (notamment sur la définition du caractère exceptionnel) et intégrées à la réglementation sur l'appareil de contrôle des temps de conduite et de repos.</i></p> <p><i>- Les outils d'enregistrement ne doivent pas être multipliés. Pour un contrôle efficace il faut conserver l'homogénéité des moyens d'enregistrement. L'ajout d'autres moyens d'enregistrement des activités peut sembler</i></p>

	<p><i>répondre à ce besoin particulier, toutefois, dans l'optique de pouvoir contrôler l'application du règlement (CE) n° 561/2006, ces moyens devront être sûrs, efficaces et résistant aux attaques. Il faudrait en outre mettre à disposition des services de contrôle les moyens de contrôler ces informations. Les exigences applicables à un tel dispositif seront par conséquent assez proches de celles applicables à un appareil de contrôle tel qu'il existe aujourd'hui. Il semble donc préférable de <u>s'en tenir sur le principe à un seul appareil de contrôle</u>, lequel doit pouvoir prendre en compte les périodes de travail et de conduite n'entrant pas dans le cadre réglementaire (cf "OUT OF SCOPE" actuel, éventuellement amélioré ou précisé).</i></p>
<p><b>Question 8</b> – 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 ?</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Option 3 : Prévoir une nouvelle génération d'appareils de contrôle sans aucune exigence en matière de comptabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>L'option 2 doit être privilégiée mais en garantissant une <u>compatibilité ascendante</u> pour ne pas obliger au changement des équipements actuels. Pendant toute la durée de validité des cartes délivrées, les applications du chronotachygraphe actuel seront nécessaires pour les authentifier et accéder à leurs enregistrements.</i></li> <li>- <i>Se pose également la question de la compatibilité entre les véhicules et les appareils de contrôle. Les propriétaires d'anciens véhicules devraient en règle générale pouvoir garder un ancien appareil ou l'équiper de nouveaux appareils de contrôle (le « retrofit » doit être techniquement possible quand il est souhaité. Cf. question posée dans l'application du règlement 1266/2009).</i></li> <li>- <i>De la même manière, la possibilité doit être laissée de faire évoluer les logiciels des appareils déjà installés (fonctions « d'upgrade »).</i></li> <li>- <i>Les autres types de cartes et équipements doivent aussi être inclus dans la réflexion (carte entreprise, carte contrôleur, carte atelier et ses boîtiers d'étalonnage, logiciels de téléchargement de données, outils divers d'analyse de cartes et de chrono).</i></li> </ul>
Réception par type	

<p><b>Question 9</b> – 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 ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Oui. La question du déploiement des nouvelles générations d'appareils est à fixer de manière claire dans la législation européenne. Cela revient à définir de manière plus précise les conditions d'homologation et les règles en matière de retrofit (cf. les remarques faites lors des réunions préparatoires au règlement 1266/2009).</i></li> <li>- <i>Le propriétaire du véhicule devrait avoir le choix de remplacer un appareil par un modèle du même type ou par un modèle de type nouveau (sauf cas particulier d'impossibilités techniques, qui devraient être les plus réduites possibles. Cf. Question 8).</i></li> <li>- <i>la compatibilité ascendante et descendante doit être assurée. Les versions d'appareils et leurs logiciels doivent être suivies par le JRC et publiées.</i></li> <li>- <i>Dans un schéma de « plate-forme ouverte » l'homologation n'est pas du même type que celle des véhicules. La sécurité, l'interopérabilité et la gestion des risques doivent être définis de la même manière que pour le chronotachygraphe.</i></li> </ul>
<p><b>Question 10</b> – 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.) ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Option 1 ou 2. Le test sur le terrain peut compléter les tests effectués actuellement avant la mise sur le marché dans le cadre de l'homologation et de l'interopérabilité. Le test en situation peut compléter [mais pas remplacer] les tests actuels.</i></li> </ul>
<p><b>Question 11</b> – Homologation d'équipements. 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.</p> <p>Option 1 : La situation actuelle reste inchangée</p> <p>Option 2 : Normalisation facultative de ces équipements par des organes techniques</p> <p>Option 3 : Législation communautaire :</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>L'option 1 est la plus sûre pour garantir l'interopérabilité dans le temps entre les cartes et les appareils.</i></li> <li>- <i>Une référence à des standards pourrait être prévue pour les <u>scellés</u> (résistance, efficacité et facilitation du contrôle) ou les équipements de téléchargement à distance (compatibilité).</i></li> </ul>

<p><b>Question 12</b> – 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 ?</p> <p>Option 1 : La Commission continue à mettre à jour les spécifications techniques de l'appareil par le biais de la procédure de comité.</p> <p>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).</p> <p>Option 3 : Le règlement fixe les principes de base et les fabricants décident des spécifications techniques précises.</p>	<p>- <i>Le JRC devrait être responsable de l'actualisation des prescriptions techniques, avec la collaboration des équipementiers, des autorités d'homologation et des CIA au niveau européen.</i></p> <p>- <i>Il y a une différence importante entre les objectifs de la standardisation (solution commune à des problèmes récurrents) et les obligations liés à un règlement. Dans le processus de détermination de la législation définissant les adaptations au progrès technique, les procédures (la comitologie) ne peuvent être déléguées, même s'il peut être fait appel à des experts. Le législateur peut faire référence à des standards, mais à chaque évolution, une nouvelle décision de nature législative devra être prise pour introduire de nouveaux standards et pour préciser les mesures de transition : tests, dates d'introduction, caractère obligatoire ou volontaire,etrofit...</i></p>
<p>Installation et inspection</p>	
<p><b>Question 13</b> – 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 ?</p>	<p>- <i>Introduire dans le règlement, une clause d'indépendance des atelier vis-à-vis des concessionnaires (ou des société impliquées dans le commerce des véhicules, compte tenu des incohérences détectées dans le domaine du réglage des limiteurs de vitesse) ? (cf. réglementation applicable en France).</i></p> <p>- <i>Un contrôle des agréments délivrés, de l'application des exigences et un système de sanction approprié et appliqué peuvent garantir un minimum de confiance dans les ateliers.</i></p> <p>- <i>le nombre de fraudes découvertes affectant les chronotachygraphes en service montre que le niveau de confiance que l'on peut accorder aux atelier n'est pas pleinement satisfaisant et qu'il n'est pas le même dans tous les Etats.</i></p>
<p>Utilisation de l'équipement</p>	

<p><b>Question 14</b> – 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) ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>L'enregistrement manuel n'est pas la solution optimale pour le contrôle du temps de travail.</i></li> <li>- <i>Afin de développer la complémentarité entre le règlement n°561/2006 sur les temps de conduite et le règlement n°3821/85 sur l'appareil de contrôle, il pourrait être intéressant de mentionner l'enregistrement des temps de repos hebdomadaires dans la nouvelle réglementation.</i></li> <li>- <i>La validation de la localisation (via GPS ou autre) du lieu de départ et du lieu d'arrivée permettrait de réintroduire ces informations qui ont disparu depuis la mise en place du chronotachygraphe numérique et qui sont indispensables en cas de fraude.</i></li> <li>- <i>L'enregistrement de la localisation par une source de type géopositionnement permettrait notamment un contrôle plus facile du cabotage (sous réserve que les données géographiques puissent être certifiées). Voir Réponse 6.</i></li> <li>- <i>En France, la géo localisation devra, le cas échéant, être soumise aux limites posées par la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés.</i></li> </ul>
<p><b>Question 15</b> – 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 ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Oui, comme cela est déjà prévu dans le R 1266/2009 (Exigence 268 bis). De manière générale, le statut juridique de Tachonet, de même que les conditions de l'échange de données entre les autorités d'enregistrement et les corps de contrôle, gagneraient à être mieux détaillés dans un texte législatif générique. Ce texte pourrait également définir le rôle de la Commission européenne comme garant de l'interopérabilité et de la gestion des risques, avec ses propres ressources.</i></li> <li>- <i>Le règlement pourrait prévoir également un mode dégradé sécurisé pour l'échange de données non-automatiques.</i></li> <li>- <i>Une information automatisée obligatoire devrait permettre un contrôle de l'unicité et de la validité des permis de conduire étrangers.</i></li> </ul>
<p><b>Question 16</b> – 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 ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Oui, les alertes sont utiles. On pourrait envisager des messages obligatoires (cf. Q6) et d'autres alertes paramétrables par le conducteur ou par l'entreprise, en option (cf: alerte sur la fin de validité de la carte par exemple).</i></li> </ul>
<p>Autres questions</p>	



<p><b>Question 17</b> – 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 ?</p>	<p>- La question de l'utilisation des brevets s'est posée à propos de la réforme de l'annexe 1B.</p> <p><i>Cette question devrait être traitée en amont de la réforme du R 3821/85 de façon notamment à s'assurer de l'accord des parties prenantes sur le fait que l'on ne peut breveter le contenu d'une réglementation. Les firmes qui participent aux discussions pourraient s'engager à ne pas breveter sur les domaines visés par le règlement ou à laisser leurs brevets ouverts.</i></p>
<p><b>Question 18</b> – Avez-vous d'autres mesures à suggérer pour rendre l'appareil de contrôle plus convivial et pour améliorer la fiabilité des contrôles ?</p>	<p>- La réglementation devrait définir un seuil minimal pour la vitesse de téléchargement des données. C'est un gain important pour les contrôleurs et les conducteurs. Voir réponse 1 « performance ».</p> <p>- Les cartes pourraient utilement enregistrer les informations relatives à la validité des licences de transport.</p>