



# **Obligations spécifiques à l'égard des données destinées pour le contrôle en entreprise enregistrées par le tachygraphe digital**

## **1. Disponibilité des données dans l'entreprise**

### **1.1. Transfert des données à partir du tachygraphe digital**

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les deux mois à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le véhicule est retiré de la circulation ou mis à la disposition d'une autre entreprise sous quelque forme que se soit. Ni le téléchargement, ni la conservation des données ne peuvent modifier ni altérer ces dernières.

Le téléchargement des données peut se faire avec un câble spécial de liaison entre le tachygraphe digital et l'ordinateur ou à l'aide d'un outil de téléchargement. Cet outil peut être un type spécial de clé USB ou un petit appareil pour enregistrer les données. Ces outils sont mis sur le marché par les producteurs de tachygraphe.

### **1.2. Transfert des données à partir de la carte de conducteur**

Les données stockées dans la mémoire des cartes de conducteur sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les vingt et un jours à compter depuis le dernier téléchargement.

Le mot « jours » doit être compris comme chaque jour calendrier où la carte est utilisée ou au cours duquel le conducteur a effectué des activités manuelles.

Les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le conducteur cesse ses activités au sein de l'entreprise ou avant que la carte ne soit retournée à l'organisme compétent lors d'un remplacement ou d'un renouvellement.

Ni le téléchargement, ni la conservation des données ne peuvent modifier ni altérer ces dernières.



## **2. Conservation des données**

### **2.1. Délai général de conservation applicable en vertu de l'A.R. du 17 octobre 2016**

Les données téléchargées sont conservées par l'entreprise **au moins cinq ans**. Les données téléchargées au départ de la mémoire de la carte de conducteur de tous les conducteurs employés par cette entreprise sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

L'entreprise distribue aussi aux conducteurs concernés à leur demande, une copie des données transférées de la carte de conducteur et les impressions papier.

Les données imprimées et transférées doivent être présentées ou remises à la demande des fonctionnaires chargés du contrôle.

### **2.2. Délai de conservation applicable en vertu de la législation relative à l'Impôt Direct**

L'Administration des Impôts Directs estime que les impressions papier en cas de perte, vol ou dysfonctionnement de la carte de conducteur et les données téléchargées doivent être utilisées pour déterminer le montant des revenus imposables.

Par conséquent, les impressions papier en cas de perte, vol ou dysfonctionnement de la carte de conducteur et les données téléchargées doivent être conservés pendant **5 ans**, jusqu'à expiration de la cinquième année ou de l'exercice comptable suivant la période imposable.

### **2.3. Délai de conservation applicable en vertu de la législation sociale**

Selon l'Inspection des Lois Sociales, l'entreprise doit tenir les impressions papier en cas de perte, vol ou dysfonctionnement de la carte de conducteur et les données téléchargées à jour pendant **5 ans**.

### **2.4. Délai de conservation applicable en vertu de la loi relative à la TVA**

Dans le cadre de la loi comptable et de celle relative à la TVA, les administrations compétentes obligent les entreprises de transport à conserver tous les documents utilisés dans leur activité de transport, comme preuve des modalités de cette activité.

Compte tenu de leur lien étroit avec l'activité économique de l'entreprise de transport, les enregistrements tachygraphiques font également partie des documents pertinents à conserver.



Le délai général de conservation applicable en vertu de la législation TVA est **de 7 ans** et ce aussi bien pour les impressions papier en cas de perte, vol ou dysfonctionnement de la carte de conducteur et les données téléchargées.

Remarque :

L'administration de la TVA admet, en vertu d'une prescription administrative, que les enregistrements tachygraphiques créés par un tachygraphe analogique sur des disques papiers constitue une exception fondée sur l'article 60 § 3 du Code TVA et ne doivent, à ce titre, être conservés que **durant 3 ans**.

## **Moyens techniques pour le transfert des données de la mémoire du tachygraphe digital et/ou de la puce de la carte de conducteur**

Aussi bien les données de la mémoire du tachygraphe que celles de la puce de la carte de conducteur doivent régulièrement être téléchargées.

Différentes solutions sont ici développées par des firmes spécialisées et auront encore évolué dans les prochains mois. Ces solutions sont diverses, modulables et dépendantes du libre choix de l'entreprise en question. Ci-dessous une distinction est faite entre le transfert des données de la mémoire du tachygraphe et de la puce de la carte de conducteur ou exclusivement de la puce de la carte de conducteur.

### **1. Transfert des données de la mémoire du tachygraphe et/ou de la puce de la carte de conducteur**

Le téléchargement (downloaden) des données de la mémoire du tachygraphe peut être exclusivement initié avec un accès (logique ou physique) de la carte d'entreprise.

Si la carte de conducteur est insérée dans le tachygraphe digital, les données peuvent également être téléchargées de la puce de cette carte.

En outre des moyens supplémentaires sont nécessaires, d'une part pour l'établissement du transfert des données elles-mêmes, et d'autre part pour l'archivage de ces données à des fins de contrôle ou pour le traitement du calcul des salaires et l'analyse et suivi des itinéraires.

#### **1.1. Moyens pour l'établissement du transfert des données**

Ces moyens sont entre autre un outil de téléchargement ou un câble spécial de liaison entre le tachygraphe digital et l'ordinateur. L'outil de téléchargement peut être un type spécial de clé mémoire prévu d'une liaison au tachygraphe (avec ou non un port USB), muni d'un programme de téléchargement et avec une capacité de mémoire pour sauver provisoirement les données.

Lorsqu'un ordinateur de bord ou un unité de bord est installé dans le véhicule, les données peuvent également être envoyée par communication GPRS ou WIFI au serveur mis à disposition de l'entreprise :



Les fournisseurs d'ordinateurs de bords comme **Transics, Qualcomm, Punch Telematix, Ubidata, Sonal et Greencat**), ont développé des applications spécifiques pour leurs ordinateurs de bord et ce en concertation avec les producteurs de tachygraphes.

En outre, les producteurs de tachygraphes eux-mêmes développent des unités de bord (OBU), grâce auxquelles il est possible d'envoyer au serveur mis à disposition de l'entreprise non seulement les données enregistrées sur la carte de conducteur de même que les données de la mémoire de masse du tachygraphe digital.

Certaines « devices » sont opérationnelles comme le Remote Download Device (DLD®) de Continental AG pour le Siemens VDO DTCO 1381 (à partir de la version 1.3.). D'autres applications seront lancées dans les prochains mois. Pour le transfert des données de la carte de conducteur, la carte d'entreprise n'est pas nécessaire. Pour le transfert des données de la mémoire de masse, un accès logique ou physique à la carte d'entreprise est nécessaire.

## **1.2. Moyens pour l'archivage des données à des fins de contrôle ou pour le traitement du calcul des salaires et l'analyse et suivi des itinéraires.**

Des solutions spécifiques sont ici disponibles avec des possibilités qui dépendent de l'objectif du stockage: ou bien il s'agit de softwares qui sont à l'achat ou par abonnement à la disposition libre de l'entreprise même, ou bien il s'agit d'un service Web qui est offert par une firme spécialisée sur base d'un mot de passe et login.

### **2. Transfert des données exclusivement à partir de la puce de la carte de conducteur.**

Une carte de conducteur peut également être lue à des fins de téléchargement par un lecteur de carte (card reader) qui est mis à la disposition des conducteurs par l'entreprise. Ici la carte d'entreprise n'est en effet pas nécessaire.

En outre les solutions, prévues sous le point 1.2 ci-dessus, sont également utiles.



## Les solutions totales disponibles sur le marché Belge

Les solutions totales, comme les softwares, les outils de téléchargement, etc., qui sont pour le moment mises sur le marché, sont développées entre autre par des firmes spécialisées et par les producteurs de tachygraphe eux-mêmes. L'aperçu des solutions offertes qui ont été développées n'est pas limitative, sujet à un suivi permanent et ne contient en aucun cas un jugement de qualité de la solution même. Les instances de contrôle ont notamment la compétence de juger l'appréciation de cette solution en fonction du respect de l'obligation de télécharger et d'archiver sur base de circonstances concrètes.

Les producteurs de tachygraphes digitaux qui sont homologués pour le moment au niveau européen et qui offrent une solution totale à des fins de téléchargement et d'archivage, sont représentés en Belgique par les agents de vente suivants:

**RAUWERS SA**, agent de vente en Belgique pour les types de tachygraphe digital de **Siemens VDO Automotive AG / DTCO 1381**, Rue Navez 78-86, 1000 Bruxelles, +32(02)/240.09.00

**PHELECT sprl**, agent de vente en Belgique pour le type de tachygraphe digital de **ACTIA / Smartach STD** et de **Stoneridge Electronics AB, - / SE 5000**, Zoning Industriel des Plénesses, Route des Trois Entités 15, B-4890 Thimister-Clermont, +32(0)87/56 02 74.

En plus des produits de ces agents de vente des producteurs de tachygraphe digital (Stoneridge a aussi une solution totale [OPTAC](#)), il y a également trois produits des entreprises de software spécialisées qui sont une solution totale pour le téléchargement, le traitement et l'archivage des données du tachygraphe:

**SFMT SA**, (Orditool) Rue d'Awagne 5 a, B- 5530 Purnode , Tel : +32 (0)82/22.34.31 Fax : +32 (0)82/61.43.59; [augustin.feyens@orditool.com](mailto:augustin.feyens@orditool.com);

Easytach, à commander via Febetra, Rue de l'entrepôt 5a 1020 Bruxelles, Tél.: 02/421.51.83-info@febetra.be

Les fournisseurs d'ordinateurs de bords comme **Transics, Qualcomm, Punch Telematix, Sonal, Ubidata** et **Greencat** ont développé des applications spécifiques pour leurs ordinateurs de bord.(voir ci-dessus).



## Remarque

Dans l'annexe 1 du règlement 1360/2002, les données qui sont d'une part stockées dans la puce de la carte et d'autre part dans la mémoire du tachygraphe digital sont effectivement énumérées.

Les données qui sont stockées dans la mémoire du tachygraphe digital concernent au total 15 rubriques différentes. Ces données sont entre autre des données d'identification de l'unité du véhicule et du détecteur de mouvement, des éléments de sécurité, des données sur les activités du conducteur, au sujet du kilométrage, des données détaillées relatives à la vitesse, des incidents, des fautes, des données de calibrage, des dispositifs de verrouillages de l'entreprise, des activités du réglage horaire et activités de transfert...

Les données qui sont stockées dans la puce de la carte de conducteur concernent au total également 15 rubriques différentes. Ces données sont entre autre l'identification de la carte et des données de sécurité, comme l'identification de la puce, les éléments de sécurité, l'identification de la carte, l'identification du détenteur de la carte et de l'usage des véhicules, des données sur les activités du conducteur, incidents, fautes, activités de contrôle et sessions de la carte...

L'article 34 de l'AR du 17 octobre 2016 définit dans les très grandes lignes que les données stockées dans la mémoire du véhicule doivent être transférées vers un média externe sécurisé au moins deux mois à compter du dernier transfert et que les données stockées dans la mémoire de la carte doivent l'être au moins tous les 21ème jours à compter du dernier transfert.

Sur base de cette disposition, on peut déduire que les données, aussi bien celles stockées dans la mémoire du tachygraphe que dans la puce, doivent être transférées sans distinction de la sorte.

L'unique réserve qui peut être faite au regard de cette obligation très générale est que l'article 10.5 du Règlement 561/2006 stipule que seules les données relevantes doivent être transférés.

C'est pourquoi on peut argumenter que les données stockées dans la mémoire du tachygraphe digital sous la rubrique « données de vitesse détaillées » ne montrent aucun caractère relevant au regard du contrôle du respect des temps de conduite et de repos des conducteurs, de sorte que cette rubrique ne doit pas être téléchargée, sauf sur demande expresse de l'autorité dans le cadre d'un accident, par exemple. Ce point de vue est maintenant aussi confirmé par le RÈGLEMENT (UE) 581/2010 DE LA COMMISSION du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur.



Par cette interprétation, la perte de temps pour le responsable de l'entreprise dans le téléchargement des données de la mémoire est sensiblement réduite.

Pour le reste, aucune autre spécification n'a été fixée sur la manière par laquelle le transfert doit se faire et quels doivent être ces médias externes sécurisés. A l'instar de la législation espagnole et française, le format digital dans lequel ces données doivent être archivées n'est pas fixé par la réglementation belge. A condition donc que la signature digitale qui est copiée du tachygraphe digital durant le transfert, reste intacte pour garantir l'authenticité des données archivées, le fournisseur des outils de téléchargement et des solutions software est libre d'offrir un format digital aux entreprises et ces dernières sont libres de choisir n'importe quel format pour archiver les données.

Les instances de contrôle conservent il est vrai la complète compétence discrétionnaire pour juger de la solution digitale utilisée et choisie par les entreprises en fonction du respect de l'obligation de téléchargement et d'archivage sur base des circonstances concrètes. La touche finale pour obliger ou non de télécharger toutes les données (relevantes ou non) stockées est le respect du principe de proportionnalité dans le chef des instances de contrôle et ceci en appui à leur compétence de prospection dans le cadre d'une infraction (présumée ou tentative).





## NOTE DE LA REDACTION

---

Le présent document est une propre édition.

Des erreurs matérielles peuvent toutefois avoir échappé à l'attention des correcteurs. Aussi serions-nous reconnaissants si vous vouliez bien communiquer par écrit les éventuelles erreurs ou omissions que vous y auriez décelées à

**l'Institut Transport Routier et Logistique Belgique**

**Service Digitach**

Rue Archimède 5

1000 Bruxelles.