



Règlement (UE) 2021/1228 - Exigences applicables au IC V2

FAQ 1C V2

Modifications réglementaires

Mise à jour le 08.08.2023

N°	Points relevés dans le règlement	Remarques ASAC	Avis Division métrologie Impacts ateliers
1.	(28) le point 6.4 est modifié comme suit : (a) le paragraphe 409) est remplacé par le texte suivant : «409) Des inspections périodiques des appareils montés sur les véhicules ont lieu après toute réparation, ou après toute modification du coefficient caractéristique du véhicule ou de la circonférence effective des pneumatiques, ou lorsque l'horloge UTC est fautive de plus de 5 minutes, ou lorsque le numéro d'immatriculation a changé, et au moins une fois tous les deux ans (24 mois).»	Impact : Modification de procédure	Une mise à jour des informations documentées ou des procédures, incluant celle relative à l'inspection périodique, est à prévoir. Le délai de 5 minutes est applicable uniquement aux chronotachygraphes IC version 2 (GEN2 v2) tandis que c'est un délai de 20 minutes pour les chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1.

<p>2.</p>	<p>Détection et Enregistrement automatique des passages aux frontières les paragraphes 147 bis) et 147 ter) suivants sont insérés: 147 bis) Lors de l’insertion d’une carte de conducteur ou d’atelier, l’appareil de contrôle doit stocker sur la carte le type de charge par défaut du véhicule. 147 ter) Lors de l’insertion d’une carte de conducteur ou d’atelier, et après la procédure de saisie manuelle, l’appareil de contrôle doit vérifier le dernier lieu de début ou de fin de la période de travail journalière stocké sur la carte. Ce lieu peut être temporaire, comme spécifié à l’exigence 59. Si ce lieu se trouve dans un pays différent de celui où se trouve actuellement le véhicule, l’appareil de contrôle doit stocker sur la carte un enregistrement du passage à la frontière, avec :</p> <p>le pays quitté par le conducteur: non disponible, le pays dans lequel le conducteur pénètre le pays où se trouve le véhicule actuellement, la date et l’heure auxquelles le conducteur a franchi la frontière: l’heure d’insertion de la carte, la position du conducteur lors du franchissement de la frontière: non disponible, le kilométrage du véhicule: non disponible.»;</p>	<p>IP : procédure</p>	<p>Les exigences 147 bis et 147 ter sont vérifiées lors l’homologation et s’appliquent aux fabricants des chronotachygraphes. Il n’est donc pas demandé de contrôler ces points lors de l’installation suivie de l’inspection de l’installation ou lors de l’inspection périodique.</p>
<p>3.</p>	<p>Chargement / déchargement Enregistrement des périodes de chargement et déchargement «3.6.4 Saisie des opérations de chargement/déchargement 62 bis) L’appareil de contrôle doit permettre au conducteur de saisir et de confirmer, en temps réel, des informations indiquant que le véhicule est en train d’être chargé ou déchargé, ou qu’une opération de chargement/déchargement simultanés est en cours. Si plusieurs saisies d’un même type indiquant une opération de chargement/déchargement sont effectuées au cours d’une minute calendrier, seule la dernière doit être gardée enregistrée. 62 ter) Les opérations de chargement, de déchargement ou de chargement/déchargement simultanés doivent être enregistrées en tant qu’évènements distincts. 62 quater) Les informations relatives au chargement/déchargement doivent être saisies avant que le véhicule ne quitte le lieu où l’opération de chargement/déchargement est effectuée » ;</p>	<p>IP : Procédure ? Test nécessaire comme une nouvelle activité (conduite, repos, ...) ?</p>	<p>Les exigences 62 bis à 62 quater sont vérifiées lors l’homologation et s’appliquent aux fabricants des chronotachygraphes. Il n’est donc pas demandé de contrôler ces points lors de l’installation suivie de l’inspection de l’installation ou lors de l’inspection périodique.</p>

4.	<p>Lieux de chargement / déchargement 27) Cette fonction doit mesurer la position du véhicule afin de permettre l'enregistrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des positions correspondant aux lieux où le conducteur et/ou le convoyeur commencent leur période de travail journalière; - des positions correspondant aux lieux où le temps de conduite accumulé atteint un multiple de trois heures; - des positions correspondant aux lieux où le véhicule a franchi la frontière d'un pays; - des positions correspondant aux lieux où les opérations de chargement/déchargement ont été effectuées; - Des positions correspondant aux lieux où le conducteur et/ou le convoyeur termine leur période de travail journalière » 	<p>Test d'IP nécessaire ? Il s'agit d'une donnée d'étalonnage, mais comment ?</p>	<p>L'exigence 27 est vérifiée lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes. Il n'est donc pas demandé de contrôler ce point lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>
5.	<p>Types de charge g) au point 3.12.10, DONNES ETALONNAGE les tirets suivants sont ajoutés au paragraphe 120): « les numéros de série du capteur de mouvement, du dispositif GNSS externe (le cas échéant) et du dispositif externe de communication à distance (le cas échéant), le type de charge par défaut associé au véhicule (chargement de biens ou de passagers), le pays dans lequel l'étalonnage a été effectué et la date et l'heure auxquelles la position utilisée pour déterminer ce pays a été fournie par le récepteur GNSS.»;</p>	<p>Test d'IP nécessaire ? Données d'étalonnage</p>	<p>En tant que paramètre d'étalonnage, le type de charge par défaut associé au véhicule doit être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - introduit et mémorisé dans la VU lors de l'installation ; - vérifié, si nécessaire mis à jour, lors de l'inspection périodique. <p>Il suffit simplement de s'assurer de la cohérence du type de charge mémorisé dans la VU et imprimé sur la plaquette d'installation avec le type de véhicule.</p>
6.	<p>Les paramètres du véhicule comprennent l'identification du véhicule [numéro d'identification (VIN), numéro d'immatriculation (VRN) et État membre d'immatriculation] et les caractéristiques du véhicule [w, k, l, taille des pneumatiques, réglage du limiteur de vitesse (le cas échéant), heure UTC, kilométrage, type de charge par défaut ; pendant l'étalonnage d'un appareil de contrôle, les types et les identifiants des scellements pertinents pour l'homologation doivent également être stockés en mémoire; toute mise à jour ou confirmation de l'heure UTC uniquement est considérée comme une remise à l'heure et non comme un étalonnage, à condition qu'elle ne s'oppose pas à l'exigence 409 énoncée au point 6.4. L'étalonnage d'un appareil de contrôle nécessite l'utilisation d'une carte d'atelier »</p>	<p>Test d'IP nécessaire Détection automatique en fonction de la catégorie du véhicule (M, M1, N ou N1) ? A tester comme une nouvelle activité</p>	<p>Cf. réponse précédente (§5).</p>

			<p>Toutefois, lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique, les organismes doivent vérifier le bon fonctionnement de l'installation, ce qui inclut l'examen des tirages papier permettant de s'assurer de l'absence d'anomalie ou d'évènement mettant en cause l'installation.</p> <p>Cet examen n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1.</p> <p>L'organisme doit s'appuyer également sur les informations fournies par la documentation du fabricant pour l'analyse des anomalies ou évènements et déterminer les suites à donner.</p>
10.	<p>Prise en compte véhicules à partir de $w/k = 2.400 \text{ imp/km}$ au point 3.2.2, le paragraphe 33) est remplacé par le texte suivant: «33) Afin de garantir une tolérance maximale sur la vitesse indiquée de 6 km/h en service, et en tenant compte d'une tolérance de 2 km/h pour les variations du signal d'entrée (variations dues aux pneumatiques, etc.), d'une tolérance de 1 km/h sur les mesures effectuées au cours de l'installation et des inspections périodiques, l'appareil de contrôle doit, pour les vitesses comprises entre 20 et 180 km/h, et pour des coefficients caractéristiques du véhicule compris entre 2 400 et 25 000 imp /km, mesurer la vitesse avec une tolérance de 1 km/h (à vitesse constante). Remarque : la résolution du stockage des données entraîne une tolérance additionnelle de 0,5 km/h sur la vitesse stockée par l'appareil de contrôle »;</p>	<p>Applicable uniquement si les tablettes sont homologuées pour cette caractéristique Applicable au 1CV2 uniquement ?</p>	<p>Pour les chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1, le coefficient caractéristique w doit être compris de 4 000 à 25 000 imp/km.</p> <p>Pour les seuls chronotachygraphes IC version 2, le seuil minimal du w a été abaissé à 2 400 imp/km ; la plage est ainsi comprise entre 2 400 et 25 000 imp/km.</p> <p>Les moyens d'essais utilisés pour les chronotachygraphes IC version 2 doivent par conséquent être approuvés pour la plage de 2 400 à 25 000 imp/km.</p>
11.	<p>Position date et heure étalonnage le point 3.21 est modifié comme suit: (a) le paragraphe 202) est modifié comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant : « la mise à jour ou la confirmation d'autres paramètres connus par l'appareil de contrôle: identification du véhicule, w, l, taille des pneumatiques, réglage du limiteur de vitesse le cas échéant, et type de charge par défaut, 	<p>Test IP nécessaire car il faut vérifier la correspondance avec les dates et heures des mesures</p>	<p>L'exigence 202 est vérifiée lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes.</p> <p>Toutefois, l'organisme agréé doit imprimer et examiner les six premiers tirages avant de conclure quant à la conformité de l'installation. L'examen doit permet de tracer la constitution de l'installation et les opérations réalisées, incluant le bloc d'étalonnage engendré.</p>

	<p>ii) le tiret suivant est ajouté : « le stockage automatique du pays dans lequel l'étalonnage a été effectué et de la date et de l'heure auxquelles la position utilisée pour déterminer ce pays a été fournie par le récepteur GNSS</p>	<p>Quelle est l'heure qui sera prise en compte ?</p>	<p>Cet examen n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1.</p>
12.	<p>Dérive temporelle le paragraphe 41) est remplacé par le texte suivant: «41) La dérive temporelle ne doit pas excéder 1 seconde par jour, dans des conditions de température conformes à l'exigence 213, en l'absence de toute remise à l'heure ; les paragraphes 41 bis), 41 ter) et 41 quater) suivants sont insérés: «41 bis) Lorsque le réglage de l'heure est effectué en atelier conformément à l'exigence 212, les heures doivent être connues avec une précision de 3 secondes ou mieux. 41 ter) L'unité embarquée sur véhicule doit comprendre un compteur de dérive qui calcule la dérive temporelle maximale depuis le dernier réglage de l'heure effectué conformément au point 3.23. La dérive temporelle maximale doit être définie par le fabricant de l'unité embarquée sur véhicule et ne doit pas excéder 1 seconde par jour, comme indiqué à l'exigence 41. 41 quater) Le compteur de dérive doit être remis à 1 seconde après chaque réglage de l'heure de l'appareil de contrôle conformément au point 3.23, y compris après les réglages automatiques de l'heure, les réglages de l'heure effectués en mode étalonnage.»;</p>	<p>Test d'IP nécessaire</p> <p>Quel affichage du compteur de dérive ? Si le décalage est > à la dérive événement ? Changement de tachy ?</p>	<p>Les exigences 41, 41 <i>ter</i> et 41 <i>quater</i> sont vérifiées lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes. Il n'est donc pas demandé de contrôler ces points lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p> <p>Le moyen destiné au réglage de l'heure de la VU est présumé satisfaire l'exigence 41 <i>bis</i> de l'annexe IC du règlement d'exécution (UE) 2016/799 modifié, s'il est connecté à Internet lors de la remise à l'heure de la VU.</p>
13.	<p>Conflit temporel au point 3.9.15, le paragraphe 86) est remplacé par le texte suivant: «86) Cet événement est déclenché, en mode autre qu'«étalonnage», lorsque la VU détecte un écart entre l'heure fournie par sa fonction de mesure du temps et l'heure provenant des positions authentifiées transmises par le récepteur GNSS ou le dispositif GNSS externe. Un "écart temporel" est détecté si la différence de temps dépasse 3 secondes, ce qui correspond à la précision temporelle définie à l'exigence 41 bis, cette dernière étant augmentée de la dérive temporelle maximale par jour. Cet événement est enregistré avec la valeur d'horloge interne de l'appareil de contrôle. La VU vérifie le déclenchement de l'événement "Conflit temporel" juste avant de réajuster automatiquement son horloge interne, conformément à l'exigence 211.»</p>	<p>Test d'IP nécessaire Vérifier sur ticket technique Ce point est à mettre en parallèle avec le point précédent de la dérive Si le décalage est > à la dérive</p>	<p>Lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique, les organismes doivent vérifier le bon fonctionnement de l'installation, ce qui inclut l'examen des tirages papier permettant de s'assurer de l'absence d'anomalie ou d'évènement mettant en cause l'installation.</p> <p>Cet examen n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 3.</p> <p>L'organisme doit s'appuyer également sur les informations fournies par la documentation du fabricant pour l'analyse des anomalies ou évènements et déterminer les suites à donner.</p>

<p>14.</p>	<p>Carte numérique au paragraphe 60), l'alinéa suivant est ajouté: «L'appareil de contrôle doit afficher le lieu actuel du véhicule sur la base des informations GNSS et de la ou des cartes numériques stockées conformément au point 3.12.19, et il doit demander au conducteur de confirmer ou de rectifier manuellement le lieu.»</p> <p>Surveillance des passages aux frontières</p> <p>226 bis) Cette fonction permet de détecter, lorsque le véhicule a franchi la frontière d'un pays, le pays de provenance et le pays de destination.</p> <p>226 ter) La détection du passage à la frontière se fonde sur la position mesurée par l'appareil de contrôle et sur la carte numérique stockée conformément au point 3.12.19.</p> <p>226 quater) Les passages aux frontières conduisant à la présence du véhicule dans un pays pendant une période inférieure à 120 s ne doivent pas être enregistrés.</p>	<p>Quelle est la fonction de cette numérique ? A quoi ressemble t-elle ? Test IP nécessaire si la MAJ a été effectuée ? Comment et qui fait la MAJ ? Déclenchement d'une anomalie ?</p> <p>Idem ?</p>	<p>La carte numérique (« cartographie » stockée au sein de la VU) a pour objet « <i>d'enregistrer la position du véhicule lors du franchissement de la frontière d'un pays</i> » (exigence 133 <i>undecies</i>).</p> <p>L'exigence 133 <i>vicies</i> prévoit que « <i>Les mises à jour des cartes numériques doivent être effectuées conformément aux mécanismes de mise à jour du logiciel mis en place par le fabricant [...] de sorte que l'appareil de contrôle puisse vérifier l'authenticité et l'intégrité de la nouvelle carte importée, avant de la stocker et de remplacer la précédente</i> » (ces mécanismes doivent être approuvés par l'autorité qui a accordé l'homologation). Par conséquent, la DM propose à l'ASAC d'interroger les fabricants sur les modalités de mise à jour de la carte numérique.</p> <p>L'identificateur de la version de la carte numérique (cartographie) stockée dans la VU correspond à la version la plus récente (disponible sur le site Internet du Joint Research Centre - JRC) ; le cas échéant la carte numérique est mise à jour selon les préconisations du fabricant.</p> <p>Le bon fonctionnement de la détection des passages aux frontières n'est pas à vérifier lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>
<p>15.</p>	<p>Info pour le chauffeur</p> <p>3.6.2 61 Pour le lieu où débute la période de travail journalière actuelle saisi lors de l'insertion de la carte actuelle, l'appareil de contrôle doit afficher le lieu actuel du véhicule sur la base des informations GNSS et de la ou des cartes numériques stockées conformément au point 3.12.19, et il doit demander au conducteur de confirmer ou de rectifier manuellement le lieu. Si le détenteur de la carte ne renseigne aucun emplacement de début ou de fin de la période de travail lors des saisies manuelles associées à l'insertion de la carte, le logiciel considère qu'il s'agit d'une déclaration de période de</p>		<p>L'exigence 61 est vérifiée lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes. Il n'est donc pas demandé de contrôler ce point lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>

	<p>travail identique à celle associée au précédent retrait de la carte. La saisie suivante d'un lieu où s'est achevée une période de travail journalière précédente se substitue alors à la saisie temporaire effectuée lors du dernier retrait de la carte.</p>		
16.	<p>Nouvel évènement mouvement véhicule RTM DSRC le point 3.9 est modifié comme suit: au point 3.9.12, le paragraphe 83) est remplacé par le texte suivant : 83) Cet évènement est déclenché, en mode autre qu' "étalonnage", en cas d'interruption du flux normal de données entre le capteur de mouvement et l'unité embarquée sur le véhicule et/ou en cas d'erreur sur l'intégrité des données ou l'authentification des données au cours de l'échange de données entre le capteur de mouvement et la VU. Cet évènement est également déclenché, en mode autre qu' "étalonnage", si la vitesse calculée à partir des impulsions du capteur de mouvement passe de 0 à plus de 40 km/h en 1 seconde, puis reste supérieure à 40 km/h pendant au moins 3 secondes »;</p> <p>au point 3.19, les tirets suivants sont ajoutés au paragraphe 199): « position du véhicule, une indication s'il se peut que le conducteur soit en train d'enfreindre les temps de conduite.»;</p>	<p>Contrôle fraude ? Test d'IP pas nécessaire car pas visible en mode étalonnage mais nouvel RTM</p> <p>Nouvel RTM DSRC position non communiquée alors que le véhicule roule ? Test d'IP non nécessaire</p>	<p>Lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique, les organismes doivent vérifier le bon fonctionnement de l'installation, ce qui inclut l'examen des tirages papier permettant de s'assurer de l'absence d'anomalie ou d'évènement mettant en cause l'installation.</p> <p>Cet examen n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 3.</p> <p>L'organisme doit s'appuyer également sur les informations fournies par la documentation du fabricant pour l'analyse des anomalies ou évènements et déterminer les suites à donner.</p> <p>En outre, les organismes doivent être munis des moyens appropriés pour assurer le contrôle du dispositif DSRC version 2.</p>
17.	<p>Symbole Drapeau / Cadenas le point 3.12.5. est modifié comme suit: i) le paragraphe 110) est modifié comme suit: 1) le premier tiret est remplacé par le texte suivant : « le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte »; 2) le tiret suivant est ajouté: « un drapeau indiquant si la position a été authentifiée. »;</p> <p>ii) le paragraphe 110 bis) suivant est inséré: «110 bis) Pour les lieux de début ou de fin de la période de travail journalière saisis au cours de la procédure de saisie manuelle à l'insertion de la carte conformément à l'exigence 61, le kilométrage et la position du véhicule doivent être enregistrés.»;</p>	<p>Opérationnel pour le 21/08/2023 ? Le drapeau indique que la position du véhicule a été identifiée au moment de l'insertion de la carte. Quelle est la différence avec l'authentification du cadenas après les coordonnées GNSS ?</p>	<p>Le pictogramme « Drapeau » ne s'applique qu'aux chronotachygraphes IC de version 2. Il symbolise la carte numérique ou la traversée d'une frontière (cf. appendices 3 et 4 de l'annexe IC), et non une position authentifiée. Le dernier tiret de l'exigence 110 présente une erreur de rédaction. Celle-ci est toutefois sans conséquence pour les organismes agréés.</p> <p>L'authentification d'une position par signal satellite est représentée par le pictogramme « Cadenas » (cf. appendices 3 et 4).</p>

<p>18.</p>	<p>Le point 3.12.17 : Passage aux frontières 133 bis) L'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire les informations suivantes sur les passages aux frontières : le pays que le véhicule quitte, le pays dans lequel le véhicule pénètre, la position correspondant au lieu où le véhicule a franchi la frontière. 133 ter) Avec les pays et la position, l'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire : le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte, la génération de la carte, la précision GNSS, la date et l'heure correspondantes, un drapeau indiquant si la position a été authentifiée, le kilométrage du véhicule au moment du passage aux frontières. 133 quater) La mémoire doit pouvoir conserver ces données relatives aux passages aux frontières pendant au moins 365 jours. 133 quinquies) Lorsque la capacité de stockage est épuisée, les données nouvelles remplacent les données les plus anciennes</p>	<p>Opérationnel au 21/08/2023 ?</p>	<p>Les exigences 133 <i>bis</i> à 133 <i>quinquies</i> sont vérifiées lors l'homologation et s'appliquent aux fabricants des chronotachygraphes IC version 2. Il n'est pas demandé de contrôler ces points lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>
<p>19.</p>	<p>Le point 3.12.18 Opérations de chargement / déchargement 133 sexies) L'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire les informations suivantes concernant les opérations de chargement et de déchargement du véhicule : 133 octies) Avec le type d'opération et la position, l'appareil de contrôle doit enregistrer et stocker dans sa mémoire : le numéro de carte de conducteur et/ou de convoyeur et l'État membre qui a délivré la carte, la génération de la carte, la date et l'heure de l'opération de chargement/déchargement, la précision GNSS, la date et l'heure correspondantes, le cas échéant, un drapeau indiquant si la position a été authentifiée, le kilométrage du véhicule. 133 nonies) La mémoire doit pouvoir stocker les opérations de chargement/déchargement pendant au moins 365 jours civils. 133 decies) Lorsque la capacité de stockage est épuisée, les données nouvelles remplacent les données les plus anciennes.</p>	<p>Opérationnel au 21/08/2023 ?</p>	<p>Les exigences 133 <i>sexies</i> à 133 <i>decies</i> sont vérifiées lors l'homologation et s'appliquent aux fabricants des chronotachygraphes IC version 2. Il n'est pas demandé de contrôler ces points lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>
<p>20.</p>	<p>Signalisation entre sortie d'étalonnage au point 3.22, l'alinéa suivant est ajouté au paragraphe 209): «Lorsque le mode d'entrée/sortie de la ligne de signalisation d'entrée/sortie d'étalonnage est actif conformément à la présente</p>	<p>Comment se définit le mode entrée/sortie et la ligne de signalisation d'entrée/sortie d'étalonnage,</p>	<p>L'exigence 209 est vérifiée lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes. Il n'est pas demandé de contrôler ce point lors de l'installation suivie de l'inspection de l'installation ou lors de l'inspection périodique.</p>

	exigence, l'avertissement "Conduite sans carte appropriée" (exigence 75) ne doit pas être déclenché par l'unité embarquée sur véhicule.»;	Événement anomalie conduite sans carte ? Test d'IP lecteur 1 ou 2 ?	
21.	<p>Événement anomalie avant activation VU</p> <p>le point 5 est modifié comme suit: (a) le point 5.1 est modifié comme suit: le paragraphe 383) est remplacé par le texte suivant :</p> <p>383) Avant son activation, l'appareil de contrôle ne doit ni enregistrer ni stocker les données visées aux exigences 102 à 133 incluse. Cependant, avant son activation, l'appareil de contrôle peut enregistrer et stocker les événements de tentative d'atteinte à la sécurité conformément à l'exigence 117, ainsi que les anomalies affectant l'appareil de contrôle conformément à l'exigence 118 »;</p>	Test d'IP nécessaire car si événement anomalie avant activation, changement de VU ?	<p>L'exigence 383 est vérifiée lors l'homologation et s'applique aux fabricants des chronotachygraphes.</p> <p>Toutefois, lors de l'installation ou de l'inspection périodique, les organismes doivent vérifier le bon fonctionnement de l'installation, ce qui inclut l'examen des tirages papier permettant de s'assurer de l'absence d'anomalie ou d'évènement mettant en cause l'installation, même lorsque cela se produit avant l'activation.</p> <p>Cet examen n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 3.</p> <p>L'organisme doit s'appuyer également sur les informations fournies par la documentation du fabricant pour l'analyse des anomalies ou évènements et déterminer les suites à donner.</p> <p>En outre, tout chronotachygraphe non activé est soumis à une installation (comprenant a minima l'activation et le premier étalonnage), suivie d'une inspection de l'installation. Aucune inspection périodique n'est à réaliser.</p>
22.	<p>Plaquette</p> <p>Le point 5.2 est modifié comme suit :</p> <p>i) au paragraphe 395), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant : « Après la vérification de l'appareil de contrôle une fois installé, une plaquette d'installation, gravée ou imprimée de façon permanente, bien visible et facilement accessible, doit être fixée sur l'appareil de contrôle. Dans les cas où cela n'est pas possible, la plaquette est apposée sur le pied milieu du véhicule, de manière à être clairement visible. Si le véhicule n'a</p>	Test d'IP nécessaire car vérification de la plaquette et insertion du nouveau champ à vérifier	<p>L'exigence 396 prévoit que la plaquette d'installation mentionne le type de charge par défaut associé au véhicule pour les chronotachygraphes IC de version 2.</p> <p>Les organismes doivent à cet effet contrôler son contenu et s'assurer de la cohérence du type de charge avec le véhicule.</p>

	<p>pas de pied milieu, la plaquette d'installation doit être apposée à proximité de la portière du véhicule, et être bien visible dans tous les cas.»;</p> <p>ii) le paragraphe 396) est modifié comme suit : 1) le dixième tiret est remplacé par le texte suivant : « le numéro de série du dispositif de communication à distance, le cas échéant,»;</p> <p>2) le seizième tiret suivant est ajouté : « le type de charge par défaut associé au véhicule.»;</p>		<p>L'examen de la plaquette d'installation n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2 et s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1.</p>
<p>23.</p>	<p>Mise à jour logiciel Le point 3.28 226 quinquies) L'unité embarquée sur véhicule doit prévoir une fonction pour la mise en œuvre des mises à jour logicielles lorsque ces mises à jour ne nécessitent pas la disponibilité de matériel informatique supplémentaire au delà des ressources prévues à l'exigence 226 septies, et que les autorités d'homologation autorisent les mises à jour logicielles sur la base de l'unité embarquée sur véhicule existante homologuée, conformément à l'article 12, paragraphe 5, du règlement (UE) no 165/2014. 226 sexies)</p> <p>La fonction de mise à jour logicielle est conçue pour prendre en charge les fonctionnalités suivantes, lorsqu'elles sont juridiquement requises: la modification des fonctions visées au point 2.2, à l'exception de la fonction de mise à jour logicielle elle-même, l'ajout de nouvelles fonctions directement liées à l'application de la législation de l'Union sur le transport par route, la modification des modes d'opération visés au point 2.3, la modification de la structure du fichier, notamment l'ajout de nouvelles données ou l'augmentation de la taille du fichier, le déploiement de correctifs logiciels pour traiter les failles de sécurité et les failles logicielles ou les attaques signalées contre les fonctions de l'appareil de contrôle.</p> <p>226 septies) L'unité embarquée sur véhicule doit fournir des ressources matérielles informatiques gratuites d'au moins 35 % pour les logiciels et les données nécessaires à la mise en oeuvre de l'exigence 226 sexies et des ressources matérielles informatiques gratuites d'au moins 65 % pour la mise à jour de la carte numérique sur la base des ressources matérielles informatiques requises pour la version 2021 de la carte NUTS 0.»</p>	<p>Quelles sont les fonctions les plus impactées par ces MAJ ? Exigence de compatibilité MAJ avec Optimo Ou WST toutes marques de VU</p>	<p>La DM propose à l'ASAC d'interroger les fabricants sur les fonctions pouvant être concernées par les mises à jour.</p> <p>Les moyens destinés à la mise à jour de la carte numérique (cartographie) ou du logiciel de la VU peuvent être limités à une seule marque commerciale de chronotachygraphe. (Cf. orientations de la DM)</p>

<p>24.</p>	<p><u>Point supplémentaire</u> Lors d'un rétrofit vers un tachy 1CV2, doit-on procéder à un changement intégral du DSRC qui possède une antenne externe ? Il faudra préciser tous les cas afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté (pour éviter des rappels de véhicules), je propose de mettre en place un tableau identique à celui de 2020 en y indexant les particularités liées au carrossage et remplacement suite à des pannes. Le but étant d'uniformiser ces règles et pratiques et que tous les acteurs (ateliers, techniciens, DREETS, fabricants et ASAC) puissent intégrer les bonnes méthodes exigées par le règlement.</p>		<p>Lors d'un échange téléphonique avec la DM, l'ASAC a précisé que le rétrofit mentionné dans sa demande porte uniquement les chronotachygraphes IB. Dans ce cas, il n'y a pas de DSRC.</p> <p>Lors du remplacement d'un chronotachygraphe IB par un chronotachygraphe IC version 2, les organismes doivent s'assurer de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cohérence des composants du chronotachygraphe ; - la compatibilité du chronotachygraphe IC version 2 installé avec le type de véhicule. <p>La DM propose à l'ASAC de se rapprocher des fabricants de chronotachygraphes ou des constructeurs de véhicules pour vérifier la compatibilité du chronotachygraphe IC version 2 avec les modèles de véhicules.</p> <p>Ces dispositions s'appliquent également en cas de remplacement d'un chronotachygraphe IB par un chronotachygraphe IC version 1.</p> <p>En outre, les véhicules en service circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation doivent être équipés d'un chronotachygraphe IC version 2 au plus tard :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le 1^{er} janvier 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe analogique ou numérique (IB) ; - le 21 août 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe IC version 1.
------------	---	--	---

25.	<u>Point supplémentaire</u> Retrofit forcé ICv1 vers ICv2 : exigence MIG_023a		<p>L'exigence MIG_023a dispose qu'« à compter de la date d'introduction, les unités embarquées sur véhicule et les dispositifs GNSS externes de deuxième génération, version 1, qui ne fonctionnent pas correctement seront remplacés par la version 2 des unités embarquées sur véhicule et des dispositifs GNSS externes de deuxième génération. »</p> <p>Par conséquent, à compter du 21 août 2023, les organismes doivent appliquer cette disposition.</p>
26.	Le remplacement d'un chronotachygraphe 1B par un tachygraphe 1CV1 et sa compatibilité sera t-il possible règlementairement et techniquement ? et comment peut-on gérer les messages qui passent via le GNSS et le DSRC (questions à priori destinée aux fabricants)		<p>Lors du remplacement d'un chronotachygraphe IB par un chronotachygraphe IC version 1, les organismes doivent s'assurer de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cohérence entre les composants d'une installation et leurs fonctionnalités respectives ; - la compatibilité du chronotachygraphe IC version 1 installé avec le type de véhicule. <p>La DM propose à l'ASAC de se rapprocher des fabricants de chronotachygraphes ou des constructeurs de véhicules pour vérifier la compatibilité du chronotachygraphe IC version 1 avec les modèles de véhicules.</p> <p>Dans tous les cas, tout véhicule immatriculé pour la première fois à compter du 15 juin 2019 jusqu'au 20 août 2023 doit être équipé a minima d'un chronotachygraphe IC version 1.</p> <p>La gestion de la communication entre la VU et le GNSS ou le DSRC est vérifiée lors de l'homologation. Les organismes doivent réaliser les contrôles prévus par la note d'orientation de février 2019.</p> <p>En outre, les véhicules en service circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation</p>

			<p>doivent être équipés d'un chronotachygraphe IC version 2 au plus tard :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le 1^{er} janvier 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe analogique ou numérique (IB) ; - le 21 août 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe IC version 1.
27.	Avec quel outil la mise à jour de la cartographie est possible ? (matériel de la même marque que le tachy ?)		Cf. points 14 & 23.
28.	Un véhicule équipé d'un tachy 1CV2 non activé se présente en atelier, quelle opération règlementaire est effectuée en atelier, IC ou IP ?		<p>Tout chronotachygraphe non activé est soumis à une installation (comprenant a minima l'activation et le premier étalonnage) suivie d'une inspection de l'installation. Aucune inspection périodique n'est à réaliser.</p> <p>Cette situation n'est pas propre aux chronotachygraphes IC version 2, elle s'appliquait déjà aux chronotachygraphes IB toutes versions et IC version 1.</p>
29.	Les homologations des tachygraphes 1CV2 (transitoires) seront-elles révisées après le 31/05/2024 pour le 1CV2 (règlement 2021-1228) ?		<p>Il n'est pas prévu de révision d'homologation des chronotachygraphes IC version 2 « transitoires ».</p> <p>Le règlement (UE) 2023/980 dispose dans l'exigence TRA_022 que « <i>Les certificats d'homologation des unités embarquées et tachygraphes transitoires ne peuvent être demandés que jusqu'au 31 décembre 2023 ou jusqu'à la date de déclaration de service OSNMA, la date la plus tardive étant retenue.</i> »</p> <p>Cette exigence s'applique aux fabricants de chronotachygraphes.</p> <p>En outre, l'exigence TRA_023 précise que « <i>Les unités embarquées transitoires ne peuvent être montées sur des véhicules immatriculés pour la première fois que jusqu'au 31 mai 2024 ou jusqu'à 5 mois après la date de déclaration de service OSNMA, la date la plus tardive étant retenue.</i> »</p> <p>Par conséquent, les organismes agréés doivent s'assurer que tout véhicule immatriculé pour la première fois au-</p>

			<p>delà du 31 mai 2024 ou plus de 5 mois après la date de déclaration de service OSNMA (la date la plus tardive étant retenue) est équipé d'un chronotachygraphe IC version 2 « définitive » (et non d'un « transitoire »)</p>
30.	<p>La dérive temporelle du Règlement 2021-1228 par le § 41 dit qu'elle ne doit pas excéder 1 seconde par jour = on parle ici de la dérive du tachygraphe.</p> <p>Les § 41 bis et 41 quater du Règlement 2021-1228 donne des EMT de +/- 3 secondes. Ces points cités sont-ils en contradiction avec le TRA_009 du Règlement transitoire 2023-980 ? Y a-t-il une concordance ?</p> <p>Le TRA_009 précise que le tachy réajuste automatique le réglage de l'horloge, après ce réajustement, les ateliers doivent-ils faire systématiquement un contrôle visuel par le ticket ?</p>		<p>Cf. point 12</p>
31.	<p>Le TRA_023 précise que « le tachygraphe transitoire 1CV2 ne peut être monté que des véhicules <u>immatriculés pour la première fois</u> que jusqu'au 31 mai 2024 ou jusqu'à 5 mois après la date de déclaration de service OSNMA », cela veut dire que le tachygraphe transitoire <u>peut</u> être utilisé en réparation (ou échange standard) ?</p>		<p>A compter du 21 août 2023, une VU IC version 1 qui ne fonctionne pas correctement est remplacée par une VU IC version 2 « transitoire ». Dans un tel cas, le dispositif DSRC externe version 1 est également remplacé par une version 2 (celle-ci prévoyant la transmission de données supplémentaires).</p> <p>Au-delà du 31 mai 2024 ou plus de 5 mois après la date de déclaration de service OSNMA (la date la plus tardive étant retenue), une VU IC version 1 ou version 2 « transitoire » qui ne fonctionne pas correctement est remplacée par une VU IC version 2 « définitive ».</p> <p>Une VU IC version 1 ou version 2 « transitoire » ne présentant pas de dysfonctionnement n'est pas soumise à obligation de remplacement et peut être maintenue en service, même au-delà des dates précitées. Toutefois, les véhicules en service circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation doivent être équipés d'un chronotachygraphe IC version 2 au plus tard :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le 1^{er} janvier 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe analogique ou numérique (IB) ;

			- le 21 août 2025 s'ils étaient équipés d'un chronotachygraphe IC version 1.
32.	Suite aux orientations de la DM, question sur le paragraphe « Agrément » « Chaque organisme dépose auprès de sa D(RI)EETS pilote un complément de dossier comprenant notamment : les informations documentées ou procédures mises à jour ; <u>une attestation ou un plan d'actions de formation de ses techniciens</u> ; la preuve de la commande, de la réception ou de la mise à jour des moyens compatibles avec les chronotachygraphes 1C version 2 »	la phrase en italique signifie que le (s) technicien (s) n'ayant pas eu sa formation tachygraphe 1CV2 ne peut pas réaliser d'interventions ?	Un technicien n'ayant pas été formé sur les chronotachygraphes 1C version 2 ne peut pas effectuer d'intervention sur les chronotachygraphes 1C version 2. Il peut toutefois intervenir sur les autres générations ou versions pour lesquelles il a été formé.
33.	Le § « Anomalie » <i>« En cas de détection d'une carte numérique (cartographie) non conforme aux textes réglementaires, une anomalie est déclarée à la D(RI)EETS. Cette anomalie sera codifiée dans le cadre réglementaire national (arrêté et décision) relatif au contrôle des chronotachygraphes ».</i>	Si une anomalie est détectée, par défaut doit-on l'enregistrer comme anomalie 50 – autres ? Rien n'est précisé dans les orientations ?	Dans l'attente de l'attribution d'un numéro propre à l'anomalie relative à la carte numérique (cartographie) non conforme, la détection de cette anomalie peut être enregistrée comme une anomalie 50 (en précisant sa nature). Bien que la mise à jour de la cartographie soit prévue réglementairement, il est peu probable qu'elle soit mise en œuvre (par exemple, les frontières des pays sont peu susceptibles d'être modifiées régulièrement).
34.	Le § concernant le « remplacement »	Pouvons-nous entrevoir une discussion sur le remplacement des analogiques par un tachygraphe 1CV2 à partir du 1 ^{er} janvier 2025 pour le transport international ? Des incompatibilités techniques nous paraissent inévitables, il faudra certainement réaliser un remplacement à l'identique.	Pour les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État d'immatriculation, la note d'orientation rappelle à la dernière partie les exigences de remplacement selon la génération et la version du chronotachygraphe. Si le véhicule est équipé d'un chronotachygraphe analogique (transport international), il devra être équipé d'un chronotachygraphe 1C version 2 au plus tard le 1 ^{er} janvier 2025. Cette exigence étant prévue par le règlement européen, elle est d'application directe et obligatoire et ne peut faire l'objet d'une dérogation.
35.	Véhicules neufs en carrossage sur parc équipés d'un tachygraphe 1CV1 et qui ne peuvent pas être immatriculés avant le 21 août 2023 ?	En 2019, des dispositions de dérogations avaient été autorisées, cette opération peut-elle être reconduite avec l'arrivée du tachygraphe 1C V2 au 21 août 2023 ?	En effet, il a été décidé d'appliquer les mêmes dispositions que 2019. C'est-à-dire de permettre d'éviter d'imposer à des véhicules neufs soumis à un carrossage long d'être équipés d'un chronotachygraphe 1C V2 en se basant sur la date de l'immatriculation provisoire (WW).