AVERTISSEMENT: Cette série de questions et de réponses a été préparée par les services de la Commission et n'engage pas la Commission européenne. Seule la Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour interpréter avec autorité le droit de l'Union.

I. Retour d'un conducteur

1. Comment les expressions «lieu de résidence», «centre d'exploitation» et «auquel le conducteur est normalement rattaché» doivent-elles être comprises et prouvées? Que se passe-t-il quand une entreprise est établie dans plusieurs États membres ou en dehors de l'UE?

Article 8, paragraphe 8 bis

Conformément à l'article 26, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1071/2009, le «lieu de résidence» doit être entendu comme le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles ou professionnelles. Toutefois, dans le cas d'un conducteur dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amené à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans plusieurs États membres, le lieu de résidence de ce conducteur est censé se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition que le conducteur y retourne régulièrement, par exemple, pour des raisons familiales.

L'expression «centre d'exploitation» n'est pas définie dans la législation européenne sur le transport routier. Conformément à l'article 8, paragraphe 8 bis, le «centre d'exploitation» où le conducteur peut retourner est le lieu auquel le conducteur est normalement rattaché, c'est-à-dire le lieu où son travail est organisé, où ses temps de repos débutent et où il revient régulièrement, sur le territoire de l'État membre où son employeur est établi de façon stable et effective, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point a, du règlement (UE) n° 1071/2009. Les conditions d'un tel établissement effectif et stable des transporteurs routiers sont énoncées à l'article 5 du règlement (UE) n° 1071/2009, qui requiert, entre autres, que l'entreprise dispose de locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment ses documents comptables, les documents de gestion du personnel ou les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos.

Si l'entreprise est établie dans plusieurs États membres, conformément aux exigences énoncées à l'article 5 du règlement (CE) n° 1071/2009, le conducteur doit rentrer au centre d'exploitation auquel il est normalement rattaché. Si l'entreprise est établie en dehors de l'UE, le centre d'exploitation peut être dans le pays tiers qui, aux fins du règlement, ne peut être que la Suisse ou une partie à l'accord EEE qui ne fait pas partie de l'UE, en application de l'article 2, paragraphe 2, point b.

2. Combien de temps l'entreprise de transport doit-elle conserver les registres démontrant qu'elle a organisé le travail du conducteur de telle manière qu'il a pu retourner soit sur son lieu de résidence soit au centre d'exploitation de l'entreprise?

Article 8, paragraphe 8 bis

Conformément aux dispositions de l'article 33, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les enregistrements du tachygraphe doivent être conservés par l'entreprise pendant au moins un an après leur

utilisation.. Les registres de temps de travail sont conservés au moins deux ans, conformément à l'article 9, paragraphe b, de la directive 2002/15/CE. Ces registres doivent inclure les documents sur l'organisation du retour du conducteur, puisque cette obligation sera soumise, au plus tard à partir du 2 février 2022, à des contrôles dans les locaux de l'entreprise, conformément à l'annexe I, partie B de la directive 2006/22/UE, telle que modifiée par la directive 2020/1057.

3. **L'obligation de retour sur le «lieu de résidence» du conducteur s'applique-t-elle aux véhicules loués dans un autre État membre et aux conducteurs affectés au transport de voyageurs?**

Article 8, paragraphe 8 bis

Le règlement (CE) n° 561/2006, et en particulier son article 8, paragraphe 8 bis, qui régit les relations entre les conducteurs salariés et les employeurs concernant l'organisation du retour du conducteur sur son «lieu de résidence», s'applique au transport routier de marchandises ou de passagers, indépendamment du fait que les véhicules soient loués par l'employeur ou lui appartiennent, ou du fait qu'ils soient affectés au transport de passagers ou de marchandises.

4. **Que signifie le «temps de repos (...) de plus de quarante-cinq heures pris en compensation» qu'un conducteur doit prendre suite à deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, conformément au second alinéa de l'article 8, paragraphe 8 bis? Quand le repos pris en compensation débute-t-il?**

Article 8, paragraphe 8 bis

Quand un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors de l'État membre d'établissement, conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 6, il doit pouvoir rentrer pour prendre un repos hebdomadaire normal d'au moins 45 heures. Conformément à l'article 8, paragraphe 6 ter, ce temps de repos hebdomadaire normal est précédé d'un temps de repos pris en compensation des deux temps de repos hebdomadaires réduits pris les deux semaines précédentes. Par exemple, un conducteur peut prendre les temps de repos suivants:

Semaine 1: 24 heures
Semaine 2: 25 heures
Semaine 3: 21 + 20 + 45 heures, 21 heures étant une compensation pour la semaine 1 et 20 heures une compensation pour la semaine 2.

Le repos hebdomadaire normal lors de la semaine 3 doit débuter au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à partir de la fin du précédent temps de repos hebdomadaire (6x24h), conformément à l'article 8, paragraphe 6. Ce qui signifie que la compensation pour les deux temps de repos hebdomadaires réduits doit être prise avant la fin de cette période de 6x24 heures, au moment où le repos hebdomadaire normal débute.

II. Interdiction de prendre un repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule

5. **Un conducteur indépendant peut-il prendre son repos hebdomadaire normal dans son véhicule?**

Article 8, paragraphe 8

De manière générale, le règlement (CE) n° 561/2006 s'applique à tous les conducteurs — salariés ou indépendants — qui effectuent des opérations de transport avec des véhicules relevant du champ d'application du règlement. Ceci inclut l'interdiction de prendre un repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule, ce qui se justifie par l'objectif de prévenir la fatigue des conducteurs (salariés ou indépendants) et d'éliminer les risques pour la sécurité routière.

Il est vrai que certaines dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 ne s'appliquent pas aux conducteurs indépendants (par exemple, l'article 8, paragraphe 8 bis, qui régit les relations entre les conducteurs salariés et leurs employeurs concernant l'organisation du retour des conducteurs sur leur «lieu de résidence» (voir Q4). Toutefois, ce n'est pas le cas pour l'interdiction de prendre un repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule, Dans ce cas, les frais de logement en dehors du véhicule doivent être pris en charge par le conducteur indépendant.

III. Repos hebdomadaires et journaliers réduits

6. **Un conducteur prend deux repos hebdomadaires réduits (2 x 24 heures) en dehors de l'État membre d'établissement. Lorsque le conducteur retourne sur son lieu de résidence, il prend une compensation (2 x 21 heures) et un repos hebdomadaire normal (45 heures). Après son retour sur son lieu de résidence, le conducteur doit-il prendre son repos journalier (9 ou 11 heures) conformément à l'article 8, paragraphe 2, avant de pouvoir commencer le repos pris en compensation et le repos hebdomadaire normal?**

Article 8, paragraphe 6

L'article 8, paragraphes 6 et 6 ter, a pour but de permettre à un conducteur effectuant des transports internationaux longue distance de rentrer sur son lieu de résidence pour bénéficier d'un temps de repos plus long, constitué d'un repos hebdomadaire normal d'au moins 45 heures et d'une compensation pour les deux temps de repos hebdomadaires réduits pouvant avoir été pris lors des deux semaines précédentes.

Toutefois, ces dispositions sont sans préjudice de celles de l'article 8, paragraphe 2, qui énoncent que le temps de repos journalier que le conducteur doit prendre au cours de chaque période de 24 heures après la fin du repos journalier ou hebdomadaire précédent peut être prolongé de manière à en faire un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, conformément à l'article 8, paragraphe 3.

Cela signifie que même si l'article 8, paragraphe 3, ne mentionne pas explicitement cette possibilité, il s'applique également à la situation où le temps de repos hebdomadaire normal est pris avec les compensations pour les temps de repos hebdomadaires réduits pris précédemment.

7. **Un conducteur peut-il prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits pendant la période de référence de quatre semaines à laquelle se réfère le troisième alinéa de l'article 8,**

paragraphe 6? Faut-il prendre une compensation pour tous les temps de repos hebdomadaires réduits?

Article 8, paragraphe 6

L'article 8, paragraphe 6, dispose ce qui suit:
«Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins: a) deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou b) un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.»
et:
«Par dérogation au premier alinéa, un conducteur effectuant un transport international de marchandises peut, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux.»

L'expression «au moins» signifie que le conducteur peut prendre plus de temps de repos hebdomadaires que prescrit au cours des périodes de référence de deux ou quatre semaines.

L'article 8, paragraphe 6, permet, sous certaines conditions, la prise de deux temps de repos hebdomadaires réduits au cours de deux semaines consécutives. Toutefois, rien n'empêche le conducteur de prendre d'autres temps de repos de 24 heures ou plus au cours de ces deux semaines consécutives.

Quand un conducteur prend plus de deux temps de repos hebdomadaires réduits au cours d'une période de référence de quatre semaines, les périodes supplémentaires de repos hebdomadaires réduits ne doivent pas être compensées. Par ailleurs, elles n'altèrent pas l'obligation de compensation pour les deux temps de repos hebdomadaires réduits, conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 6 ter. Dans le cas de plus de deux temps de repos hebdomadaires réduits, le temps de repos hebdomadaire réduit pris le plus près du délai requis de six périodes de 24 heures à compter de la fin du repos hebdomadaire précédent visé à l'article 8, paragraphe 6, doit être considéré comme le temps de repos hebdomadaire réduit devant être compensé.

Par exemple, au cours d'une période de quatre semaines consécutives, un conducteur peut prendre le minimum requis de temps de repos hebdomadaires combinés avec des temps de repos supplémentaires dans l'ordre suivant:

Semaine 1: 45 heures (par ex. de samedi à lundi)
Semaine 2: 24 heures (au plus tard: de dimanche à lundi)
Semaine 3: 24 heures (par ex. de mercredi à jeudi) et 27 heures (au plus tard: de dimanche à lundi)
Semaine 4: 21+18 (de vendredi à dimanche) + 45 heures (au plus tard: de dimanche à mardi) (les temps de repos de 21h et 18h sont en compensation des deux temps de repos hebdomadaires réduits pris au cours des semaines 2 et 3 (de dimanche à lundi), conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 6 ter, tandis que le temps de repos supplémentaire pris au cours de la semaine 3 (de mercredi à jeudi) ne doit pas être compensé.

8. Le conducteur peut-il prendre le repos journalier et le repos hebdomadaire réduit dans son véhicule?

Article 8

Conformément à l'article 8, paragraphe 8, les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de temps de repos hebdomadaires précédents ne peuvent pas être pris dans le véhicule. Cela signifie que le conducteur peut, au contraire, choisir de prendre son temps de repos journalier et/ou hebdomadaire réduit dans son véhicule.

L'article 4, paragraphe f, du règlement (CE) n° 561/2006 définit le «repos» comme toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps. Cette définition indique clairement que le temps de repos journalier ou hebdomadaire réduit ne peut être pris dans le véhicule que lorsque celui-ci est à l'arrêt, puisque c'est la seule situation dans laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.

De plus, selon l'article 8, paragraphe 8, il convient que le temps de repos hebdomadaire normal et tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures soient pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, doté d'installations sanitaires et de couchage adéquates. Tel qu'expliqué au considérant 13 du règlement (UE) 2020/1054, ceci se justifie par la nécessité de s'assurer que «les conducteurs bénéficient de conditions de repos adéquates». Le même principe s'applique aux temps de repos journaliers et hebdomadaires réduits, qui peuvent être pris dans le véhicule uniquement lorsque celui-ci est équipé d'un matériel de couchage convenable . Ceci est conforme aux objectifs généraux d'assurer des conditions de travail adéquates aux conducteurs et d'améliorer la sécurité routière.

IV. Dépassement exceptionnel du temps de conduite

9. Conformément aux deuxième et troisième alinéas de l'article 12, un conducteur peut déroger à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 8, paragraphe 2, en dépassant le temps de conduite journalier et hebdomadaire. Si le temps de conduite journalier cumulé du conducteur est inférieur au maximum autorisé, peut-il faire usage de la dérogation prévue à l'article 8, paragraphe 2, sans devoir dépasser le temps de conduite journalier ou hebdomadaire? Si, en faisant usage de cette dérogation, un conducteur débute son repos hebdomadaire plus tard qu'à la fin des six périodes de 24 heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent, ceci constitue-t-il une infraction au règlement?

Article 12

La dérogation a pour but de permettre au conducteur de pouvoir, dans des circonstances exceptionnelles, prendre son repos hebdomadaire chez lui (c'est-à-dire sur son lieu de résidence ou au centre d'exploitation de l'entreprise), et non dans un lieu qui peut se situer jusqu'à deux heures de route de son lieu de résidence. Elle permet de déroger aux limitations du temps de conduite (article 6, paragraphes 1 et 2, et/ou à l'obligation de prendre un temps de repos journalier dans les 24 heures qui suivent la fin du temps de repos précédent (article 8, paragraphe 2). Parfois, un conducteur devra déroger tant à l'article 6, paragraphes 1 et 2, qu'à l'article 8, paragraphe 2, mais pas nécessairement. À d'autres occasions, par exemple lorsque le conducteur peut conduire une ou deux heures supplémentaires sans dépasser le temps de conduite journalier maximum de neuf à dix heures fixé à l'article 6, paragraphe 1, et le temps de

conduite hebdomadaire maximum de 56 heures fixé à l'article 6, paragraphe 2, cette dérogation se limite à l'article 8, paragraphe 2.

Toutefois, l'article 12 ne permet pas au conducteur de déroger à l'obligation de commencer un temps de repos hebdomadaire au plus tard à la fin des six périodes de 24 heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent, comme le prévoit le second alinéa de l'article 8, paragraphe 6. Cette dérogation doit dès lors être utilisée avec prudence.

Par exemple, si un conducteur termine son temps de repos hebdomadaire à 8h00 le lundi, il doit entamer son prochain repos hebdomadaire à 8h00 le dimanche. Si le samedi (la sixième période de travail de 24 heures), le conducteur a pris le volant à 8h00 et a ensuite conduit pendant 12 heures (10 heures autorisées + 2 heures maximum en vertu de la dérogation), en prenant toutes les pauses nécessaires (deux heures au total dans cet exemple), il pourrait arriver sur son lieu de résidence vers 22h00 le samedi. Cela lui permettrait d'entamer son repos hebdomadaire dans le délai requis par l'article 8, paragraphe 6.

10. Comment la dérogation à l'article 8, paragraphe 2, prévue à l'article 12, deuxième et troisième alinéas, doit-elle être comprise? Est-il possible de réduire le repos journalier d'une période déterminée (une ou deux heures), à compenser avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question?

Article 8, paragraphe 2, et article 12

Selon l'article 8, paragraphe 2, un conducteur doit prendre un temps de repos journalier (d'au moins neuf heures pour un repos réduit ou au moins onze heures pour un repos normal) dans les 24 heures à compter de la fin de son repos journalier ou hebdomadaire précédent.

La dérogation prévue à l'article 12 ne permet pas de raccourcir la durée d'une période de repos journalier. Il peut toutefois arriver qu'un conducteur ne puisse pas effectuer un repos journalier dans les 24 heures suivant la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, comme l'exige l'article 8, paragraphe 2, parce qu'il a dû, en raison de circonstances exceptionnelles, prolonger son temps de conduite (de 1 à 2 heures) pour atteindre son «lieu de résidence». Dans ce cas, le temps de repos journalier doit être accompli, sans réduction, après la période de 24 heures à compter de la fin du temps de repos journalier précédent, par dérogation à l'article 8, paragraphe 2. Ce temps de repos journalier peut encore être prolongé pour effectuer un temps de repos hebdomadaire, comme le permet l'article 8, paragraphe 3, à condition que ce repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures, comme l'exige l'article 8, paragraphe 6.

11. Comment les heures de conduite supplémentaires en raison de circonstances exceptionnelles doivent-elles être compensées (par exemple, faut-il compenser une heure de conduite supplémentaire par une heure de repos supplémentaire)? La pause de 30 minutes doit-elle également être compensée, ou seulement le temps de conduite supplémentaire?

Article 12, deuxième, troisième et cinquième alinéas

Comme indiqué à l'article 12, cinquième alinéa, du règlement, toute période de prolongation du temps de conduite au titre de cette dérogation doit être compensée par un temps de repos équivalent, qui doit être pris en bloc avec tout temps de repos dans les trois semaines suivant le recours à la dérogation.

Seul le temps de conduite supplémentaire doit être compensé, pas les pauses.

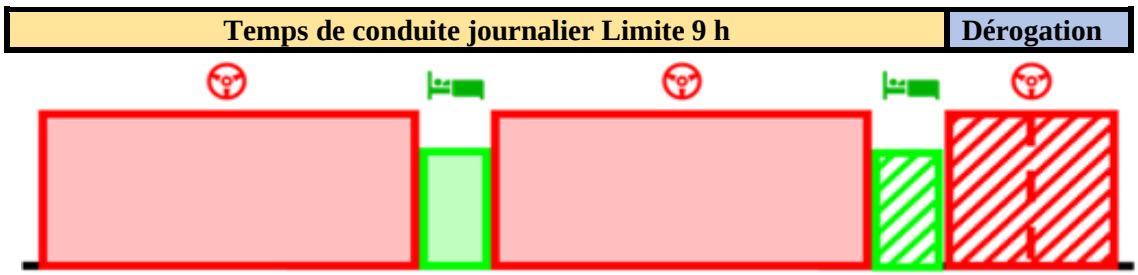
Par exemple, si un conducteur a conduit 1,5 heure de plus que la limite journalière autorisée, il doit être compensé pour ce temps de conduite prolongé en ajoutant 1,5 heure de temps de repos à l'un de ses repos hebdomadaires ou journaliers pris avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

12. Si un conducteur fait usage de la dérogation prévue à l'article 12, après 4,5 heures de conduite, doit-il prendre une pause de 30 minutes ou de 45 minutes avant le temps de conduite supplémentaire?

Article 12

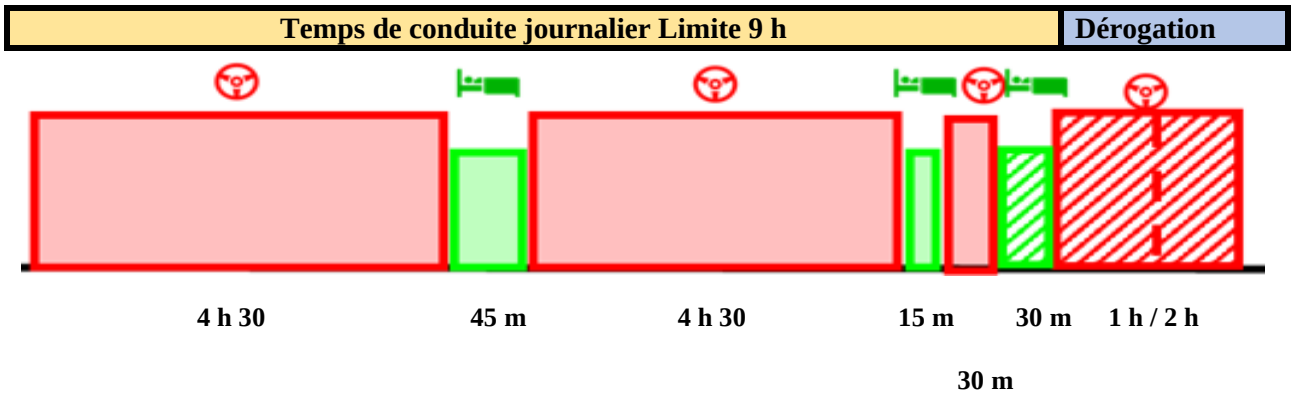
Selon l'article 7, premier alinéa, un conducteur doit prendre au moins 45 minutes de pause après une période de conduite de 4,5 heures. L'article 12, deuxième à cinquième alinéas, ne permet pas de déroger à cette exigence. Par conséquent, après 4,5 heures de conduite et avant la période de conduite suivante, le conducteur doit prendre une pause de 45 minutes. Si un conducteur a pris la pause de 45 minutes (ou 30 minutes de pause suivant une pause antérieure de 15 minutes) et qu'il doit ensuite continuer à conduire pendant 1 à 2 heures supplémentaires, il n'est pas tenu de prendre une pause supplémentaire de 30 minutes avant de reprendre la conduite supplémentaire. Dans les cas où il est autorisé à conduire 10 heures sur la journée, qu'il a déjà atteint cette limite de conduite journalière et doit continuer entre 1 et 2 heures pour atteindre son «lieu de résidence» pour un repos hebdomadaire, il doit prendre une pause supplémentaire de 30 minutes avant d'effectuer cette conduite supplémentaire. En revanche, aucune pause supplémentaire de 30 minutes n'est requise lorsque le conducteur dépasse le temps de conduite journalier de moins d'une heure.

Exemple 1: un conducteur a conduit pendant 4,5 heures, puis a pris une pause de 45 minutes; il a ensuite encore conduit pendant 4,5 heures avant de prendre une nouvelle pause de 45 minutes. Il a atteint sa limite journalière de 9 heures de conduite, mais il doit continuer à conduire entre 1 et 2 heures pour rejoindre son «lieu de résidence». Dans ce cas, il peut reprendre la route après la pause de 45 minutes qui suit la deuxième période de conduite de 4,5 heures.

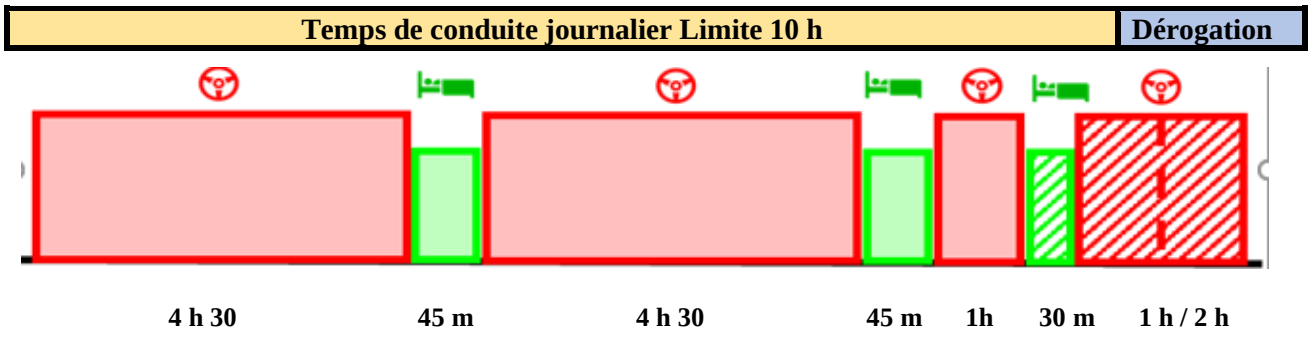


4 h 30 **45 m** **4 h 30** **45 m** **1 h / 2 h**

Exemple 2: un conducteur a conduit pendant 4,5 heures, puis a pris une pause de 45 minutes; il a ensuite encore conduit pendant 4 heures et a pris une pause de 15 minutes avant de reprendre la route pendant 30 minutes, après quoi il s'est arrêté pour prendre une pause de 30 minutes. Ceci est conforme à l'article 7, qui permet de fractionner une pause d'au moins 45 minutes en deux parties, c'est-à-dire une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes. Si, après cette pause de 30 minutes, le conducteur a encore entre 1 et 2 heures de route supplémentaires pour atteindre son «lieu de résidence», il n'a pas besoin de prendre 30 minutes supplémentaires de pause.



Exemple 3: un conducteur a conduit pendant 4,5 heures, puis a pris une pause de 45 minutes; il a ensuite encore conduit pendant 4,5 heures avant de prendre une nouvelle pause de 45 minutes. Si le temps de conduite journalier maximum autorisé est de 10 heures, il peut encore conduire pendant une heure. Si, après cette heure de conduite, il doit conduire pendant une période supplémentaire comprise entre 1 et 2 heures pour rejoindre son «lieu de résidence», il doit prendre une nouvelle pause de 30 minutes avant de reprendre la route.



Dans tous les exemples ci-dessus, un conducteur peut prendre sa pause obligatoire en deux parties, à savoir 15 minutes au minimum, suivies d'une pause d'au moins 30 minutes réparties sur le temps de 4,5 heures de conduite, comme le permet le second alinéa de l'article 7. Cela n'a pas d'effet sur l'obligation de prendre (ou non) une pause supplémentaire de 30 minutes avant la prolongation du temps de conduite de 1 à 2 heures.

V. Conduite en équipage

13. Comment une pause de 45 minutes devrait-elle être enregistrée dans un véhicule en mouvement pour le second conducteur participant à la conduite en équipage, compte tenu du fait que le tachygraphe numérique enregistre automatiquement la disponibilité du conducteur? Dans quel intervalle le conducteur peut-il prendre la pause de 45 minutes: au début ou à la fin de la période de disponibilité ou à un intervalle quelconque de la période de disponibilité?

Article 7

L'article 7, premier alinéa, impose aux conducteurs de prendre une pause au plus tard après un temps de conduite de 4,5 heures. Cette pause suit donc immédiatement le temps de conduite.

Un conducteur qui participe à la conduite en équipage peut prendre une pause de quarante-cinq minutes dans un véhicule en mouvement, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule.

Étant donné que les versions actuelles des tachygraphes ne permettent pas d'enregistrer les pauses dans un véhicule en mouvement, il est de pratique courante parmi les autorités chargées de l'application de considérer la période consécutive de 45 minutes de disponibilité du conducteur en situation de conduite en équipage comme une pause.

14. Est-il possible de prendre une pause fractionnée dans la situation en équipage?

Article 7

La possibilité de prendre une pause d'au moins 45 minutes en deux parties, dont une d'au moins 15 minutes suivie d'une autre d'au moins 30 minutes, n'est pas limitée à la situation de conduite en solo. Dès lors, en principe, les conducteurs conduisant en équipe peuvent également fractionner leurs pauses.

Toutefois, le fait de fractionner la pause dans les situations de conduite en équipage semble difficile à mettre en pratique puisque cela signifierait que le second conducteur ne conduit que 15 minutes pendant que le premier conducteur prend une pause, avant de remettre le volant au premier conducteur, ou que le premier conducteur prend sa pause de 15 minutes pendant toute la période de conduite de 4,5 heures de l'autre conducteur.

VI. Tachygraphes

15. Comment les autorités chargées de l'application peuvent-elles imposer l'enregistrement des activités de chargement et de déchargement si les conducteurs n'ont pas l'obligation légale de les consigner?

Article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 165/2014.

La deuxième version de tachygraphes intelligents comprend une nouvelle fonctionnalité d'enregistrement automatique de la localisation du véhicule pendant les activités de chargement et de déchargement du véhicule. L'enregistrement du lieu doit être activé par le conducteur, qui devra indiquer un chargement,

un déchargement ou une opération simultanée de chargement-déchargement pour que l’enregistrement du lieu soit effectué. Cette opération doit être saisie manuellement dans le menu du tachygraphe.

En effet, le règlement (UE) n° 165/2014 n’impose pas aux conducteurs une obligation claire d’enregistrer les opérations de chargement et de déchargement. Toutefois, les activités d’enregistrement constituent une partie importante du travail du conducteur, et le fait de disposer d'un ensemble complet d’enregistrements est important pour garantir l’efficacité des contrôles au regard des coûts et limiter la charge de travail. Il est donc essentiel que les conducteurs reçoivent des instructions appropriées quant à l’utilisation de toutes les fonctionnalités des tachygraphes intelligents, afin de pouvoir disposer d'un ensemble complet d’enregistrements et d’éviter de longs contrôles, en particulier sur la route.