

RECOMMANDATIONS

COMMISSION

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 23 janvier 2009

portant lignes directrices relatives aux meilleures pratiques concernant l'inspection des appareils de contrôle sur route et dans les ateliers agréés*[notifiée sous le numéro C(2009) 108]***(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2009/60/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil⁽¹⁾, et notamment son article 11, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, la Commission doit établir des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle de véhicules par les agents chargés du contrôle, soit sur route, soit dans les locaux des entreprises, ou par les ateliers et les installateurs agréés.
- (2) L'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route est nécessaire pour indiquer le temps que les conducteurs passent à conduire et à se reposer, ainsi que pour garantir que les organismes nationaux de contrôle compétents puissent contrôler efficacement l'application de la législation sociale dans le domaine du transport routier.
- (3) Des contrôles et inspections périodiques sont nécessaires après l'installation de l'appareil de contrôle pour garantir que cet appareil fonctionne correctement et de manière fiable et que l'enregistrement et le stockage des données soient assurés.
- (4) Il apparaît toutefois que les contrôles et inspections périodiques ne sont pas suffisamment fréquents pour dissuader effectivement les conducteurs et transporteurs qui cherchent à abuser du système en recourant à des dispositifs de manipulation et à d'autres moyens similaires.
- (5) Selon les recherches et les informations des experts, les tentatives de falsification des tachygraphes sont monnaie courante dans les véhicules équipés de tachygraphes analogiques; aujourd'hui, les tachygraphes numériques font l'objet de tentatives et menaces similaires.
- (6) Selon ces mêmes recherches, un certain nombre de manipulations visant à falsifier le tachygraphe, notamment numérique, sont possibles, voire avérées, dans le secteur du transport routier.
- (7) Ces tentatives et menaces affectent gravement la sécurité routière et ont en outre des effets négatifs inacceptables sur la loyauté de la concurrence et sur la protection sociale des conducteurs dans le secteur du transport routier.
- (8) Suite à l'amélioration de la sécurité des tachygraphes numériques par rapport aux tachygraphes analogiques, il est plus facile de détecter les menaces et tentatives de fraude sur le système. Par conséquent, les conducteurs et transporteurs peu scrupuleux courent un risque plus important d'être appréhendés en possession de tels dispositifs de manipulation, ce qui devrait avoir un effet dissuasif significatif.

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

- (9) En conséquence, la présente recommandation vise à encourager et soutenir les États membres qui adoptent des procédures et méthodes qui, selon les recherches et l'expertise technique de l'industrie, amélioreront considérablement les possibilités de prévention et de détection de ces tentatives de fraude.
- (10) En particulier, la présente recommandation contient de bonnes pratiques en matière de contrôle, telles que recensées dans les recherches menées par le Centre commun de recherche.
- (11) La présente recommandation constitue, avec une proposition de directive sur les contrôles supplémentaires à effectuer sur la route, un train de mesures de contrôle visant à améliorer considérablement la détection et la prévention de l'utilisation de dispositifs de manipulation des tachygraphes numériques.
- (12) Les mesures prévues par la présente recommandation sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil ⁽¹⁾,

RECOMMANDE:

- 1) d'adopter et d'appliquer les lignes directrices relatives aux meilleures pratiques figurant à l'annexe de la présente recommandation concernant les inspections de véhicules effectuées soit par les agents chargés du contrôle, sur route ou dans les locaux des entreprises, soit par des installateurs et des techniciens dans des ateliers agréés par l'autorité compétente de l'État membre, dans le but de détecter et prévenir l'utilisation de dispositifs de manipulation des appareils de contrôle utilisés dans le transport routier;
- 2) d'appliquer ces lignes directrices, en tant que de besoin, dans le contexte des stratégies nationales de contrôle visées à l'article 2 de la directive 2006/22/CE.

Fait à Bruxelles, le 23 janvier 2009.

Par la Commission
Antonio TAJANI
Vice-président

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

ANNEXE

RECOMMANDATIONS SUR LES MESURES À ADOPTER PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR DÉTECTER ET PRÉVENIR L'UTILISATION DE DISPOSITIFS DE MANIPULATION

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1: INTRODUCTION

CHAPITRE 2: CONTRÔLES SUR ROUTE EFFICACES

- A. Organisation et équipement
- B. Doubles points de contrôle des véhicules avec analyse de la vitesse réelle et de la distance
- C. Point de contrôle unique avec analyse détaillée des données téléchargées
- D. Point de contrôle unique avec inspection technique des scellements
- E. Renvoi du véhicule vers un atelier
- F. Vérification des véhicules ou de données dans les locaux de la société

CHAPITRE 3: FORMATION, ÉQUIPEMENT ET BONNES PRATIQUES

CHAPITRE 4: INSPECTIONS EN ATELIER

- A. Base juridique
- B. Scellements brisés ou manquants
- C. Analyse des fichiers de données
- D. Contrôle du couplage entre le capteur de mouvement et l'UEV
- E. Procédures spéciales résultant d'un contrôle routier

CHAPITRE 5: RAPPORT ET ANALYSE DES ATELIERS

CHAPITRE 6: DISPOSITIONS FINALES

Chapitre 1: Introduction

- 1.1 La présente recommandation de la Commission décrit les mesures que les États membres pourraient être encouragés à prendre, tant pour prévenir que pour combattre les menaces résultant de l'utilisation de dispositifs de manipulation des tachygraphes.
- 1.2 La présence de dispositifs de manipulation dans les véhicules dans le but d'interférer avec l'utilisation et le fonctionnement corrects des tachygraphes numériques représente l'une des principales menaces pour la sécurité du système. En donnant aux transporteurs et conducteurs peu scrupuleux un avantage commercial inéquitable, le fait ou l'intention d'utiliser de tels dispositifs nuit à la concurrence loyale et a des effets sociaux négatifs inacceptables pour les conducteurs dans la mesure où ils sont autorisés, voire forcés, à conduire pendant des périodes beaucoup plus longues que les périodes légales. Ces agissements peuvent avoir pour conséquence de nuire à la sécurité de tous les usagers de la route, alors que la Commission s'est engagée à améliorer la sécurité routière au cours des prochaines années.
- 1.3 En outre, les transporteurs et conducteurs respectueux de la loi doivent pouvoir se fier au tachygraphe numérique, et les organismes de contrôle nationaux de l'ensemble de la Communauté doivent pouvoir s'appuyer sur l'authenticité et l'intégrité des données enregistrées et stockées par l'équipement, qu'elles soient téléchargées et analysées à partir de l'unité embarquée sur le véhicule (UEV) ou tirées de la carte de conducteur. Pour garantir la fiabilité des données, il convient d'effectuer régulièrement des contrôles et des inspections pour s'assurer du fonctionnement et de l'utilisation corrects de l'équipement.

- 1.4 À long terme, la sécurité globale du système et de ses composants est essentielle pour garantir l'intégrité et l'authenticité des données enregistrées. Lors du réexamen du règlement (CEE) n° 3821/85 et de ses annexes, la Commission envisagera, le cas échéant, la possibilité d'introduire des mesures législatives plus détaillées afin de mettre un terme aux abus et tentatives de fraude les plus courants.
- 1.5 Néanmoins, à court terme, des mesures appropriées et efficaces pourraient être élaborées par les autorités compétentes des États membres afin d'augmenter sensiblement le risque de détection des dispositifs de manipulation, de manière à réduire la probabilité que ces dispositifs soient utilisés par les transporteurs et les conducteurs.
- 1.6 Si les États membres ont la responsabilité juridique d'exiger que des contrôles et inspections soient effectués de manière à garantir la mise en œuvre effective de la législation sociale communautaire dans le domaine du transport routier, ces contrôles ne peuvent garantir que des dispositifs de manipulation ne seront pas installés et utilisés ultérieurement, après la fin des inspections. L'expérience montre que ces dispositifs sont le plus souvent décelés lors des contrôles sur route, lorsque le véhicule peut être inspecté de plus près. Il convient d'encourager les États membres à conférer à ces contrôles une fréquence et une nature susceptibles d'augmenter significativement leur caractère dissuasif grâce à l'augmentation du risque de détection des dispositifs.
- 1.7 L'appendice 10 (Objectifs généraux de sécurité) de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 établit la portée des fonctions dédiées à la sécurité qui sont nécessaires pour garantir l'intégrité du tachygraphe numérique. Les objectifs de sécurité pour l'ensemble du système, notamment en ce qui concerne les menaces, doivent être atteints par une combinaison de solutions techniques, par l'homologation ITSEC ainsi que par des moyens physiques, humains et procéduraux, dont la mise en œuvre relève de la responsabilité des États membres et des fabricants de tachygraphes. Par conséquent, la présente recommandation de la Commission a pour objet de suggérer aux États membres les procédures les plus efficaces fondées sur la recherche et les meilleures pratiques connues afin de seconder ces moyens procéduraux et humains.
- 1.8 Cependant, la présente recommandation de la Commission ne doit pas être considérée comme remplaçant les solutions techniques prévues par les ITSEC ⁽¹⁾. Idéalement, elle pourrait facilement être utilisée en combinaison et à l'appui de celles-ci.
- 1.9 Le rapport établi par le Centre commun de recherche ⁽²⁾ présente les types d'attaques, potentielles et connues, contre la sécurité des tachygraphes numériques. Par conséquent, les États membres pourraient se fonder sur ce rapport pour prendre les mesures nécessaires afin que les informations et recommandations adéquates soient transmises aux agents nationaux chargés du contrôle, de manière à leur permettre de mener à bien les contrôles et inspections de véhicules qu'ils effectuent sur la route. En outre, des informations et recommandations similaires pourraient être fournies aux installateurs et ateliers qui effectuent des installations, inspections, contrôles et réparations réglementaires d'appareils de contrôle dans le domaine du transport routier. Les recommandations pourraient être d'une portée suffisante pour que ces personnes puissent effectuer pleinement et correctement les contrôles décrits dans la présente annexe et pour que les États membres soient en mesure de poursuivre les personnes qui ont abusé ou tenté d'abuser du système.
- 1.10 Les lignes directrices et recommandations suivantes ne sont pas exhaustives et il se peut que, dans certaines circonstances, leur application ne produise pas les effets désirés (par exemple, lorsque le câble de référence ne peut être branché au capteur de mouvement). Dans ces circonstances, les États membres pourraient être encouragés à mettre en place des méthodes alternatives dont l'efficacité peut être vérifiée. Ces mesures alternatives pourraient être diffusées plus largement parmi les organismes de contrôle.
- 1.11 En outre, bien que la présente recommandation de la Commission soit destinée à couvrir les deux types de tachygraphes définis par le règlement (CEE) n° 3821/85 et ses annexes, il se peut que les États membres aient déjà établi des méthodes, procédures et lignes directrices concernant le contrôle des tachygraphes analogiques et la détection des dispositifs de manipulation. Par conséquent, la présente recommandation de la Commission n'a pas vocation à remplacer ou modifier les mesures déjà mises en place, mais plutôt à les appuyer, notamment en ce qui concerne les tachygraphes numériques, où la technologie est certes différente, mais pour lesquels l'objectif demeure identique. Il est recommandé que, lorsque des mesures sont déjà en place pour le contrôle des tachygraphes analogiques, elles puissent, le cas échéant, être étendues de manière à inclure également les tachygraphes numériques (par exemple, lorsque des ateliers sont payés pour effectuer des tâches spécifiques qui leur sont assignées par des agents chargés du contrôle ayant envoyé un véhicule dans un atelier agréé, comme décrit à la section F).
- 1.12 Les États membres devraient être confortés et soutenus lorsqu'ils établissent dans leurs stratégies nationales de contrôle des méthodes et processus de lutte contre les menaces visant les tachygraphes. Ces bonnes pratiques pourraient être partagées avec les autres États membres.

⁽¹⁾ ITSEC - Information Technology Security Evaluation Criteria 1991 [Critères d'évaluation de la sécurité informatique], version 1.2.

⁽²⁾ Notes techniques du CCR. Rapport sur les atteintes au bon fonctionnement du tachygraphe numérique et sur les risques associés à l'installation d'adaptateurs dans les véhicules légers («Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles»). Distribution limitée aux gestionnaires de risque nationaux (29 novembre 2007).

Chapitre 2: Contrôles sur route efficaces

A Organisation et équipement

- 2.1 Afin d'effectuer des contrôles complets et efficaces, les agents chargés du contrôle devraient être équipés et formés adéquatement. Ils devraient au moins être en possession de cartes de contrôle et disposer des instruments nécessaires pour télécharger les fichiers de données de l'UEV ou de la carte de conducteur ainsi que pour pouvoir analyser ces fichiers et les sorties imprimées des appareils de contrôle du type visé à l'annexe IB en combinaison avec les feuilles et tableaux des types visés à l'annexe I. Les agents chargés du contrôle devraient être équipés de logiciels pouvant analyser ces données rapidement et le plus facilement possible, étant donné qu'il est malaisé d'analyser sur la route les sorties imprimées pour détecter les dispositifs de manipulation, en raison de la longueur et du contenu de certains fichiers à imprimer.
- 2.2 Dans toute la mesure du possible, lors des contrôles effectués sur la route ou dans les locaux des entreprises, et qu'il s'agisse de vérifier les heures de travail des conducteurs ou d'effectuer des inspections techniques ou d'autres types d'inspections, les agents devraient mettre à profit ce moment pour s'assurer du fonctionnement et de l'utilisation corrects du tachygraphe, de manière à pouvoir détecter l'utilisation de dispositifs de manipulation.
- 2.3 À cette fin, il est recommandé que les États membres essaient d'organiser la détection des dispositifs de manipulation en même temps que d'autres inspections (inspection technique, conformité des heures de travail du conducteur, etc.) et que, à titre indicatif, ces dispositifs soient recherchés dans au moins 10 % du nombre total des véhicules inspectés. Il appartient aux États membres de déterminer la méthodologie et les conditions appropriées pour ces vérifications complémentaires, mais leur contenu pourrait apparaître dans leur stratégie nationale de contrôle.
- 2.4 Un contrôle efficace pourrait par exemple reposer sur les méthodes suivantes:
- doubles points de contrôle avec analyse de la vitesse ou de la distance (voir B);
- point de contrôle unique avec analyse détaillée des données (voir C);
- point de contrôle unique sur la base de l'inspection technique (voir D).
- 2.5 Si un agent chargé du contrôle estime avoir collecté suffisamment de preuves, il pourrait envoyer le véhicule vers un atelier pour y effectuer d'autres vérifications (voir E).
- 2.6 Il va de soi que les États membres ont toujours la possibilité de déployer d'autres méthodes de contrôle.

B Doubles points de contrôle des véhicules avec analyse de la vitesse réelle et de la distance

- 2.7 Contrôle de la vitesse à un moment donné : pour appliquer cette méthode, les agents, à l'aide de caméras fixes ou mobiles ou de radars portables, pourraient mesurer la vitesse réelle du véhicule avant de l'arrêter au contrôle routier à un moment donné. Ils pourraient ensuite télécharger de l'UEV le *relevé détaillé de la vitesse sur 24 h* et comparer la vitesse enregistrée à ce moment avec celle mesurée quelques kilomètres auparavant. Au point de contrôle, cette méthode nécessite seulement de comparer deux chiffres après avoir téléchargé le *relevé détaillé de la vitesse sur 24 h*.
- 2.8 Contrôle fixe de la distance à un moment donné: pour appliquer cette méthode, le point de contrôle pourrait être choisi à une distance connue d'un endroit donné où les agents disposent des moyens de noter le moment auquel un véhicule identifié s'est arrêté ou a dépassé cet endroit (ticket de péage, enregistrement de caméra, rapport de contrôle douanier, etc.). Au point de contrôle, les agents pourraient alors télécharger de l'UEV le *relevé détaillé de la vitesse sur 24 h* et comparer rapidement la vitesse moyenne enregistrée entre le point de contrôle et l'endroit donné avec celle calculée à partir de la distance connue et du temps écoulé avant d'atteindre le point de contrôle.
- 2.9 Dans les deux cas, il suffit aux agents présents au point de contrôle de comparer deux chiffres après avoir téléchargé le *relevé détaillé de la vitesse sur 24 h* et mesuré ou calculé la vitesse moyenne réelle. Toute différence significative amènerait l'agent à soupçonner l'utilisation d'un dispositif de manipulation. Il pourrait alors envoyer le conducteur et son véhicule dans un atelier sans nécessairement devoir effectuer d'autres vérifications sur place.
- 2.10 En ce qui concerne les données des tachygraphes du type visé à l'annexe I B, tous les fichiers téléchargés à partir de l'appareil de contrôle ou via celui-ci doivent comporter la signature numérique appropriée initialement générée par l'UEV ou la carte de conducteur afin de vérifier l'authenticité et l'intégrité des données. Les agents chargés du contrôle pourraient également vérifier que cette information est téléchargée.

C Point de contrôle unique avec analyse détaillée des données téléchargées

- 2.11 Si un dispositif de manipulation est en cours d'utilisation au moment du contrôle routier, ou s'il était utilisé peu avant le contrôle, des procédures simples permettent de déceler les indices de manipulation.
- 2.12 Pour qu'ils puissent trouver les indices de la présence d'un dispositif de manipulation justifiant de prendre toutes les mesures qu'ils estiment nécessaires, les agents pourraient:
- comparer les activités du conducteur téléchargées de la carte et de l'UEV avec les papiers à bord du véhicule et les déclarations du conducteur. Les incohérences entre ces données pourraient constituer un début de soupçon. Dans ce cas, l'agent pourrait poursuivre ses investigations;
 - examiner le *dossier des événements et anomalies* présent dans l'UEV, et notamment pour les 10 derniers jours:
 - les tentatives d'atteinte à la sécurité;
 - les interruptions de l'alimentation électrique (le plus long événement);
 - les erreurs sur les données de mouvement (le plus long événement);
 - les défaillances du détecteur.
- Si le conducteur n'est pas en mesure d'expliquer et de justifier chaque événement ou anomalie, l'agent pourrait poursuivre ses investigations;
- examiner les *fichiers de données techniques* présents à bord, et notamment:
 - les données concernant la remise à l'heure;
 - les données relatives à l'étalonnage (les 5 derniers étalonnages, le nom de l'atelier et son numéro de carte)
 - Ces dernières données sont utiles pour détecter les étalonnages excessifs susceptibles d'avoir été effectués à l'aide d'une carte d'atelier volée (ou signalée comme perdue). Il est recommandé que les agents vérifient auprès de leur autorité chargée de la délivrance des cartes ⁽¹⁾ le statut de ces cartes d'atelier, notamment pour savoir si elles étaient en cours de validité au moment où elles ont été utilisées pour étalonner l'UEV.
- 2.13 Si, après avoir examiné toutes les données mentionnées aux points 2.14 à 2.19, l'agent chargé du contrôle soupçonne toujours une fraude, il peut télécharger le *relevé détaillé de la vitesse sur 24 h* et vérifier, toujours à l'aide de son logiciel, si la vitesse du véhicule a connu des accélérations ou décélérations irréalistes et, le cas échéant, si le profil du trajet correspond aux autres documents à bord du véhicule et aux déclarations du conducteur (nombre d'arrêts, vitesse en montagne ou en région urbaine, etc.). Cet indice, conjugué aux indices précédents, pourrait justifier le soupçon de la présence d'un dispositif de manipulation.
- 2.14 Au point de contrôle, cette méthode nécessite un logiciel approprié permettant de générer un affichage lisible de l'évolution de la vitesse afin de repérer les variations inhabituelles dans les accélérations et les décélérations et, plus généralement, pour signaler automatiquement:
- les accélérations ou décélérations irréalistes du véhicule;
 - tout étalonnage suspect de l'UEV;
 - toute interruption de l'alimentation électrique.

D Point de contrôle unique avec inspection technique des scellements

- 2.15 L'agent chargé du contrôle pourrait vérifier les scellements, lorsque cela est possible et peut se faire en toute sécurité. Si les scellements sont manquants, brisés ou endommagés, le conducteur devrait être invité à se justifier.

⁽¹⁾ Il est recommandé d'utiliser TACHONET pour envoyer les demandes aux autres autorités chargées de la délivrance des cartes.

- 2.16 Si le conducteur est en mesure de fournir la déclaration écrite justifiant cette action conformément au chapitre V, section 4, de l'annexe I ou à l'exigence 253 de l'annexe I B du règlement (CEE) 3821/85, l'agent pourrait alors obliger le conducteur à se rendre dans un atelier pour resceller le système et réétalonner l'équipement.
- 2.17 Dans le cas contraire, il pourrait s'agir d'une infraction et il est recommandé que le conducteur et son véhicule soient immédiatement renvoyés sous escorte de l'agent vers un atelier agréé afin d'y vérifier l'équipement conformément au chapitre 3 ci-dessous.

E Renvoi du véhicule vers un atelier

- 2.18 Si, à la suite d'un contrôle routier mené à l'aide des méthodes qui précèdent, il existe toujours des soupçons raisonnables quant à l'utilisation d'un dispositif de manipulation, l'agent chargé du contrôle pourrait envoyer le véhicule dans un atelier agréé. Les agents ou les autorités nationales appropriées pourraient être autorisés à demander aux ateliers agréés d'effectuer certains essais destinés à déceler la présence de dispositifs de manipulation.
- 2.19 Ces essais spécifiques permettraient, dans la plupart des cas, de détecter les mauvaises connexions entre le capteur de vitesse et l'UEV, ce qui pourrait indiquer la présence d'un dispositif de manipulation. Ces essais pourraient consister en (voir description au chapitre 3):
- une inspection des scellements et des plaques d'installation;
 - un essai avec câble de référence;
 - une analyse des données téléchargées.
- 2.20 Si des dispositifs de manipulation sont détectés, qu'ils aient ou non été utilisés par le conducteur, l'équipement (qui peut inclure le dispositif même, l'UEV ou ses composants, et la carte de conducteur) pourrait être retiré du véhicule et servir de preuve.
- 2.21 En outre, les ateliers agréés pourraient être amenés à vérifier que l'équipement d'enregistrement : a) fonctionne correctement; b) enregistre et stocke correctement les données; c) est étalonné selon des paramètres corrects.
- 2.22 Pour les véhicules équipés d'appareils de contrôle du type visé à l'annexe I B, il est recommandé de réétalonner ceux-ci et de fixer une nouvelle plaquette d'installation, mais seulement après avoir téléchargé et analysé tous les fichiers de données (avec leurs signatures numériques intactes) et après avoir vérifié qu'aucun autre dispositif de manipulation ne se trouve à bord. En outre, il est recommandé que l'atelier agréé ne rescelle le système que sous la direction de l'organisme de contrôle.
- 2.23 En ce qui concerne les appareils de contrôle visés à l'annexe 1, ceux-ci pourraient, après l'enlèvement de tous les dispositifs de manipulation, faire l'objet d'une vérification concernant leur bon fonctionnement et être réétalonnés. Une nouvelle plaquette d'installation pourrait être fixée. En outre, il est recommandé que l'atelier agréé ne rescelle le système que sous la direction de l'organisme de contrôle.

F Vérification des véhicules ou de données dans les locaux de la société

- 2.24 Il est recommandé que les autorités compétentes des États membres profitent d'une inspection des locaux de l'entreprise pour contrôler les véhicules (et les UEV) ainsi que les conducteurs (et les cartes de conducteur) présents.
- 2.25 Les données gérées par l'entreprise doivent être conservées pendant au moins une année et être présentées à la demande de l'agent chargé du contrôle. En conséquence, dans le cadre de leur procédure d'inspection normale, les agents pourraient vérifier tous les véhicules présents dans les locaux de l'entreprise et effectuer tous les essais ou activités qu'ils jugent appropriés tout en retardant le moins possible les conducteurs et les véhicules.
- 2.26 Ces inspections des locaux des entreprises pourraient également tenir compte de la présence possible d'un mélange de véhicules et d'enregistrements liés à des équipements visés soit à l'annexe I soit à l'annexe I B. Il conviendrait dès lors que les agents soient préparés à cette éventualité et soient équipés en conséquence.

RÉSUMÉ

PRÉVENTION DES ATTAQUES CONTRE LES TACHYGRAPHES NUMÉRIQUES CONTRÔLES SUR ROUTE OU DANS LES LOCAUX DE L'ENTREPRISE

Des stratégies nationales de contrôle pourraient être développées pour promouvoir des contrôles et inspections efficaces des véhicules susceptibles d'être équipés de dispositifs de manipulation, soit sur la route, soit lors des inspections des locaux des entreprises.

Des agents chargés du contrôle correctement formés et équipés seraient capables de télécharger et d'analyser rapidement les données des appareils de bord, d'effectuer des vérifications rapidement et de procéder à des analyses similaires de données stockées électroniquement ou en combinaison avec des feuillets, des tableaux et des sorties imprimées.

Les États membres pourraient élaborer des stratégies visant à garantir que la fouille de véhicules destinée à détecter la présence de dispositifs de manipulation s'effectue selon l'une des méthodes suivantes d'ici à 2010:

- doubles points de contrôle avec analyse de la vitesse réelle et de la distance;
- point de contrôle unique avec analyse détaillée des données;
- point de contrôle unique avec inspection technique des scellements.

À titre indicatif, 10 % des véhicules contrôlés (inspection technique, heures de travail ou autres inspections) pourraient également faire l'objet d'une détection de dispositifs de manipulation, bien qu'il appartienne aux États membres de définir dans leurs stratégies les méthodes les plus efficaces.

S'ils ont trouvé suffisamment d'indices étayant un soupçon raisonnable, les agents chargés du contrôle pourraient envoyer le véhicule dans un atelier agréé pour que d'autres vérifications y soient effectuées.

Si des dispositifs de manipulation sont détectés, qu'ils aient ou non été utilisés par le conducteur, il est recommandé que l'équipement soit retiré du véhicule et serve de preuve, conformément à la réglementation nationale concernant l'utilisation des preuves. Les agents chargés du contrôle pourraient appliquer les procédures appropriées et les amendes ad hoc chaque fois que l'utilisation de ces dispositifs est établie, étant donné qu'il s'agit d'une infraction très grave.

Chapitre 3: Formation, équipement et bonnes pratiques

- 3.1 Si les États membres devraient veiller à ce que les agents chargés du contrôle soient correctement formés à l'exécution de leurs tâches, une formation adéquate pourrait également être dispensée à toutes les autres parties concernées; il serait bénéfique et hautement souhaitable que des visites communes soient organisées entre agents des différents États membres en vue de coordonner et harmoniser les bonnes pratiques et partager l'expérience de terrain des professionnels.
- 3.2 Les agents chargés du contrôle devraient être équipés adéquatement afin de pouvoir effectuer toutes les vérifications relatives au tachygraphe numérique. Ils devraient donc disposer des instruments appropriés leur permettant de lire, imprimer et télécharger les données des appareils de contrôle. Les États membres pourraient veiller à ce qu'un nombre suffisant de leurs agents soient équipés de la sorte.
- 3.3 Les bonnes pratiques de détection et de prévention, tant sur la route que dans les locaux des entreprises (telles que l'utilisation du câble de référence, la technique de la distance fixe, la détection de tracés de vitesse ou de distance anormaux, les coupures d'alimentation, les scellements brisés) pourraient être partagées et encouragées entre les professionnels du contrôle.

Chapitre 4: Inspections en atelier

Les ateliers et les installateurs constituent un chaînon essentiel à la sécurité du système basé sur le tachygraphe, qu'il soit analogique ou numérique. Leur agrément doit se fonder sur une série de critères nationaux clairs attestant de leur fiabilité et de leur loyauté. À cette fin, il est recommandé que les États membres veillent à ce que les ateliers autorisés à installer, activer, étalonner, inspecter et réparer les appareils de contrôle soient agréés, contrôlés régulièrement, certifiés et reçoivent en temps utile les actualisations et informations utiles. Il est également recommandé que les autorités compétentes fournissent aux installateurs et aux ateliers des instructions et recommandations claires quant à leurs devoirs et responsabilités, notamment en ce qui concerne le rôle qu'ils ont à jouer dans le cadre de la sécurité globale du système. Il est également recommandé que les autorités qui agréent les ateliers et les installateurs transmettent via la Commission à tous les autres États membres des informations précises et régulièrement mises à jour sur les inscriptions figurant sur les scellements et sur le statut de chaque atelier situé sur leur territoire.

A Base juridique

- 4.1 Les véhicules devront normalement être soumis à une inspection dans un atelier chaque fois que:
- a) le tachygraphe doit être inspecté conformément aux annexes du règlement (CEE) n° 3821/85;
 - b) le véhicule est soumis à l'inspection technique annuelle conformément aux dispositions de l'annexe II de la directive 96/96/CE;
 - c) les agents chargés du contrôle envoient le véhicule dans un atelier afin qu'y soit réalisée une inspection plus détaillée de l'appareil de contrôle;
 - d) l'équipement de contrôle doit être réparé ou remplacé.
- 4.2 À chacune de ces occasions, les ateliers ou les installateurs pourraient être invités à vérifier visuellement et physiquement que l'appareil de contrôle est scellé et est pourvu de la plaquette d'identification du fabricant ainsi que de la plaquette d'installation.
- 4.3 L'autorité compétente de chaque État membre pourrait rappeler régulièrement aux ateliers que chaque fois que ceux-ci inspectent et rescellent le tachygraphe et fixent une nouvelle plaquette d'installation, ils confirment en fait que le système est sûr, qu'il fonctionne et enregistre correctement et qu'aucun dispositif de manipulation n'est connecté à l'équipement.
- 4.4 Les ateliers pourraient se voir rappeler qu'ils peuvent commettre une infraction grave s'ils rescellent sciemment le tachygraphe sans enlever ou demander d'enlever au préalable tout dispositif de manipulation qu'ils découvrieraient eux-mêmes. S'il est établi ultérieurement que l'atelier a rescellé le système et fixé une plaquette d'installation alors qu'un dispositif de manipulation était présent, qu'il ait été utilisé ou non, l'atelier et les installateurs pourraient être tenus responsables d'une infraction grave.
- 4.5 Vu le rôle important des ateliers et des installateurs quant à la sécurité du système, il est recommandé que les autorités compétentes des États membres envisagent les sanctions appropriées pouvant éventuellement mener à la perte d'agrément ou d'autorisation d'effectuer des travaux sur les tachygraphes, si ces ateliers ne sont plus dignes de confiance.
- 4.6 Inversement, les États membres pourraient rappeler aux ateliers qu'ils ont le droit de refuser de continuer à effectuer des inspections ou des étalonnages s'ils soupçonnent ou savent qu'un dispositif de manipulation se trouve dans le véhicule. Les ateliers pourraient être soutenus par l'autorité compétente s'ils insistent pour que le dispositif de manipulation soit retiré avant la poursuite de l'inspection. L'atelier peut dans tous les cas refuser de resceller les connexions de l'interface ou de fixer toute plaquette d'installation avant l'enlèvement du dispositif.
- 4.7 Les États membres qui le jugent utile pourraient imposer aux ateliers agréés de présenter un rapport sur les faits décrits aux points 4.4 à 4.6.
- 4.8 À titre alternatif, les États membres pourraient demander aux ateliers de conserver ces rapports pendant un certain temps et de les transmettre sur demande à l'autorité compétente. Cette période pourrait être de minimum 24 mois, ce qui serait conforme à la période minimale entre deux inspections de l'équipement.
- 4.9 Il conviendrait en outre de rappeler aux ateliers que le simple fait de retirer un dispositif de manipulation d'un véhicule n'exonère pas le transporteur ou le conducteur de sa responsabilité quant aux infractions commises, étant donné que les données enregistrées et stockées précédemment dans l'UEV et sur les cartes de conducteur ont très probablement été manipulées. En ne signalant pas ces faits, les ateliers pourraient eux-mêmes se rendre complices des infractions commises par ces transporteurs ou conducteurs et seraient passibles des mêmes peines le cas échéant.
- 4.10 Néanmoins, les ateliers et les installateurs pourraient signaler l'utilisation ou la présence de dispositifs de manipulation à leur autorité compétente qui, à son tour, pourrait par exemple envisager des systèmes de récompense ou d'encouragement pour les ateliers qui fournissent des informations permettant de détecter et prévenir ces dispositifs ou tout autre type d'attaque contre le système.
- 4.11 Les lignes directrices et recommandations suivantes ne sont pas exhaustives et il se peut que, dans certaines circonstances, leur application ne produise pas les effets désirés (par exemple, lorsque le câble de référence (point 1.23) ne peut être branché au capteur de mouvement). Dans ce cas, les États membres pourraient élaborer des méthodes alternatives qui soient aussi efficaces. Ces mesures alternatives pourraient être diffusées plus largement auprès des organismes de contrôle.

4.12 En outre, étant donné que les présentes lignes directrices couvrent les deux types de tachygraphes définis par le règlement (CEE) n° 3821/85 et ses annexes, il se peut que les États membres aient déjà établi des méthodes, procédures et lignes directrices concernant le contrôle des tachygraphes analogiques et la détection des dispositifs de manipulation. Les lignes directrices contenues dans la présente recommandation de la Commission n'ont dès lors pas vocation à remplacer ou modifier les mesures déjà mises en place, mais plutôt à les appuyer, notamment en ce qui concerne les tachygraphes numériques, où la technologie est certes différente, mais pour lesquels l'objectif demeure identique. Il est recommandé que les mesures déjà en place pour l'inspection des tachygraphes analogiques puissent être étendues, le cas échéant, aux tachygraphes numériques. Il s'agit par exemple de situations où des ateliers agréés sont rémunérés pour effectuer certaines tâches qui leur ont été assignées par les agents qui leur ont envoyé un véhicule.

B Scellements brisés ou manquants

- 4.13 Les ateliers peuvent dans tous les cas vérifier si les scellements sont manquants, brisés ou endommagés.
- 4.14 Le véhicule ne devrait en aucun cas être rescellé ou pourvu d'une plaquette d'installation tant que le système n'a pas été remis en conformité avec les exigences du règlement.
- 4.15 Les ateliers pourraient consigner dans le rapport ou registre d'inspection l'absence de scellements et effectuer d'autres vérifications (telles que l'essai avec câble de référence) et inspections pour s'assurer qu'aucun dispositif de manipulation ne se trouve dans le véhicule.
- 4.16 Chaque fois que des scellements ont été enlevés en cas d'urgence ou pour installer ou réparer un dispositif de limitation de la vitesse, conformément au chapitre V, paragraphe 4, de l'annexe I et à l'exigence 252 de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, une déclaration écrite justifiant le bris du scellement devrait être rédigée et transmise à l'autorité compétente.
- 4.17 Dans le cas contraire, l'atelier pourrait effectuer une vérification complète suivant les méthodes recommandées ci-dessous, et communiquer exactement à son autorité compétente les actions entreprises et les éléments détectés.

C Analyse des fichiers de données

- 4.18 En ce qui concerne spécifiquement le tachygraphe numérique, les données qui pourraient être téléchargées à l'atelier, avec leur signature numérique si possible, et incorporées dans le rapport d'analyse, devraient être conformes aux exigences du point 4.4 (objectifs de sécurité du capteur de mouvement) et du point 4.4 (objectifs de sécurité de l'UEV) de l'appendice 10 de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85. L'appendice 1 contient la liste complète des informations figurant dans le rapport d'analyse.
- 4.19 L'atelier pourrait également télécharger et analyser le *dossier des événements et anomalies* présent dans l'UEV. Ces événements et anomalies consistent par exemple en (voir la liste complète à l'appendice 2):
- une tentative d'atteinte à la sécurité;
 - un échec de la procédure d'authentification du détecteur de mouvement;
 - un remplacement illicite du détecteur de mouvement;
 - une ouverture illicite d'un boîtier;
 - une interruption de l'alimentation électrique;
 - une défaillance du détecteur.
- 4.20 Il est également difficile de détecter l'utilisation d'un dispositif de manipulation après son démontage. Une vérification du *dossier des événements et anomalies* permettrait toutefois de repérer les interruptions de l'alimentation électrique qui ne peuvent être expliquées. En outre, une analyse du tracé détaillé de la vitesse pourrait révéler les anomalies du signal de vitesse. Des décélérations ou accélérations irréalistes pourraient indiquer la mise sous tension ou hors tension d'un dispositif de manipulation.
- 4.21 Dans tous les cas, les ateliers pourraient imprimer des sorties imprimées et joindre celles-ci au rapport ou registre d'inspection (voir chapitre 4) et, le cas échéant, renvoyer aux données téléchargées à l'aide de la carte d'atelier.

- 4.22 Si les données de l'UEV ne peuvent être téléchargées à l'aide de la carte d'atelier, l'UEV peut être considérée comme fonctionnant mal ou comme défectueuse. Dans ce cas, l'atelier pourrait tenter de réparer l'unité. Si ces tentatives de réparation ne permettent toujours pas de télécharger les données, un certificat attestant que les données ne peuvent pas être téléchargées devrait être délivré. Une copie devrait être conservée avec le rapport d'inspection.
- 4.23 Il est également recommandé que les conducteurs conservent sur eux tous les certificats de ce type qui leur ont été délivrés par un atelier, dans l'éventualité où ils seraient contrôlés ultérieurement alors qu'ils conduisent un véhicule muni d'un tachygraphe numérique ne fonctionnant pas correctement. Il est en outre recommandé que, si le conducteur change de véhicule, ces certificats restent dans le véhicule jusqu'à ce que l'entreprise de transport puisse réceptionner le certificat dans le cadre de ses obligations générales en matière de conservation des documents et fasse réparer l'équipement.

D Contrôle du couplage entre le capteur de mouvement et l'UEV

- 4.24 Si une des données décrites au point précédent est apparue depuis la dernière inspection, l'atelier pourrait comparer les données d'identification du capteur de mouvement connecté à la boîte de vitesses à celles du capteur de mouvement couplé enregistrées dans l'UEV.
- 4.25 L'utilisation d'un câble de référence est un moyen efficace de vérifier si certains types de dispositifs de manipulation ont été installés dans le véhicule. Ce câble est branché à l'arrière de l'UEV, l'autre extrémité étant connectée au capteur de mouvement. Si le capteur de mouvement de la boîte de vitesses n'a pas été couplé à l'UEV, un message signalant une erreur affectant les données de mouvement ou une anomalie du capteur apparaîtra. Ce message indiquera la présence d'un dispositif de manipulation. Dans ce cas, le véhicule pourrait être fouillé en vue de trouver des dispositifs cachés.
- 4.26 Il est également envisageable de débrancher et ôter le capteur de mouvement lors d'une inspection. Si le tachygraphe n'a pas été altéré, un message d'erreur apparaîtra (pas de capteur de mouvement). En revanche, si ce message n'apparaît pas, cela indiquera la présence dissimulée d'un autre capteur de mouvement ou d'un autre dispositif électronique de manipulation.
- 4.27 Il convient de noter qu'avant d'utiliser la technique du câble de référence, les techniciens de l'atelier (ou les agents chargés du contrôle) doivent insérer leur carte d'atelier (ou carte de contrôle) afin d'expliquer pourquoi le signal d'interruption de l'alimentation est apparu et a été enregistré dans le *dossier des événements et anomalies* de l'UEV. Dans le cas contraire, une inspection ultérieure pourrait laisser croire que le conducteur ou le transporteur a tenté de violer la sécurité du capteur de mouvement.
- 4.28 Il est également envisageable, bien que cela ne soit pas toujours possible, de comparer les inscriptions du capteur de mouvement connecté à la boîte de vitesses avec les données d'identification du capteur de mouvement couplé enregistrées dans l'UEV. Les ateliers pourraient effectuer les tâches suivantes:
- une comparaison des informations inscrites sur la plaquette d'installation avec les informations contenues dans le registre de l'UEV. Si ces informations ne concordent pas, les autorités de contrôle de l'État membre pourraient en être informées et l'incident pourrait être consigné dans le rapport et le registre d'inspection;
 - une comparaison du numéro d'identification du capteur de mouvement imprimé sur son boîtier avec les informations contenues dans le registre de l'UEV. Le cas échéant, un testeur électronique pourrait être utilisé pour vérifier l'identification électronique du capteur. En cas de discordance entre les numéros d'identification, on peut supposer qu'un dispositif de manipulation est installé. Les autorités de contrôle de l'État membre pourraient en être informées et l'incident pourrait être consigné dans le rapport et le registre d'inspection.

E Procédures spéciales résultant d'un contrôle routier

- 4.29 Supposons que les agents chargés du contrôle ont envoyé un véhicule suspect dans un atelier. Dans ce cas, ils pourraient d'abord demander aux ateliers et aux installateurs de télécharger tous les *fichiers de données de l'UEV*. Il s'agit du *fichier récapitulatif, du relevé détaillé de la vitesse, du fichier des données techniques et du dossier des événements et anomalies*. La signature numérique appropriée doit accompagner ces fichiers.
- 4.30 Les données enregistrées pourraient faire l'objet d'une vérification complète, notamment à l'aide de moyens techniques (câble de référence, vérification des scellements, etc.).
- 4.31 Si des discordances graves sont décelées mais qu'aucun dispositif de manipulation n'est découvert, on peut en conclure qu'un tel dispositif a été utilisé et enlevé. Dans ce cas, l'agent doit informer l'organisme de coordination des contrôles prévu par l'article 2 de la directive 2006/22/CE et/ou l'organisme chargé des contacts intracommunautaires prévu par l'article 7 de ladite directive, si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre. Cela pourrait mener à une inspection approfondie des autres véhicules de l'entreprise.

Chapitre 5: Rapport et analyse des ateliers

- 5.1 Les ateliers pourraient établir un rapport d'inspection pour chaque inspection d'un véhicule comprenant la vérification de l'appareil de contrôle, qu'il s'agisse d'une inspection périodique ou d'une inspection effectuée à la demande expresse de l'autorité nationale compétente. Ils pourraient également consigner dans un registre la liste de tous les rapports d'inspection.
- 5.2 Le rapport d'inspection pourrait être conservé par l'atelier pendant une période d'au moins deux ans à compter de sa rédaction. Chaque fois qu'il y est invité par l'autorité compétente nationale, l'atelier pourrait transmettre tous les registres d'inspection et d'étalonnage relatifs à cette période.
- 5.3 Les éléments découverts par les ateliers agréés (scellements brisés, endommagés ou manquants; plaquettes manquantes; informations incomplètes ou discordantes entre l'enregistrement de l'UEV et le contenu du capteur de mouvement; présence de dispositifs de manipulation; copies de sorties imprimées relatives au *dossier des événements et anomalies* et autres sorties imprimées utiles) pourraient par exemple faire partie du rapport type. Les autorités compétentes des États membres sont encouragées à faire en sorte qu'il en soit effectivement ainsi.
- 5.4 Les États membres pourraient considérer tout défaut de transmission de rapports d'inspection dûment complétés comme une infraction pouvant entraîner le retrait de l'agrément de l'atelier.
- 5.5 Les États membres pourraient effectuer des analyses des rapports et registres d'inspection des ateliers au moins une fois tous les deux ans. Ces analyses pourraient comporter une vérification aléatoire des rapports d'inspection relatifs à l'inspection et à l'étalonnage des tachygraphes numériques. Les cartes d'atelier pourraient également être vérifiées et téléchargées régulièrement afin d'éviter la perte ou l'écrasement de données.

RÉSUMÉ

PRÉVENTION DES ATTAQUES CONTRE LES TACHYGRAPHES NUMÉRIQUES PENDANT L'INSPECTION EN ATELIER

Lorsqu'ils agréent et contrôlent régulièrement les ateliers, les États membres devraient s'assurer que leur personnel est formé correctement et qu'il a accès à tout l'équipement nécessaire pour télécharger les données et effectuer certaines vérifications spécifiques.

Les autorités compétentes pourraient demander aux ateliers de ne pas resceller les tachygraphes numériques lorsqu'un dispositif de manipulation a été détecté et ce, jusqu'à ce que ce dispositif ait été enlevé et que le tachygraphe ait été totalement réétalonné de manière à ce qu'il enregistre correctement. En outre, les autorités compétentes pourraient également demander aux ateliers d'ôter la plaquette d'installation.

Les inspections en atelier pourraient comporter:

- un contrôle physique des scellements et des plaquettes d'installation et du fabricant;
- une analyse des fichiers de données téléchargés, en particulier du dossier des événements et anomalies;
- ou le cas, échéant, un essai effectué à l'aide d'un câble de référence.

Les ateliers pourraient signaler dans un rapport d'inspection les scellements manquants ou endommagés et joindre au rapport les impressions des fichiers téléchargés. Les rapports d'inspection pourraient être tenus à la disposition des autorités nationales pendant deux ans.

L'inspection régulière des ateliers effectuée par les États membres pourrait comporter une analyse des procédures d'inspection, comprenant une vérification aléatoire des rapports d'inspection.

Les États membres pourraient veiller à ce que les ateliers informent les autorités compétentes lorsqu'ils détectent des dispositifs de manipulation ou découvrent des incohérences graves suggérant qu'un dispositif de manipulation a été utilisé avant d'être démonté.

Dans ce cas, si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre, les États membres pourraient informer l'organisme chargé des contacts intracommunautaires afin d'inspecter les autres véhicules de l'entreprise.

Chapitre 6: Dispositions finales

- 6.1 Détecter et prévenir l'utilisation de dispositifs visant à manipuler les tachygraphes est un processus continu qui requiert une vigilance constante. Les menaces et méthodes de manipulation du système suivent le progrès technologique de près. Tous les acteurs concernés par la sécurité du système fondé sur le tachygraphe, qu'il s'agisse des agents chargés du contrôle, des ateliers et installateurs agréés ou des transporteurs et des conducteurs honnêtes, ont un rôle à jouer.
 - 6.2 Au niveau national, les États membres devraient être encouragés à obtenir autant d'informations que possible pour élaborer leurs propres stratégies de lutte contre ces menaces. Ils devraient en outre être aidés à partager ces informations. Les nouvelles menaces ou tentatives de manipulation du système devraient être portées à l'attention de la Commission.
 - 6.3 Au niveau communautaire, la Commission continuera à surveiller la situation et l'application des règles, et requerra le soutien et la coopération de tous les États membres et de tous les professionnels du secteur.
-