

RÈGLEMENT (UE) N° 1266/2009 DE LA COMMISSION**du 16 décembre 2009****portant dixième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil
concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route****(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,

vu le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾, et notamment son article 17, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3821/85 dispose que l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, de contrôle et d'utilisation, aux prescriptions des annexes I, I B et II dudit règlement.
- (2) L'article 5 du règlement (CEE) n° 3821/85 dispose que chaque État membre accorde l'homologation à tout modèle de tachygraphe numérique conforme aux prescriptions de l'annexe I B dudit règlement.
- (3) L'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85 exige que l'appareil de contrôle soit installé et utilisé sur les véhicules concernés immatriculés dans un État membre.
- (4) L'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 définit les exigences techniques applicables à la construction, aux essais, à l'installation et à l'inspection du tachygraphe numérique.
- (5) Afin d'améliorer le tachygraphe numérique en vue de réduire les charges administratives incombant au secteur d'activité et de sécuriser l'information sur les durées de conduite et temps de repos, tant pour les entreprises de transport que pour les autorités de contrôle nationales, il est nécessaire d'adapter l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 au progrès technique.
- (6) Le présent règlement n'interdit pas aux États membres d'homologuer des appareils conformes à ses prescriptions même avant son entrée en application, afin qu'un plus grand nombre d'appareils de contrôle sûrs puissent être commercialisés rapidement. Le présent règlement n'interdit pas aux États membres d'homologuer des logiciels qui mettent à niveau des tachygraphes numériques existants pour satisfaire aux exigences du règlement.
- (7) Le présent règlement n'impose pas de remplacer les tachygraphes numériques en fonctionnement installés avant sa date d'entrée en application.
- (8) Les fabricants de tachygraphes numériques ont déclaré que tout accès aux droits de propriété intellectuelle qui pourrait offrir une «facilité essentielle» sera accordé à toute partie, à des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires et moyennant la réciprocité.
- (9) Pour faciliter l'homologation croisée de composants individuels ayant fait l'objet d'une homologation, et faire en sorte que l'entrée sur le marché de nouveaux fabricants d'appareils de contrôle (tachygraphes) numériques ou de leurs composants ne soit pas entravée, il est nécessaire d'établir l'application de normes internationales pour les interfaces techniques entre les différents composants.
- (10) Pour aider les entreprises de transport à respecter leurs obligations en vertu de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾, il convient d'augmenter le nombre de verrouillages d'entreprise.
- (11) Il faudrait intégrer dans les tachygraphes numériques un ensemble plus vaste de jeux de caractères afin d'assurer une application de la réglementation et un contrôle appropriés des véhicules, ainsi que l'identification des conducteurs.

⁽¹⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (12) Afin d'aider le secteur d'activité, les fabricants et les organismes de contrôle à répertorier les fabricants actuels sur le marché, ainsi que pour pouvoir distinguer les pays et les codes correspondants en se servant des signes distinctifs apposés sur les véhicules en circulation internationale, définis dans la Convention de Vienne sur la circulation routière (Nations unies, 1968), les listes appropriées devraient être tenues à jour par le laboratoire compétent pour les essais d'interopérabilité, et être mises à disposition sur une page web accessible au public.
- (13) Afin d'aider les entreprises de transport routier à remplir leurs obligations légales en matière de stockage des informations nécessaires à la vérification du respect de la réglementation, des spécifications d'essai communes pour le papier des sorties imprimées devraient être établies, à utiliser lors de l'octroi d'une homologation.
- (14) Afin de réduire les charges administratives et partant, les coûts, qui pèsent sur les entreprises et les conducteurs en rapport avec l'utilisation du tachygraphe numérique, il convient de simplifier les dispositions concernant l'installation, l'activation, l'étalonnage et l'inspection de l'équipement; elles devraient concerner spécifiquement et uniquement les véhicules auxquels s'appliquent les dispositions en matière de temps de conduite du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ⁽¹⁾.
- (15) Au cours des inspections périodiques où à d'autres occasions où l'appareil de contrôle devrait être vérifié, étalonné, réparé ou inspecté, les ateliers devraient vérifier si un dispositif de manipulation est présent ou a été utilisé, et devraient noter et conserver leurs constatations concernant de tels événements, y compris l'absence ou le bris d'un scellement.
- (16) Seuls les tachygraphes numériques équipant les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3 telles que définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ⁽²⁾, devraient enregistrer automatiquement les événements de type excès de vitesse.
- (17) D'après le rapport établi par le Centre commun de recherche 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*), la communication de données électroniques entre la source de mouvement du véhicule et le capteur de mouvement devrait être protégée contre les manipulations, notamment au moyen d'aimants, et les données concernant le mouvement du véhicule devraient être corroborées par des sources internes et externes supplémentaires et indépendantes.
- (18) Il est essentiel, pour l'intégrité et la fiabilité de la sécurité du système de tachygraphe numérique, de veiller à ce que la carte tachygraphique délivrée au conducteur soit unique. Un échange électronique de données entre les États membres devrait être mis en place pour empêcher les conducteurs de solliciter ou de posséder plus d'une carte en cours de validité.
- (19) Il convient de simplifier et de clarifier l'interface homme-machine qui sert à la saisie manuelle des activités lorsqu'un conducteur a été absent de son véhicule et n'a pas pu enregistrer ses activités sur sa carte de conducteur pendant cette période.
- (20) Il serait utile que l'affichage du tachygraphe numérique présente au conducteur des informations supplémentaires optionnelles, et que les avertissements en cas de conduite du véhicule en dehors du champ d'application de la réglementation puissent être supprimés.
- (21) Il convient de réduire la durée de téléchargement des données de l'appareil de contrôle grâce à des améliorations des interfaces techniques.
- (22) Afin de maintenir la fiabilité du système alors que les mécanismes de sécurité actuellement utilisés vont devenir obsolètes, des mesures d'urgence sont indispensables pour assurer la continuité du processus d'homologation des tachygraphes.
- (23) Pour faire en sorte que les contrôles routiers permettent de déterminer les modes de conduite et les «véritables» enregistrements de conduite, le calcul du temps de conduite et l'arrondi à la minute des périodes d'activité devraient être simplifiés.
- (24) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 18 du règlement (CEE) n° 3821/85.
- (25) Il convient dès lors de modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 en conséquence,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1^{er} octobre 2011. Toutefois, les points 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 et 13 de l'annexe s'appliquent à compter du 1^{er} octobre 2012 et les points 7.2, 7.3 et 7.5 s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 2009.

Par la Commission
Le Président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

L'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 est modifiée comme suit:

1. **MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE I (DÉFINITIONS)**

1.1 La définition f) est remplacée par la définition suivante:

«(f) "étalonnage": la mise à jour ou la confirmation des paramètres du véhicule à conserver en mémoire. Les paramètres du véhicule comprennent l'identification du véhicule (numéro d'identification, numéro d'immatriculation 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].

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 256.

L'étalonnage d'un appareil de contrôle nécessite l'utilisation d'une carte d'atelier;»

1.2 La définition l) est remplacée par la définition suivante:

«(l) "carte d'entreprise":

une carte tachygraphique délivrée par les autorités d'un État membre au propriétaire ou au détenteur de véhicules équipés d'un appareil de contrôle.

La carte d'entreprise identifie l'entreprise et permet l'affichage, le téléchargement et l'impression des données stockées dans l'appareil de contrôle verrouillé par cette entreprise ou qui n'a été verrouillé par aucune entreprise;»

1.3 La définition s) est remplacée par la définition suivante:

«(s) "téléchargement":

la copie, avec signature numérique, d'une partie ou de la totalité d'un ensemble de données stockées sur la mémoire de l'unité embarquée sur le véhicule ou sur la mémoire d'une carte tachygraphique, ces données étant nécessaires pour établir la conformité aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006.

Les fabricants d'unités embarquées de tachygraphe numérique et les fabricants d'équipements conçus pour télécharger des fichiers de données prennent toutes les dispositions appropriées, dans la mesure du raisonnable, pour faire en sorte que le téléchargement de ces données puisse être effectué en occasionnant un retard minimal aux entreprises de transport ou aux conducteurs.

Le téléchargement ne peut ni modifier ni effacer les données stockées. Il se peut que le téléchargement du fichier de relevés détaillés de la vitesse ne soit pas nécessaire pour établir la conformité au règlement (CE) n° 561/2006, mais il peut servir à d'autres fins, notamment d'enquête sur un accident;»

1.4 L'alinéa suivant est ajouté à la note de bas de page (1) aux définitions «n)» et «p)»

«D'autres modes de calcul du temps de travail continu et du temps de pause cumulé peuvent être utilisés pour remplacer ces définitions si celles-ci ont été rendues obsolètes par la mise à jour d'autres instruments législatifs applicables.»

2. **MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE II (CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET FONCTIONS DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE)**

2.1 La nouvelle exigence suivante est insérée après l'exigence 001:

«**Exigence 001 bis** L'interface entre le capteur de mouvement et l'unité embarquée est conforme à la norme ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006.»

2.2 L'exigence 010 est modifiée comme suit:

— Le troisième tiret est supprimé.

— Le dernier tiret est remplacé par le texte suivant:

«la fonction de téléchargement, non accessible en mode opérationnel (sauf dans les cas prévus à l'exigence 150), excepté le téléchargement d'une carte de conducteur lorsqu'aucune autre carte n'est insérée dans l'UEV.»

2.3 Le deuxième tiret de l'exigence 011 est remplacé par le texte suivant:

«— en mode entreprise, les données relatives au conducteur (exigences 081, 084 et 087) peuvent être extraites seulement pour les périodes où aucun verrouillage n'existe ou où aucune autre entreprise (telle qu'identifiée par les 13 premiers chiffres du numéro de la carte d'entreprise) ne détient de verrouillage.»

3. **MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE III (EXIGENCES CONSTRUCTIVES ET FONCTIONNELLES APPLICABLES À L'APPAREIL DE CONTRÔLE)**

3.1 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 019:

«**Exigence 019 bis** Pour détecter la manipulation de données de mouvement, les informations provenant du capteur de mouvement sont corroborées par des informations relatives au mouvement du véhicule dérivées d'une ou plusieurs sources indépendantes du capteur de mouvement.»

3.2 L'exigence 028 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 028** La date et l'heure UTC sont utilisées pour dater les données à l'intérieur de l'appareil de contrôle (enregistrements, échange de données) et pour tous les tirages papier spécifiés à l'appendice 4 "Tirages papier".»

3.3 L'exigence 029 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 029** Afin de visualiser l'heure locale, il doit être possible de changer le décalage horaire de l'heure affichée, par paliers d'une demi-heure. Aucun autre décalage qu'un multiple positif ou négatif de la demi-heure n'est autorisé.»

3.4 L'exigence 040 est supprimée.

3.5 Les exigences 038, 041 et 042 sont remplacées par les suivantes:

«**Exigence 038** Le premier changement d'activité vers REPOS ou DISPONIBILITÉ intervenant dans les 120 secondes qui suivent la sélection automatique de l'activité TRAVAIL en raison de l'arrêt du véhicule doit être considéré comme étant intervenu au moment de l'arrêt du véhicule (et peut par conséquent annuler le passage à l'activité TRAVAIL).»

«**Exigence 041** Étant donné une minute calendrier, si la CONDUITE est enregistrée comme activité tant au cours de la minute qui précède que de la minute qui suit immédiatement, la minute entière est comptabilisée comme de la CONDUITE.»

«**Exigence 042** Étant donné une minute calendrier non considérée comme activité de CONDUITE en application de l'exigence 041, la minute entière sera considérée comme relevant de la même activité que l'activité continue la plus longue survenue dans la minute (ou de la plus récente en cas de plusieurs activités de même durée).»

3.6 Les exigences 050, 050 bis et 050 ter sont remplacées par les suivantes:

«**Exigence 050** Il doit être possible de saisir le lieu de début et/ou de fin d'une période de travail journalière au moyen de commandes dans les menus. Si plusieurs saisies de ce type sont effectuées au cours d'une minute calendrier, seuls le dernier lieu de début et le dernier lieu de fin qui ont été saisis au cours de cette durée sont gardés enregistrés.»

«**Exigence 50 bis** Lors de l'insertion d'une carte de conducteur (ou d'atelier), et seulement à ce moment, l'appareil de contrôle doit permettre la saisie manuelle d'activités. Il doit être possible d'effectuer des saisies manuelles, si nécessaire, lors de la première insertion d'une carte de conducteur (ou d'atelier) encore inutilisée.

La saisie manuelle d'activités est effectuée en indiquant la date et l'heure locale du fuseau horaire (décalage UTC) sélectionné pour l'unité embarquée.

Lors de l'insertion de la carte de conducteur ou d'atelier, les informations suivantes sont rappelées au titulaire de la carte:

- la date et l'heure du dernier retrait de la carte,
- à titre facultatif: le décalage de l'heure locale sélectionné pour l'unité embarquée.

Il doit être possible de saisir des activités, moyennant les restrictions suivantes:

- le type d'activité doit être le TRAVAIL, la DISPONIBILITÉ ou la PAUSE/REPOS,
- les heures de début et de fin pour chaque activité doivent se situer exclusivement dans la période séparant le dernier retrait de l'insertion actuelle de la carte.

Les activités ne doivent pas se chevaucher dans le temps.

La procédure de saisie manuelle d'activités comprend autant d'étapes consécutives que nécessaire pour sélectionner un type, une heure de début et une heure de fin pour chaque activité. Pour toute partie de la période séparant le dernier retrait de la carte de son insertion actuelle, le titulaire a le choix de ne déclarer aucune activité.

Au cours des saisies manuelles associées à l'insertion de la carte, le titulaire de celle-ci a, le cas échéant, la possibilité de saisir:

- un lieu où s'est achevée une période de travail journalière précédente, associé à l'heure correspondante (si elle n'a pas été déjà saisie lors du dernier retrait de la carte),
- un lieu où débute la période de travail journalière actuelle, associé à l'heure correspondante.

En cas de saisie d'un lieu, celui-ci est enregistré sur la carte tachygraphique appropriée.

La saisie manuelle est interrompue si:

- la carte est retirée ou
- le véhicule est mis en mouvement alors que la carte se trouve dans le lecteur réservé au conducteur.

Des interruptions supplémentaires sont autorisées, par exemple une temporisation après une certaine période d'inactivité de l'utilisateur. En cas d'interruption de la saisie manuelle, l'appareil de contrôle valide toute saisie complète de lieu et d'activité déjà effectuée (indiquant sans ambiguïté un lieu et une heure, ou un type d'activité, une heure de début et une heure de fin).

Si une seconde carte de conducteur ou d'atelier est insérée alors que la saisie manuelle d'activités est en cours pour une carte insérée auparavant, la saisie concernant cette première carte doit pouvoir être achevée avant le début de la saisie manuelle pour la seconde carte.

Le titulaire de la carte a la possibilité d'effectuer une saisie manuelle selon la procédure minimale suivante:

saisie manuelle des activités, par ordre chronologique, pour la période allant du dernier retrait de la carte à son insertion actuelle.

L'heure de début de la première activité est fixée à l'heure du retrait de la carte. Pour chaque saisie ultérieure, l'heure de début présélectionnée suit immédiatement l'heure de fin de la saisie précédente. Le type d'activité et l'heure de fin doivent être sélectionnés pour chaque activité.

La procédure se termine lorsque l'heure de fin d'une activité saisie manuellement correspond à l'heure d'insertion de la carte. L'appareil de contrôle peut alors, à titre facultatif, permettre au titulaire de la carte de modifier toute activité saisie manuellement, jusqu'à la validation par la sélection d'une commande particulière. Par la suite, toute modification de ce type est interdite.»

«**Exigence 50 ter** L'appareil de contrôle doit permettre au conducteur de saisir en temps réel les deux conditions particulières suivantes:

“HORS CHAMP” (début, fin)

“TRAJET EN FERRY/TRAIN”

Un “TRAJET EN FERRY/TRAIN” ne peut survenir lorsque la condition “HORS CHAMP” est ouverte.

Une condition «HORS CHAMP» ouverte doit être automatiquement fermée par l'appareil de contrôle en cas de retrait ou d'insertion d'une carte de conducteur.

Une condition «HORS CHAMP» ouverte doit empêcher les événements et avertissements suivants:

- conduite sans carte appropriée,
- avertissements liés à un temps de conduite continue.»

3.7 L'exigence 065 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 065** Cet événement est déclenché lors de chaque excès de vitesse. Cette exigence s'applique uniquement aux véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3 définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.»

3.8 Le texte suivant est inséré après l'exigence 067:

«9.9 bis. Événement "conflit concernant le mouvement du véhicule"

Exigence 067 bis Cet événement est déclenché lorsqu'une mesure de vitesse nulle est contredite par des informations relatives au mouvement du véhicule provenant d'au moins une source indépendante pour une durée supérieure à une minute non interrompue.

Exigence 067 ter Dans les cas où l'unité embarquée peut recevoir ou calculer des valeurs de vitesse à partir d'une source indépendante externe d'informations relatives au mouvement du véhicule, cet événement peut aussi être déclenché si ces valeurs de vitesse contredisent nettement celles dérivées du signal de vitesse du capteur de mouvement pendant plus d'une minute.»

3.9 À l'exigence 094, la ligne suivante est insérée après l'événement «Erreur sur les données de mouvement»:

Conflit concernant le mouvement du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> — l'événement le plus long survenu au cours de chacun des 10 derniers jours d'occurrence, — les 5 événements les plus longs enregistrés au cours des 365 derniers jours. 	<ul style="list-style-type: none"> — date et heure du début d'événement, — date et heure de fin d'événement, — type et numéro de la carte insérée au début et/ou à la fin de l'événement, et État membre l'ayant délivrée, — nombre d'événements semblables survenus le même jour.
---	---	--

3.10 L'exigence 104 est remplacée par la suivante:

«Exigence 104 L'appareil de contrôle enregistre et stocke dans sa mémoire les données suivantes ayant trait aux 255 plus récents verrouillages d'entreprise:

- date et heure du verrouillage,
- date et heure du déverrouillage,
- numéro de la carte d'entreprise et État membre ayant délivré cette carte,
- nom et adresse de l'entreprise.

Les données précédemment verrouillées par un verrouillage supprimé de la mémoire en raison de la limite précitée sont traitées comme étant non verrouillées.»

3.11 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 109 bis:

«Exigence 109 ter L'événement "conflit concernant le mouvement du véhicule" n'est pas stocké sur les cartes de conducteur et d'atelier.»

3.12 L'exigence 114 bis est remplacée par la suivante:

«Exigence 114 bis Le dispositif d'affichage doit prendre en charge les caractères spécifiés au chapitre 4 "Jeux de caractères" de l'appendice 1. L'affichage peut utiliser des graphies simplifiées (par ex., les caractères accentués peuvent être affichés sans accent, ou les minuscules peuvent être affichées en majuscules).»

3.13 L'exigence 121 est remplacée par la suivante:

«Exigence 121 Lorsqu'aucune autre information ne doit être affichée, l'appareil de contrôle affiche, par défaut, les indications suivantes:

- heure locale (UTC + décalage fixé par le conducteur),
- mode de fonctionnement,
- activité en cours du conducteur et du convoyeur.

Informations sur le conducteur:

- si son activité en cours est la CONDUITE, son temps de conduite continue et son temps de pause cumulé courant,

— si son activité en cours n'est pas la CONDUITE, la durée de cette activité (depuis sa sélection) et le temps de pause cumulé.»

3.14 L'exigence 127 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 127** Il doit être possible d'afficher au choix, sur demande:

- la date et l'heure UTC et le décalage de l'heure locale,
- le contenu d'un des six tirages papier correspondants, dans le même format que le tirage papier lui-même,
- le temps de conduite continue et le temps de pause cumulé du conducteur,
- le temps de conduite continue et le temps de pause cumulé du convoyeur,
- le temps de conduite cumulé du conducteur pour la semaine précédente et la semaine en cours,
- le temps de conduite cumulé du convoyeur pour la semaine précédente et pour la semaine en cours.

À titre facultatif:

- la durée actuelle de l'activité du convoyeur (depuis sa sélection),
- le temps de conduite cumulé du conducteur pour la semaine en cours,
- le temps de conduite cumulé du conducteur pour la période de travail journalière en cours,
- le temps de conduite cumulé du convoyeur pour la période de travail journalière en cours.»

3.15 L'exigence 133 bis est remplacée par la suivante:

«**Exigence 133 bis** L'imprimante doit prendre en charge les caractères spécifiés au chapitre 4 "Jeux de caractères" de l'appendice 1.»

3.16 L'exigence 136 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 136** Le papier utilisé par l'appareil de contrôle pour les tirages papier doit porter la marque d'homologation appropriée et une indication du (ou des) type(s) d'appareil de contrôle avec le(s)quel(s) il peut être utilisé.»

3.17 Les exigences suivantes sont insérées après l'exigence 136:

«**Exigence 136 bis** Les tirages papier doivent rester facilement lisibles et identifiables dans les conditions normales de stockage, en termes d'intensité lumineuse, d'humidité et de température, pendant au moins deux ans.

Exigence 136 ter Le papier des tirages papier doit être au moins conforme aux spécifications d'essai définies sur le site web du laboratoire désigné pour effectuer les essais d'interopérabilité en vertu de l'exigence 278.

Exigence 136 quater Toute modification ou mise à jour des spécifications visées au paragraphe précédent ne doit être apportée qu'après que le laboratoire désigné a consulté le fabricant de l'unité embarquée de tachygraphe numérique homologuée, en liaison avec les autorités d'homologation.»

3.18 L'exigence 141 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 141** L'appareil de contrôle prévient le conducteur 15 minutes avant et au moment du dépassement du temps de conduite continue maximal autorisé.»

3.19 L'exigence 145 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 145** Dans ce dernier cas, ils doivent comporter le symbole "T".»

3.20 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 161:

«**Exigence 161 bis** Le capteur de mouvement doit:

— soit réagir à un courant magnétique qui perturbe la détection des mouvements du véhicule. Dans ces circonstances, l'unité embarquée enregistrera et stockera une anomalie du capteur (exigence 070),

soit posséder un élément de détection qui soit protégé des champs magnétiques ou immunisé contre ceux-ci.»

4. MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE V (INSTALLATION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE)

4.1 La phrase suivante est ajoutée à l'exigence 239:

«La fourniture de pièces de l'appareil de contrôle en rapport avec la sécurité peut être restreinte au besoin au cours de la certification de sécurité.»

4.2 L'exigence 243 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 243** Les constructeurs de véhicules ou les monteurs doivent activer l'appareil de contrôle installé au plus tard avant que le véhicule soit utilisé conformément au règlement (CE) n° 561/2006.»

4.3 Les exigences 248 et 249 sont remplacées par les suivantes:

«**Exigence 248** L'installation doit être suivie d'un étalonnage. Le premier étalonnage ne comporte pas nécessairement la saisie du numéro d'immatriculation du véhicule (NIV) s'il n'est pas connu de l'atelier agréé qui doit procéder à cet étalonnage. Dans ces circonstances, il doit être possible pour le propriétaire du véhicule, uniquement à ce moment, de saisir le NIV à l'aide de sa carte d'entreprise avant l'utilisation du véhicule conformément au règlement (CE) n° 561/2006 (par exemple à l'aide de commandes via une structure de menu appropriée de l'interface homme-machine de l'unité embarquée) ⁽¹⁾. Seule l'utilisation d'une carte d'atelier doit permettre la mise à jour ou la confirmation de cette saisie.»

«**Exigence 249** Après la vérification de l'appareil de contrôle une fois installé, une plaquette d'installation 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 pas de pied milieu, la plaquette d'installation doit être apposée sur l'encadrement de la portière du côté conducteur, et être bien visible dans tous les cas.

Après chaque inspection par un atelier ou un monteur agréé, une nouvelle plaquette est fixée à la place de la précédente.»

4.4 Le sixième tiret de l'exigence 250 est remplacé par le texte suivant:

«la date à laquelle le coefficient caractéristique du véhicule et la circonférence effective des pneumatiques ont été mesurés,»

4.5 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 250:

«**Exigence 250 bis** Pour les véhicules des catégories M1 et N1 uniquement, équipés d'un adaptateur conformément au règlement (CE) n° 68/2009 ⁽²⁾, et pour lesquels il n'est pas possible d'inclure toutes les informations nécessaires en vertu de l'exigence 250, une plaque supplémentaire peut être utilisée. Dans ce cas, celle-ci comporte au moins les informations figurant aux quatre derniers tirets de l'exigence 250.

Si cette plaquette supplémentaire est utilisée, elle doit être apposée à côté ou en dessous de la plaquette principale décrite à l'exigence 250, et doit bénéficier du même niveau de protection. En outre, la plaquette supplémentaire doit aussi comporter le nom, l'adresse ou la raison sociale du monteur ou de l'atelier agréé qui a procédé à l'installation, ainsi que la date d'installation.»

5. MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE VI (CONTRÔLES, INSPECTIONS ET RÉPARATIONS)

5.1 L'exigence 257 est modifiée comme suit:

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 21 du 24.1.2009, p. 3.

Le quatrième tiret est remplacé par «- présence de la plaquette d'installation définie par l'exigence 250 et de la plaque signalétique définie par l'exigence 169» et le tiret suivant est ajouté: «- absence de dispositifs de manipulation attachés à l'appareil.»

5.2 Les exigences suivantes sont insérées après l'exigence 257:

«**Exigence 257 bis** S'il est constaté qu'un des événements figurant au chapitre III, point 9 (Détection des événements et/ou des anomalies) est survenu depuis la dernière inspection, et que les fabricants de tachygraphes et/ou les autorités nationales considèrent que cet événement fait peser un risque potentiel sur la sécurité de l'équipement, l'atelier:

- a) effectue une comparaison entre les données d'identification du capteur de mouvement connecté à la boîte de vitesse avec celles du capteur de mouvement couplé enregistrées dans l'unité embarquée;
- b) vérifie si les informations inscrites sur la plaquette d'installation correspondent à celles enregistrées dans l'unité embarquée;
- c) vérifie si le numéro de série et le numéro d'homologation du capteur de mouvement, s'ils sont imprimés sur le corps du capteur de mouvement, correspondent aux informations enregistrées dans l'unité embarquée.»

«**Exigence 257 ter** Les ateliers consignent, dans leurs rapports d'inspection, toute constatation concernant un bris de scellement ou un dispositif de manipulation. Ils conservent ces rapports pendant au moins deux ans et les mettent à la disposition de l'autorité compétente sur toute demande.»

6. MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE VII (DÉLIVRANCE DES CARTES)

6.1 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 268:

«**Exigence 268 bis** Les États membres mettent en place un échange électronique de données afin de s'assurer de l'unicité des cartes tachygraphiques de conducteur qu'ils délivrent.

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.»

7. MODIFICATIONS APPORTÉES AU CHAPITRE VIII (HOMOLOGATION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE ET DES CARTES TACHYGRAPHIQUES)

7.1 Au point 1 «Généralités», la phrase suivante est ajoutée au premier alinéa:

«Tout fabricant d'unité embarquée peut demander l'homologation de ses composants avec tout type de capteur de mouvement, et vice versa, à condition que chaque composant soit conforme à l'exigence 001 bis.»

7.2 Les exigences suivantes sont insérées après l'exigence 274:

«**Exigence 274 bis** Dans la circonstance exceptionnelle et spécifique où les autorités de certification de sécurité refusent de certifier un nouvel appareil en invoquant l'obsolescence des mécanismes de sécurité, l'homologation peut continuer à être accordée lorsqu'il n'existe aucune autre solution conforme au règlement.

Exigence 274 ter Dans cette circonstance, l'État membre concerné informe sans retard la Commission européenne qui, dans les douze mois calendriers qui suivent l'octroi de l'homologation, lance une procédure pour s'assurer que le niveau de sécurité a été ramené à son niveau d'origine.»

7.3 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 275:

«**Exigence 275 bis** Les fabricants fournissent les échantillons pertinents de produits homologués et la documentation associée requis par les laboratoires désignés pour effectuer les essais fonctionnels et ce, dans le mois qui suit la demande. L'entité qui fait la demande supporte coûts qui en résultent. Les laboratoires traitent toutes les informations sensibles sur le plan commercial en respectant la confidentialité.»

7.4 L'exigence suivante est insérée après l'exigence 277:

«**Exigence 277 bis** Le certificat de fonctionnement de tout composant d'appareil de contrôle mentionne aussi les numéros d'homologation de tous les autres composants d'appareil de contrôle compatibles homologués.»

7.5 L'exigence 281 est remplacée par la suivante:

«**Exigence 281** Aucun essai d'interopérabilité ne doit être réalisé par le laboratoire sur un appareil de contrôle ou une carte tachygraphique qui n'a pas reçu de certificat de sécurité et de certificat de fonctionnement, sauf dans les circonstances exceptionnelles décrites sous l'exigence 274 bis.»

8. **MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 1 (DICTIONNAIRE DE DONNÉES)**

8.1 Le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2 **Address**

Une adresse.

```
Address: = SÉQUENCE {  
codePage ENTIER (0..255),  
address CHAÎNE D'OCTETS (LONGUEUR(35))  
}
```

codePage spécifie un jeu de caractères défini au chapitre 4,

address indique une adresse encodée à l'aide du jeu de caractères spécifié.»

8.2 Au point 2.54, la ligne «"0A"H .. "0F"H RFU,» est remplacée par:

```
« "0A"H          Conflit concernant le mouve-  
                    ment du véhicule,  
"0B"H .. "0F"H    RFU,»
```

8.3 Le point 2.70 est remplacé par le texte suivant:

«2.70 **Name**

Un nom.

```
Name: = SÉQUENCE {  
codePage ENTIER (0..255),  
name CHAÎNE D'OCTETS (LONGUEUR(35))  
}
```

codePage spécifie un jeu de caractères défini au chapitre 4,

name indique un nom encodé à l'aide du jeu de caractères spécifié.»

8.4 Le point 2.114 est remplacé par le texte suivant:

«2.114 **VehicleRegistrationNumber**

Numéro d'immatriculation du véhicule (NIV). Le numéro d'immatriculation est attribué par l'autorité compétente en matière d'immatriculation des véhicules.

```
VehicleRegistrationNumber: = SÉQUENCE {  
codePage ENTIER (0..255),  
vehicleRegNumber CHAÎNE D'OCTETS (LONGUEUR(13))  
}
```

codePage spécifie un jeu de caractères défini au chapitre 4,

vehicleRegNumber indique un NIV encodé à l'aide du jeu de caractères spécifié.

Assignation de valeur: propre à chaque pays.»

8.5 Le dernier alinéa du chapitre 4 est remplacé par le texte suivant:

«D'autres chaînes de caractères (Address, Name, VehicleRegistration-Number) utilisent en outre les caractères de la plage de caractères décimaux 161 à 255 des jeux de caractères standard à 8 bits suivants, spécifiés par leur numéro de page de code: Jeu de caractères standard	Page de code (décimal)
ISO/CEI 8859-1 Latin-1 Européen occidental	1
ISO/CEI 8859-2 Latin-2 Européen central	2
ISO/CEI 8859-3 Latin-3 Européen du sud	3
ISO/CEI 8859-5 Latin / Cyrillique	5
ISO/CEI 8859-7 Latin / Grec	7
ISO/CEI 8859-9 Latin-5 Turc	9
ISO/CEI 8859-13 Latin-7 Balte	13
ISO/CEI 8859-15 Latin-9	15
ISO/CEI 8859-16 Latin-10 Européen du sud-est	16
KOI8-R Latin / Cyrillique	80
KOI8-U Latin / Cyrillique	85»

8.6 Au chapitre 2, le point 2.67 est remplacé par le texte suivant:

«2.67 ManufacturerCode

Code identifiant un fabricant d'appareil homologué.

ManufacturerCode: = ENTIER (0..255)

Le laboratoire chargé des essais d'interopérabilité maintient à jour et publie la liste des codes de fabricant sur son site web (exigence 290).

Les numéros ManufacturerCodes sont provisoirement attribués aux concepteurs de tachygraphes sur demande auprès du laboratoire chargé des essais d'interopérabilité.»

8.7 Le point 2.71 est remplacé par le texte suivant:

«2.71 NationAlpha

Renvoi alphabétique à un pays conformément aux signes distinctifs apposés sur les véhicules en circulation internationale (Convention de Vienne sur la circulation routière, Nations unies, 1968).

NationAlpha: = Chaîne IA5 (LONGUEUR (3))

Les codes NationAlpha et NationNumeric sont consignés sur une liste maintenue à jour sur le site web du laboratoire désigné pour effectuer les essais d'interopérabilité en vertu de l'exigence 278.»

8.8 Le point 2.72 est remplacé par le texte suivant:

«2.72 NationNumeric

Code numérique désignant un pays.

NationNumeric: = ENTIER (0.. 255)

Assignation de valeur: voir le type de données 2.71 (NationAlpha)


Toute modification ou mise à jour des spécifications NationAlpha ou NationNumeric ne peut intervenir qu'après consultation, par le laboratoire désigné, des fabricants d'unités embarquées de tachygraphe numérique homologuées.»

9. MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 3 (PICTOGRAMMES)

9.1 L'exigence PIC_001 est remplacée par la suivante:

«PIC_001 L'appareil de contrôle est susceptible d'employer les pictogrammes et combinaisons de pictogrammes qui suivent (ou des pictogrammes et combinaisons de pictogrammes suffisamment semblables pour être identifiables à ceux-ci sans ambiguïté):»

9.2 Au point 2, sous «Événements», le pictogramme suivant est ajouté:

«  Conflit concernant le mouvement du véhicule»

10. MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 4 (TIRAGES PAPIER)

10.1 Au point 2 «Caractéristiques des blocs de données», l'exigence PRT_006 est remplacée par la suivante:

«PRT_006 Les tirages se composeront des blocs et/ou enregistrements de données qui suivent et qui se doivent d'être conformes aux significations et formats suivants:

Numéro de bloc ou d'enregistrement
Signification

Structure des données

1 **Date et heure d'impression du document.**

▼ jj/mm/aaaa hh:mm (UTC)

2 **Type de sortie imprimée**

Identificateur de bloc

Combinaison de pictogrammes d'impression (cf. appendice 3); réglage du dispositif limiteur de vitesse (impression uniquement en cas de dépassement de la vitesse autorisée)

-----▼-----

Picto xxx km/h

3 **Identification du titulaire de la carte**

Identificateur de bloc. P = pictogramme individuel

Nom du titulaire de la carte

Prénom(s) du titulaire de la carte (le cas échéant)

Identification de la carte

Date d'expiration de la carte (le cas échéant)

-----P-----

P Nom _____

Prénom _____

Identification_carte _____

jj/mm/aaaa

Si la carte considérée n'est pas individuelle et ne contient aucun nom de titulaire, le nom de l'entreprise, de l'atelier ou de l'organisme de contrôle concerné sera imprimé en lieu et place de celui-ci.

4 **Identification du véhicule**

Identificateur de bloc

NIdV

État membre dans lequel le véhicule est immatriculé et numéro d'immatriculation du véhicule



-----▲-----

▲ NIdV _____

Nat/NIV _____




5 **Identification de l'UEV**

Identificateur de bloc
 Nom du fabricant de l'UEV
 Numéro de référence de l'UEV

-----  -----
 Fabricant_UEV _____
Numéro_Référence_UEV _____



6 **Dernier étalonnage de l'équipement d'enregistrement**

Identificateur de bloc
 Nom de l'atelier
 Identification de la carte d'atelier
 Date de l'étalonnage

-----  -----
 Nom _____
Identification_carte _____
 jj/mm/aaaa

7 **Dernier contrôle (par un contrôleur)**

Identificateur de bloc
 Identification de la carte du contrôleur
 Date, heure et type de contrôle


-----  -----
Identification_carte _____
 jj/mm/aaaa hh:mm pppp

Type de contrôle: combinaison composée de quatre pictogrammes au maximum. Le type de contrôle est susceptible de correspondre à l'un des pictogrammes suivants (ou à leur combinaison):

: Téléchargement à partir d'une carte, : Téléchargement à partir de l'UEV, : Impression, : Affichage

8 **Activités du conducteur enregistrées sur une carte par ordre chronologique**

Identificateur de bloc
 Date de consultation (jour calendrier dont les données font l'objet du tirage) + compteur de présence quotidienne de la carte

-----  -----
jj/mm/aaaa xxx

8a *Condition hors champ au début de cette journée* (laisser vide si pas de condition hors champ ouverte)

----- OUT -----



8.1 *Période pendant laquelle la carte n'était pas présente dans son lecteur*

8.1a Identificateur d'enregistrement (début de la période)

8.1b *Période inconnue.* Heure de début, durée



8.1c *Activité saisie manuellement.*

Pictogramme d'activité, heure de début, durée

-----  -----
 : hh:mm hhhmm
A: hh:mm hhhmm

8.2 *Insertion de la carte dans le lecteur S*

Identificateur d'enregistrement; S = pictogramme de lecteur
 État membre dans lequel le véhicule est immatriculé et numéro d'immatriculation du véhicule
 Kilométrage indiqué au compteur du véhicule lors de l'insertion de la carte

-----  -----
 Nat/NIV _____
x xxx xxx km

8.3 *Activité (lors de l'insertion de la carte)*

Pictogramme d'activité, heure de début, durée, situation de l'équipage (pictogramme d'équipage si ÉQUIPAGE, espaces vides si SEUL)

A: hh:mm hhhmm ☹☹

8.3a *Conditions particulières.* Heure de saisie, pictogramme (ou combinaison de pictogrammes) associé aux conditions particulières.

hh:mm - - - pppp - - -

8.4 *Retrait de carte*

Kilométrage indiqué au compteur du véhicule et distance parcourue depuis la dernière insertion de la carte pour laquelle le kilométrage affiché est connu

x xxx xxx **km**; x xxx **km**9 *Activités du conducteur enregistrées sur une UEV par lecteur de carte, par ordre chronologique*

Identificateur de bloc

Date de consultation (jour calendrier dont les données font l'objet du tirage papier)

Kilométrage affiché au compteur du véhicule à 00:00 et 24:00

- - - - - ☹- - - - -
jj/mm/aaaa
x xxx xxx - x xxx xxx **km**

10 *Activités menées dans le lecteur S*

Identificateur de bloc

10a *Condition hors champ au début de cette journée* (laisser vide si pas de condition hors champ ouverte)

- - - - - -S- - - - -
- - - - - -OUT- - - - -

10.1 *Période pendant laquelle aucune carte n'était présente dans le lecteur S*

Identificateur d'enregistrement

Lecteur vide de carte

Kilométrage indiqué au compteur au début de la période considérée

- - - - -
☹ - - -
x xxx xxx **km**

10.2 *Insertion de la carte*

Identificateur d'enregistrement d'insertion de carte

Nom du conducteur

Prénom du conducteur

Identification de la carte de conducteur

Date d'expiration de la carte de conducteur

État membre dans lequel le précédent véhicule utilisé est immatriculé et numéro d'immatriculation de ce véhicule

Date et heure de retrait de la carte du précédent véhicule

Ligne vierge

Kilométrage indiqué au compteur lors de l'insertion de la carte, drapeau de saisie manuelle d'activités du conducteur (M si oui, espace vide si non).

S'il n'y a pas eu d'insertion de carte de conducteur le jour pour lequel le tirage papier est effectué, le kilométrage donné pour le bloc 10.2 est celui correspondant à la dernière insertion de carte disponible avant le jour concerné.

- - - - -
☹ Nom _____
Prénom _____
Identification_carte _____
jj/mm/aaaa
A+Nat/NIV _____
jj/mm/aaaa hh:mm
x xxx xxx **km M**

10.3 *Activité*

Pictogramme d'activité, heure de début, durée, situation de l'équipage (pictogramme d'équipage si ÉQUIPAGE, espaces vides si SEUL)

A ÷ hh:mm hhhmm ☉☉

10.3a *Conditions particulières*. Heure de saisie, pictogramme (ou combinaison de pictogrammes) associé aux conditions particulières.

hh:mm - - - pppp - - -

10.4 *Retrait de carte ou fin de période «sans carte»*

Kilométrage indiqué au compteur du véhicule lors du retrait de la carte ou à la fin de la période «sans carte» et distance parcourue depuis l'insertion de la carte ou depuis le début de la période «sans carte».

x xxx xxx **km**; x xxx **km**

11 *Synthèse quotidienne*

Identificateur de bloc

- - - - - -Σ- - - - - -

11.1 *Synthèse UEV des périodes sans carte dans le lecteur du conducteur*

Identificateur de bloc

1☉ - - -

11.2 *Synthèse UEV des périodes sans carte dans le lecteur du convoyeur*

Identificateur de bloc

2☉ - - -

11.3 *Synthèse UEV quotidienne par conducteur*

Identificateur d'enregistrement

Nom du conducteur

Prénom(s) du conducteur

Identification de la carte de conducteur

- - - - - - - - - - - -
☉ Nom _____
Prénom _____
Identification_carte _____

11.4 *Saisie du lieu de début et/ou de fin d'une période de travail journalière*

pi = pictogramme du lieu de départ/d'arrivée, heure, pays, région,

Kilométrage indiqué au compteur

pihh:mm Pay Rég

x xxx xxx **km**

11.5 *Totaux par activité (extraits d'une carte)*

Durée totale du temps de conduite, distance parcourue

Durée totale de la période de travail et de disponibilité effective

Durée totale de la période de repos et d'activité non répertoriée

Durée totale des activités de l'équipage

☉ hhhmm x xxx **km**

✱ hhhmm ☉ hhhmm

⌂ hhhmm ? hhhmm

☉☉ hhhmm

11.6 *Totaux par activité (périodes sans carte insérée dans le lecteur conducteur)*

Durée totale du temps de conduite, distance parcourue

☉ hhhmm x xxx km

Durée totale de la période de travail et de disponibilité effective

✱ hhhmm ☐ hhhmm

Durée totale de la période de repos

┌ hhhmm

11.7 *Totaux par activité (périodes sans carte insérée dans le lecteur convoyeur)*

Durée totale de la période de travail et de disponibilité effective

✱ hhhmm ☐ hhhmm

Durée totale de la période de repos

┌ hhhmm

11.8 *Totaux par activité (et par conducteur, les deux lecteurs étant inclus dans leur calcul)*

Durée totale du temps de conduite, distance parcourue

☉ hhhmm x xxx km

Durée totale de la période de travail et de disponibilité effective

✱ hhhmm ☐ hhhmm

Durée totale de la période de repos

┌ hhhmm

Durée totale des activités de l'équipage

☉ hhhmm

Si un tirage papier journalier est demandé pour la journée en cours, l'établissement des informations de synthèse s'effectue à partir des données disponibles à l'heure de l'impression.

12 *Événements et/ou anomalies enregistrés sur une carte*

12.1 Identificateur de bloc pour les 5 derniers «événements et anomalies» extraits d'une carte

-----!✱☐-----

12.2 Identificateur de bloc pour tous les «événements» enregistrés sur une carte

-----!☐-----

12.3 Identificateur de bloc pour toutes les «anomalies» enregistrées sur une carte

-----!✱☐-----

12.4 *Enregistrement d'événement et/ou d'anomalie*

Identificateur d'enregistrement

Pictogramme d'événement/anomalie, motif d'enregistrement, date et heure de début

Pic (p) jj/mm/aaaa hh:mm

Code d'événement/anomalie supplémentaire (le cas échéant), durée

! xx hhhmm

État membre où est immatriculé le véhicule sur lequel l'événement ou l'anomalie s'est manifesté(e) et numéro d'immatriculation de ce véhicule

☐ Nat/NIV _____

13 *Événements et/ou anomalies enregistrés ou en cours au sein d'une UEV*

13.1 Identificateur de bloc pour les 5 derniers «événements et anomalies» extraits d'une UEV

-----!✱☐-----

13.2 Identificateur de bloc pour l'ensemble des «événements» enregistrés ou en cours au sein d'une UEV

-----!☐-----

13.3 Identificateur de bloc pour l'ensemble des « anomalies » enregistrées ou en cours au sein d'une UEV - - - - - ☒ - - - - -

13.4 *Enregistrement d'événement et/ou d'anomalie*

Identificateur d'enregistrement Pictogramme d'événement/anomalie, motif d'enregistrement, date et heure de début Code d'événement/anomalie supplémentaire (le cas échéant), nombre d'événements analogues le même jour, durée Identification des cartes insérées au début ou à la fin de l'événement ou de l'anomalie (jusqu'à 4 lignes sans répéter aucun numéro de carte) Cas où aucune carte n'a été insérée	- - - - - Pic (p) jj/mm/aaaa hh:mm ! xx (xxx) hh:mm Identification_carte Identification_carte Identification_carte Identification_carte ☐ - - -
---	--

Le motif d'enregistrement (p) prend la forme d'un code numérique indiquant la raison pour laquelle l'événement ou l'anomalie constaté a été enregistré; il est codé en conformité avec l'élément d'information EventFaultRecordPurpose.

14 **Identification de l'UEV**

Identificateur de bloc Nom du fabricant de l'UEV Adresse du fabricant de l'UEV Numéro de référence de l'UEV Numéro d'homologation de l'UEV Numéro de série de l'UEV Année de fabrication de l'UEV Version du logiciel de l'UEV et date d'installation	- - - - - ☒ - - - - - ☒ Nom _____ Adresse _____ NuméroRéférence _____ Homolog _____ N/S _____ aaaa V xxxx jj/mm/aaaa
--	---

15 **Identification d'un capteur**

Identificateur de bloc Numéro de série du capteur Numéro d'homologation du capteur Date d'installation initiale du capteur	- - - - - ☒ - - - - - ☒ N/S _____ Homolog _____ aa/mm/aaaa
---	---

10.2 Le point 3.1 « Tirage quotidien des activités du conducteur extraites d'une carte » est remplacé par le texte suivant:

«3.1 Tirage quotidien des activités du conducteur extraites d'une carte

PRT_007 Le tirage quotidien des activités du conducteur extraites d'une carte doit respecter le format suivant:

1	Date et heure d'impression du document
2	Type de document imprimé
3	Identification du contrôleur (en cas d'insertion d'une carte de contrôle dans l'UEV)
3	Identification du conducteur (extraite de la carte faisant l'objet de l'impression)
4	Identification du véhicule (à partir duquel le tirage est exécuté)

5	Identification de l'UEV (à partir de laquelle le tirage est exécuté)
6	Dernier étalonnage de cette UEV
7	Dernier contrôle auquel le conducteur inspecté a été soumis
8	Délimiteur des activités du conducteur
8a	Condition hors champ au début de cette journée
8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4	Activités du conducteur par ordre chronologique
11	Délimiteur de synthèse quotidienne
11.4	Lieux saisis par ordre chronologique
11.5	Totaux par activité
12.1	Délimiteur des événements ou anomalies extraits de la carte
12.4	Enregistrements d'événements/anomalies (5 derniers événements ou anomalies enregistrés sur la carte)
13.1	Délimiteur des événements ou anomalies extraits de l'UEV
13.4	Enregistrements d'événements/anomalies (5 derniers événements ou anomalies enregistrés ou en cours au sein de l'UEV)
21.1	Lieu du contrôle
21.2	Signature du contrôleur
21.5	Signature du conducteur»

10.3 Le point 3.2 «Tirage quotidien des activités du conducteur extraites de l'UEV» est remplacé par le texte suivant:

«3.2 Tirage quotidien des activités du conducteur extraites de l'UEV

PRT_008 Le tirage quotidien des activités du conducteur extraites de l'UEV doit respecter le format suivant:

1	Date et heure d'impression du document
2	Type de document imprimé
3	Identification du titulaire de la carte (pour toutes les cartes insérées dans l'UEV)
4	Identification du véhicule (à partir duquel le tirage est exécuté)
5	Identification de l'UEV (à partir de laquelle le tirage est exécuté)
6	Dernier étalonnage de cette UEV
7	Dernier contrôle auquel cet appareil de contrôle a été soumis
9	Délimiteur des activités du conducteur
10	Délimiteur de lecteur de carte du conducteur (lecteur 1)
10a	Condition hors champ au début de cette journée
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Activités par ordre chronologique (lecteur conducteur)

10	Délimiteur de lecteur de carte du convoyeur (lecteur 2)
10a	Condition hors champ au début de cette journée
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Activités par ordre chronologique (lecteur convoyeur)
11	Délimiteur de synthèse quotidienne
11.1	Synthèse des périodes sans carte dans le lecteur du conducteur
11.4	Lieux saisis par ordre chronologique
11.6	Totaux par activité
11.2	Synthèse des périodes sans carte dans le lecteur du convoyeur
11.4	Lieux saisis par ordre chronologique
11.8	Totaux par activité
11.3	Synthèse des activités par conducteur, les deux lecteurs étant inclus
11.4	Lieux saisis par ce conducteur, par ordre chronologique
11.7	Totaux par activité pour ce conducteur
13.1	Délimiteur d'événements et d'anomalies
13.4	Enregistrements d'événements/anomalies (5 derniers événements ou anomalies enregistrés ou en cours au sein de l'UEV)
21.1	Lieu du contrôle
21.2	Signature du contrôleur
21.3	De (heure)
21.4	À (heure) (espace disponible pour un conducteur dépourvu de carte lui permettant d'indiquer les périodes qui correspondent à ses prestations)
21.5	Signature du conducteur»

11. MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 7 (PROTOCOLES DE TÉLÉCHARGEMENT DE DONNÉES)

11.1 La note de bas de page du point 2.1, concernant la procédure de téléchargement, est remplacée par le texte suivant:

«(1) L'insertion de la carte déclenche l'activation des droits d'accès appropriés tant aux données qu'à la fonction de téléchargement. Il est toutefois possible de télécharger des données à partir d'une carte de conducteur insérée dans l'un des lecteurs de l'UEV lorsqu'aucune autre carte n'est insérée dans l'autre lecteur.»

12. MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 9 (HOMOLOGATION DE TYPE – LISTE DES ESSAIS MINIMAUX REQUIS)

12.1 Au chapitre 1, la norme ISO suivante est ajoutée au point

«1.2. Références:

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Road vehicle – Tachograph systems – Part 3: Motion sensor interface (with vehicle units) [Véhicules routiers – Systèmes tachygraphiques – Partie 3: Interface de capteur de mouvement (avec l'unité embarquée)].

12.2 Au chapitre 2 «ESSAIS DE FONCTIONNEMENT DE L'UNITÉ EMBARQUÉE SUR LE VÉHICULE», la nouvelle exigence suivante est ajoutée au point 3 «Essais de fonctionnement»:

«3.36 Interface de capteur de mouvement, Exigences connexes 001 bis, 099»

12.3 La nouvelle exigence suivante est ajoutée au chapitre 2:

«Essai de fonctionnement (UEV)

3.37 Vérifier que l'UEV détecte, enregistre et stocke les événements et/ou anomalies définis par le fabricant de l'UEV lorsqu'un capteur de mouvement couplé réagit à des champs magnétiques qui perturbent la détection des mouvements du véhicule, Exigence 161 bis.»

12.4 La nouvelle exigence suivante est ajoutée au chapitre 3:

Essai de fonctionnement (capteur de mouvement)

«3.5 Vérifier que le capteur de mouvement est immunisé contre les champs magnétiques. Ou bien, vérifier que le capteur de mouvement réagit aux champs magnétiques qui perturbent la détection des mouvements du véhicule, de sorte qu'une UEV couplée puisse détecter, enregistrer et stocker les anomalies du capteur, exigence connexe 161 bis.»

12.5 Au chapitre 3 «ESSAIS DE FONCTIONNEMENT DU DÉTECTEUR DE MOUVEMENT», la nouvelle exigence suivante est ajoutée au point 3 «Essais de fonctionnement»:

«3.4. Interface d'unité embarquée sur le véhicule, Exigence 001 bis.»

13. **MODIFICATIONS APPORTÉES À L'APPENDICE 12 (ADAPTATEUR POUR LES VÉHICULES DES TYPES M 1 ET N1)**

La nouvelle exigence suivante est ajoutée au chapitre 7, point 7.2:

«3.3 Vérifier que l'adaptateur est immunisé contre les champs magnétiques. Ou bien, vérifier que l'adaptateur réagit aux champs magnétiques qui perturbent la détection des mouvements du véhicule, de sorte qu'une UEV connectée puisse détecter, enregistrer et stocker les anomalies du capteur, Exigence connexe 161 bis.»
