

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.1.2010  
C(2010)19 final

**RECOMMANDATION DE LA COMMISSION**

**du 13.1.2010**

**relative à l'échange sécurisé de données électroniques entre États membres en vue de vérifier l'unicité des cartes de conducteur qu'ils délivrent**

## RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 13.1.2010

**relative à l'échange sécurisé de données électroniques entre États membres en vue de vérifier l'unicité des cartes de conducteur qu'ils délivrent**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 14 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route<sup>1</sup>, la carte de conducteur visée à l'annexe I B dudit règlement est délivrée, à la demande d'un conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale.
- (2) En vertu de l'exigence 268 *bis* du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, les États membres mettent en place un échange électronique de données afin de s'assurer de l'unicité des cartes de conducteur qu'ils délivrent. Conformément à cette exigence, les autorités compétentes des États membres peuvent aussi échanger des données électroniquement lorsqu'elles procèdent à des contrôles de cartes de conducteur sur route ou dans les locaux d'une entreprise, afin de vérifier l'unicité et l'état de ces cartes.
- (3) Les autorités compétentes doivent s'assurer que les demandeurs ne sont pas déjà titulaires d'une carte de conducteur en cours de validité.
- (4) Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont reconnues mutuellement.
- (5) La sûreté, l'intégrité et la fiabilité du système tachygraphique numérique doivent être garanties par le contrôle et l'utilisation appropriés des cartes de conducteur délivrées dans l'Union européenne.
- (6) Il est souhaitable que les autorités de délivrance disposent de processus et procédures efficaces pour gérer correctement les données relatives à la délivrance de cartes tachygraphiques en général, et notamment de cartes de conducteur.
- (7) Les autorités de délivrance des États membres doivent pouvoir contrôler rapidement les informations relatives aux cartes de conducteur délivrées et s'échanger ces données

---

<sup>1</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

de manière fiable, de sorte que les conducteurs ne puissent pas être titulaires de plus d'une seule carte de conducteur en cours de validité.

- (8) Lors des contrôles sur route, les autorités nationales responsables doivent avoir la possibilité de vérifier si un conducteur est titulaire d'une carte de conducteur et si une carte de conducteur déterminée est en cours de validité.
- (9) Le système de messagerie TACHOnet, auquel 28 pays européens sont déjà connectés, est un instrument établi et fiable qui permet l'échange électronique entre États membres de données relatives à la délivrance et au contrôle des cartes de conducteur. Le système de messagerie TACHOnet est défini par un ensemble de documents de référence, dont un guide de référence sur la messagerie XML, tous disponibles sur le site web des services de la Commission responsables des aspects sociaux de la politique des transports routiers.
- (10) L'efficacité du système de messagerie TACHOnet dépend du bon fonctionnement des systèmes nationaux. Il convient donc de déterminer un niveau de service minimum que les États membres doivent s'efforcer d'assurer en ce qui concerne l'accès au système,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

#### *Utilisation de TACHOnet*

1. En ce qui concerne l'échange d'informations lors de contrôles de l'unicité des cartes de conducteur délivrées conformément au règlement (CEE) n° 3821/85, les États membres doivent utiliser le système de messagerie TACHOnet.

#### *Utilisation d'autres systèmes compatibles*

2. Pour échanger des données électroniques entre eux, un groupe d'États membres peut également utiliser un système compatible qui se conforme au minimum au guide de référence sur la messagerie XML de TACHOnet, qui est disponible sur le site web de la Commission, pour autant que ces États membres échangent des données électroniques avec tous les autres États membres au moyen du système TACHOnet.

#### *Procédure de vérification de l'unicité des cartes de conducteur*

3. Les États membres doivent vérifier l'unicité de la carte de conducteur selon la procédure qui figure à l'annexe I.

#### *Utilisation de TACHOnet ou de systèmes équivalents par les organismes nationaux de contrôle*

4. Les États membres doivent encourager, soutenir et permettre à leurs organismes nationaux de contrôle et d'exécution d'utiliser TACHOnet et/ou des systèmes équivalents afin de faciliter les contrôles efficaces de la validité, de l'état et de l'unicité des cartes de conducteur, notamment lors de contrôles sur route ou dans les locaux de l'entreprise.

#### *Niveau de service minimum*

5. Les États membres doivent garantir le niveau de service minimum, tel que décrit à l'annexe II, de TACHOnet ou d'un système compatible visé au point 2.

*Suivi*

6. Les États membres sont invités à informer la Commission des mesures prises à la suite de la présente recommandation, au plus tard le 30 juin 2010.

*Réexamen*

7. Dans le cas où un système équivalent d'échange électronique de données, applicable à tous les États membres, est disponible, la Commission doit réexaminer la présente recommandation, à la demande d'au moins cinq États membres et après consultation du comité institué par l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85.

*Destinataires*

8. Les États membres sont destinataires de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 13.1.2010

*Par la Commission*  
*Antonio TAJANI*  
*Vice-président*

**AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME**  
**Pour la Secrétaire générale,**

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
**Directeur du Greffe**

## ANNEXE I

### **Vérification de l'unicité de la carte de conducteur**

1. Toutes les demandes de cartes de conducteur doivent être contrôlées sur la base du registre des cartes de conducteur de l'État membre où la demande est présentée.
2. Lorsque le demandeur est titulaire d'un permis de conduire délivré dans le pays où la demande est présentée, les autorités nationales de délivrance des cartes de conducteur peuvent utiliser le système de messagerie TACHOnet ou un système compatible pour effectuer des contrôles par sondage en vue de déterminer si le demandeur a déjà présenté une demande et/ou reçu une carte de conducteur dans un autre État membre. Ces contrôles par sondage doivent couvrir au minimum 2 % de toutes les demandes.
3. Lorsque le demandeur est titulaire d'un permis de conduire délivré dans un autre État membre que celui où la demande est présentée, les autorités nationales de délivrance des cartes de conducteur doivent toujours utiliser le système de messagerie TACHOnet ou un système compatible.
4. Les États membres qui délivrent une carte de conducteur à un conducteur titulaire d'un permis de conduire délivré dans un autre État membre doivent immédiatement informer celui-ci, au moyen de TACHOnet ou d'un système compatible, qu'une carte de conducteur a été délivrée.
5. Un État membre qui reçoit d'un autre État membre la notification de la délivrance d'une carte de conducteur à un conducteur titulaire d'un permis de conduire délivré dans l'État membre notifié, doit introduire ces informations dans son registre des cartes de conducteur. Cette démarche n'est pas nécessaire si les autorités nationales de délivrance des cartes de conducteur utilisent TACHOnet ou un système dont 100 % des applications sont compatibles.

## ANNEXE II

### Niveau de service minimum

Les États membres doivent appliquer les normes de service minimum énoncées ci-après en ce qui concerne TACHOnet ou un système d'échange de données électroniques compatible.

1. *Durée et couverture du service:*

24 h/24, 7 jours/7

2. *Taux de disponibilité du système:*

98 %

Le taux de disponibilité du système représente le temps, exprimé en pourcentage, pendant lequel le système est opérationnel.

Disponibilité	Indisponibilité		
	Quotidienne	Mensuelle	Annuelle
98 %	20 minutes	10 heures	5 jours

3. *Temps de réponse du système:*

60 secondes maximum

Dans le cas où un système ne respecte pas le temps de réponse préconisé, l'État membre doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que le système puisse à nouveau satisfaire au temps de réponse normal le plus vite possible.

4. *Procédure de maintenance:*

L'État membre doit informer les autres États membres et la Commission de toute activité de maintenance, au moyen de l'application «Schedule Maintenance» (Maintenance planifiée) qui est disponible sur le site web de TACHOnet:

<https://webgate.cec.eu-admin.net/tachonet/prod/tachonetportal/>

(Accès limité aux connexions par le réseau s-TESTA)

5. *Retour au service normal:*

En cas d'incident, si une solution n'est pas trouvée dans un délai de 30 minutes, la procédure de retour au service normal suivante doit être appliquée par l'État membre dont le système est à l'origine de l'incident:

- (a) notification aux autres États membres au moyen de l'application «Schedule Maintenance»; une copie de la notification est automatiquement transmise à la Commission;
- (b) immédiatement après le retour au service normal du système, envoi d'une notification de retour au service normal du système.