

Encodage « passage frontière »

La question :

« Le conducteur qui se trouve sur le siège « passager », pendant que son collègue conduit le véhicule, doit-il aussi encoder (manuellement) le passage de frontière dans le tachygraphe ? »

Notre procédure d'analyse

Nous allons analyser de la manière suivante :

- ① texte législatif exact
- ② définition du terme « conducteur »
- ③ objectifs de la réglementation
- ④ conclusions

① texte législatif : article 34 point 7. du RÈGLEMENT (UE) No 165/2014 (version consolidée du 20.08.2020)

«7. Le **conducteur** introduit dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

À partir du 2 février 2022, le **conducteur** introduit également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre. Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la

frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

(...)

Le premier conducteur n'est pas tenu d'introduire les informations visées au premier alinéa si le tachygraphe enregistre automatiquement les données de localisation conformément à l'article 8.»

Notre analyse :

- le mot « conducteur » doit être défini (voir point ②)
- dans le dernier alinéa, il est indiqué « le PREMIER conducteur ». Qu'est-ce que cela signifie ?

La version anglaise du règlement est différente :

« It shall not be necessary for **drivers** to enter the information referred to in the first subparagraph if the tachograph is automatically recording location data in accordance with Article 8.»

Il est ici mentionné les « conducteurs » au pluriel. Nulle mention d'un premier ou second chauffeur.

Cela est identique dans les versions néerlandaise, allemande ou italienne, par exemple. Il est indiqué « le conducteur », ou « les conducteurs », sans différence entre un éventuel premier ou second chauffeur.

« **De bestuurder** is niet verplicht de gegevens bedoeld in de eerste alinea in te voeren als de tachograaf overeenkomstig artikel 8 de locatiegegevens automatisch registreert. »

« **Die Fahrer** brauchen die Angaben nach Unterabsatz 1 nicht zu machen, wenn der Fahrtenschreiber Standortdaten gemäß Artikel 8 automatisch aufzeichnet. »

« Non è necessario che i **conducenti** inseriscano le informazioni di cui al primo comma se il tachigrafo registra automaticamente i dati sull'ubicazione in conformità dell'articolo 8. »

Nous pouvons donc considérer qu'il s'agit là d'une erreur de traduction ou de frappe. Le terme « conducteur » est à prendre dans son terme général, sans distinction d'un éventuel premier ou second chauffeur.

Nous allons d'ailleurs faire remonter cette information vers une source à la Communauté Européenne.

3

② définition du terme « conducteur »

La définition officielle se trouve à l'article 4 c) du RÈGLEMENT (CE) No 561/2006 du 15 mars 2006 :

«conducteur»: la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;

Notre analyse :

Le terme « conducteur » n'englobe donc pas seulement la personne au volant, mais aussi la personne qui se trouve sur le siège « passager », et ce dans un cadre professionnel, Il n'y a donc aucune différence de terminologie.

③ objectifs de la législation :

Les derniers changements de législation poursuivent 3 objectifs précis :

- 1) contrôler plus efficacement le **cabotage illégal** ;
- 2) contrôler le **retour des véhicules** dans leur pays d'immatriculation toutes les **8 semaines** ;
- 3) contrôler le **retour des conducteurs** au moins toutes les **4 semaines** dans le pays de résidence ou le pays d'établissement de l'employeur (ndlr : pays où le conducteur a son contrat de travail).

Notre analyse :

Les deux premiers objectifs concernent le « **véhicule** » et pas le « conducteur ».

Le troisième objectif vise quant à lui le « **conducteur** ». Il apparaît donc logique que puissent être retracés l'itinéraire et l'historique

d'activités de toute personne présente dans le véhicule, sans distinction de qui conduit, ou pas.

4

④ conclusions :

Au vu de ces analyses, et tant que les tachygraphes ne sont pas capables d'encoder automatiquement les passages en frontière, il nous semble cohérent de conclure que toute personne présente dans le véhicule (de manière professionnelle) doit encoder manuellement le passage en frontière. Que ce soit le conducteur « 1 » (qui conduit le véhicule au moment du passage de frontière), ou le conducteur « 2 » (qui se trouve sur le siège « passager »).

N'oubliez pas de suivre notre page :

www.arrimax.be

Et n'hésitez pas à rejoindre notre groupe :



arrimage / ladingzekering
MATÉRIEL / EXPERTISE / FORMATIONS

www.arrimax.be
+32 (0)477 955 915



Mathy Xavier-Louis

expert arrimage • formateur agréé • conseiller en prévention et sécurité
« arrimax : prévention, sécurité, qualité »

arrimax : prévention
sécurité
qualité