

## RÈGLEMENT (CEE) N° 3821/85 DU CONSEIL

du 20 décembre 1985

## concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis de l'Assemblée <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que le règlement (CEE) n° 1463/70 <sup>(4)</sup>, modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2828/77 <sup>(5)</sup>, a introduit un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ;

considérant que, compte tenu des modifications exposées ci-après, il convient, dans un souci de clarté, de réunir en un texte unique l'ensemble des dispositions applicables en la matière et, par voie de conséquence, d'abroger le règlement (CEE) n° 1463/70 ; qu'il convient toutefois de maintenir en vigueur pour une période déterminée l'exemption prévue à l'article 3 paragraphe 1 pour certains transports de voyageurs ;

considérant que l'utilisation d'un appareil de contrôle susceptible d'indiquer les groupes de temps visés dans le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route <sup>(6)</sup>, est de nature à assurer un contrôle efficace de ces dispositions ;

considérant que l'obligation d'utiliser un tel appareil de contrôle ne peut être imposée qu'aux véhicules immatriculés dans les États membres ; que certains de ces véhicules peuvent, en outre, être exclus sans inconvénients du champ d'application du présent règlement ;

considérant que les États membres devraient être habilités, avec l'autorisation de la Commission, à dispenser certains véhicules de l'application des dispositions du présent règlement dans des circonstances exceptionnelles ; que, dans des cas d'urgence, ces dispenses devraient pouvoir être accordées pour un temps limité sans autorisation préalable de la Commission ;

considérant que, pour réaliser un contrôle efficace, l'appareil doit être d'un fonctionnement sûr et d'un emploi facile et être conçu de façon à exclure au maximum des possibilités de fraude ; que, à cet effet, il importe notamment que l'appareil de contrôle fournisse sur des feuilles individuelles à chaque conducteur des indications enregist-

trées des différents groupes de temps suffisamment précises et aisément identifiables ;

considérant qu'un enregistrement automatique d'autres éléments de la marche du véhicule, tels que vitesse et parcours, peut contribuer sensiblement à la sécurité routière et à la conduite rationnelle du véhicule et que, par conséquent, il paraît opportun de prévoir que l'appareil enregistre également ces éléments ;

considérant qu'il est nécessaire de fixer des normes communautaires de construction et d'installation des appareils de contrôle et de prévoir une procédure d'homologation CEE, afin d'éviter toute entrave sur tout le territoire des États membres, à l'immatriculation, à la mise en circulation ou à l'usage, ainsi qu'à l'utilisation de tels appareils ;

considérant que, en cas de divergences entre États membres portant sur une homologation CEE, il convient que la Commission puisse statuer par voie de décision sur le différend lorsque les États concernés n'ont pu le régler dans un délai de six mois ;

considérant qu'il serait utile, pour l'application du présent règlement et la prévention d'abus, de faire délivrer aux conducteurs qui le demandent une copie de leurs feuilles d'enregistrement ;

considérant que les objectifs susvisés de contrôle des temps de travail et de repos nécessitent que les employeurs et les conducteurs soient tenus à veiller au bon fonctionnement de l'appareil en exécutant avec soin les opérations requises par la réglementation ;

considérant que les dispositions relatives au nombre de feuilles d'enregistrement qu'un conducteur doit emporter doivent être modifiées par suite du remplacement de la semaine mobile par la semaine fixe ;

considérant que le progrès de la technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques définies par les annexes du présent règlement ; qu'il convient, pour faciliter la mise en œuvre des mesures nécessaires à cet effet, de prévoir une procédure de coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité consultatif ;

considérant qu'il convient que les États membres échangent les informations disponibles sur les infractions constatées ;

considérant que, dans le but d'assurer un fonctionnement sûr et régulier de l'appareil de contrôle, il convient de prévoir des conditions uniformes pour les vérifications et contrôles périodiques auxquels l'appareil installé doit être soumis,

<sup>(1)</sup> JO n° C 100 du 12. 4. 1984, p. 3, et JO n° C 223 du 3. 9. 1985, p. 5.

<sup>(2)</sup> JO n° C 122 du 20. 5. 1985, p. 168.

<sup>(3)</sup> JO n° C 104 du 25. 4. 1985, p. 4, et JO n° C 303 du 25. 11. 1985, p. 29.

<sup>(4)</sup> JO n° L 164 du 27. 7. 1970, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO n° L 334 du 24. 12. 1977, p. 11.

<sup>(6)</sup> Voir p. 1 du présent Journal officiel.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

## CHAPITRE PREMIER

### Principes et champ d'application

#### Article premier

L'appareil de contrôle au sens du présent règlement doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent règlement, y compris les annexes I et II.

#### Article 2

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 1<sup>er</sup> du règlement (CEE) n° 3820/85 sont applicables.

#### Article 3

1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 et à l'article 14 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 3820/85.

2. Les États membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 3820/85. Les États membres informent la Commission de toute dispense accordée au titre du présent paragraphe.

3. Les États membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules affectés aux transports visés à l'article 13 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 3820/85. Dans des cas d'urgence, ils peuvent accorder une dispense temporaire ne dépassant pas trente jours, notifiée immédiatement à la Commission. La Commission notifie aux autres États membres toute dispense accordée au titre du présent paragraphe.

4. Les États membres peuvent exiger pour les transports nationaux l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.

## CHAPITRE II

### Homologation

#### Article 4

Toute demande d'homologation CEE pour un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, accompagnée des documents descriptifs appropriés, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès d'un État membre. Pour un même modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

#### Article 5

Chaque État membre accorde l'homologation CEE à tout modèle d'appareil de contrôle ou à tout modèle de feuille d'enregistrement si ceux-ci sont conformes aux prescriptions de l'annexe I et si l'État membre est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation CEE de modèle complémentaire de la part de l'État membre qui a accordé l'homologation CEE initiale.

#### Article 6

Les États membres attribuent au demandeur une marque d'homologation CEE conforme au modèle établi à l'annexe II pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement qu'ils homologuent en vertu de l'article 5.

#### Article 7

Les autorités compétentes de l'État membre auprès duquel la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres États membres, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie des documents descriptifs nécessaires, ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus, elles communiquent la motivation de la décision.

#### Article 8

1. Si l'État membre qui a procédé à l'homologation CEE visée à l'article 5 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement portant la marque d'homologation CEE qu'il a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'il a homologué, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation CEE.

2. L'État membre qui a accordé une homologation CEE doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes au présent règlement, y compris ses annexes, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.

3. Si l'État membre ayant accordé une homologation CEE est informé par un autre État membre de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, il prend également, après consultation de ce dernier, les mesures prévues auxdits paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.

4. L'État membre qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles dispensés de la vérification primitive CEE, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences du présent règlement.

En tout cas, les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement et informent la Commission, dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation CEE accordée et d'autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces mesures.

5. Si l'État membre qui a procédé à une homologation CEE conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont il a été informé, les États membres intéressés s'efforcent de régler le différend. La Commission est tenue informée.

Au cas où, dans un délai de quatre mois à compter de l'information visée au paragraphe 3, les pourparlers entre les États membres n'ont pas abouti à un accord, la Commission, après consultation des experts de tous les États membres et après examen de tous les facteurs y afférents, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de six mois une décision qui est notifiée aux États membres intéressés et communiquée simultanément aux autres États membres. La Commission fixe, selon les cas, le délai de mise en application de sa décision.

#### Article 9

1. Le demandeur de l'homologation CEE pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du ou des types appropriés.

2. Les autorités compétentes de chaque État membre indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

#### Article 10

Les États membres ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation CEE visée à l'article 6 et de la plaquette d'installation visée à l'article 12.

#### Article 11

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, prise en vertu du présent règlement, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

### CHAPITRE III

#### Installation et contrôle

##### Article 12

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les

installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres, après que celles-ci ont entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue. Les autorités compétentes de chaque État membre tiennent un registre des marques utilisées.

3. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés et se communiquent copie des marques utilisées.

4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions du présent règlement est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues à l'annexe I.

### CHAPITRE IV

#### Dispositions d'utilisation

##### Article 13

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation de l'appareil.

##### Article 14

1. L'employeur délivre aux conducteurs un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

2. L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle.

##### Article 15

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement souillées ou endommagées. À cet effet, les feuilles doivent être protégées de manière adéquate.

En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille endommagée à la feuille de réserve utilisée pour la remplacer.

2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3 second tiret points b), c) et d) sont inscrits, de façon lisible et sans souillure des feuilles, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I rubrique II points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

### 3. Les conducteurs :

— veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule,

— actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes :

a) sous le signe  : le temps de conduite ;

b) sous le signe  : tous les autres temps de travail ;

c) sous le signe  : le temps de disponibilité, à savoir :

— le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux,

— le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule,

— le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule ;

d) sous le signe  : les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

4. Chaque État membre peut permettre, pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées au paragraphe 3 second tiret points b) et c) soient toutes enregistrées sous le signe .

5. Le conducteur doit porter sur la feuille d'enregistrement les indications suivantes :

a) ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille ;

b) la date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille ;

c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille ;

d) le relevé du compteur kilométrique :

- avant le premier voyage enregistré sur la feuille,
- à la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille,
- en cas de changement de véhicule pendant la journée de service (compteur du véhicule auquel il a été affecté et compteur du véhicule auquel il va être affecté) ;

e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

6. L'appareil doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

L'appareil doit en outre être conçu de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. Le conducteur doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle, les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit.

### Article 16

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent.

Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.

Les États membres peuvent prévoir, dans le cadre des dispositions prévues à l'article 19, la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule pour les cas où il n'est pas remédié à la panne ou au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées ci-avant.

2. Durant la période de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil, les conducteurs doivent reporter les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ils ne sont plus enregistrés par l'appareil de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille *ad hoc* à joindre à la feuille d'enregistrement.

## CHAPITRE V

### Dispositions finales

#### Article 17

Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation des annexes au progrès technique sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 18.

*Article 18*

1. Il est institué un comité pour l'adaptation du présent règlement au progrès technique, ci-après dénommé « comité », qui est composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.
2. Le comité établit son règlement intérieur.
3. Au cas où il est fait référence à la procédure définie au présent article, le comité est saisi par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande du représentant d'un État membre.
4. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet de mesures à prendre. Le comité émet son avis sur le projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question. Il se prononce à la majorité qualifiée conformément à l'article 148 paragraphe 2 du traité CEE. Le président ne prend pas part au vote.
5. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.  
b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.  
c) Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

*Article 19*

1. Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 20 décembre 1985.

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

2. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.

3. Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes informations disponibles concernant :

- les infractions au présent règlement commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
- les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

*Article 20*

Le règlement (CEE) n° 1463/70 est abrogé.

Toutefois, l'article 3 paragraphe 1 dudit règlement reste applicable jusqu'au 31 décembre 1989 aux véhicules et aux conducteurs affectés aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dans la mesure où les véhicules effectuant ces services ne sont pas équipés d'un appareil de contrôle utilisé conformément au présent règlement.

*Article 21*

Le présent règlement entre en vigueur le 29 septembre 1986.

*Par le Conseil*

*Le président*

R. KRIEPS

## ANNEXE I

## CONDITIONS DE CONSTRUCTION, D'ESSAI, D'INSTALLATION ET DE CONTRÔLE

## I. DÉFINITIONS

Aux termes de la présente annexe, on entend par :

a) **appareil de contrôle :**

appareil destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer et enregistrer d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules et sur certains temps de travail de leurs conducteurs ;

b) **feuille d'enregistrement :**

feuille conçue pour recevoir et fixer des enregistrements, à placer dans l'appareil de contrôle et sur laquelle les dispositifs scripteurs de celui-ci inscrivent de façon continue les diagrammes des données à enregistrer ;

c) **constante de l'appareil de contrôle :**

caractéristique numérique donnant la valeur du signal d'entrée nécessaire pour obtenir l'indication et l'enregistrement d'une distance parcourue de 1 km ; cette constante doit être exprimée soit en tours par kilomètre ( $k = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $k = \dots \text{imp/km}$ ) ;

d) **coefficient caractéristique du véhicule :**

caractéristique numérique donnant la valeur du signal de sortie émis par la pièce prévue sur le véhicule pour son raccordement à l'appareil de contrôle (prise de sortie de la boîte de vitesse dans certains cas, roue du véhicule dans d'autres cas), quand le véhicule parcourt la distance de 1 km mesurée dans les conditions normales d'essai (voir rubrique VI point 4 de la présente annexe). Le coefficient caractéristique est exprimé soit en tours par kilomètre ( $w = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $w = \dots \text{imp/km}$ ) ;

e) **circonférence effective des pneus des roues :**

moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit se faire dans les conditions normales d'essai (voir rubrique VI point 4 de la présente annexe) et est exprimée sous la forme «  $l = \dots \text{mm}$  ».

## II. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES ET FONCTIONS DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

L'appareil doit fournir l'enregistrement des éléments suivants :

- 1) distance parcourue par le véhicule ;
- 2) vitesse du véhicule ;
- 3) temps de conduite ;
- 4) autres temps de travail et temps de disponibilité ;
- 5) interruptions de travail et temps de repos journaliers ;
- 6) ouverture du boîtier contenant la feuille d'enregistrement.

Pour les véhicules utilisés par deux conducteurs, l'appareil doit permettre l'enregistrement des temps visés aux points 3, 4 et 5 simultanément et de façon différenciée sur deux feuilles distinctes.

## III. CONDITIONS DE CONSTRUCTION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

a) **Généralités**

1. *Pour l'appareil de contrôle, les dispositifs suivants sont prescrits :*

## 1.1. des dispositifs indicateurs :

- de la distance parcourue (compteur totalisateur),
- de la vitesse (tachymètre),
- de temps (horloge) ;

## 1.2. des dispositifs enregistreurs comprenant :

- un enregistreur de la distance parcourue,
- un enregistreur de la vitesse,
- un ou des enregistreurs de temps répondant aux conditions fixées à la rubrique III point c) sous 4 ;

1.3. un dispositif marqueur indiquant sur la feuille d'enregistrement toute ouverture du boîtier contenant cette feuille.

2. La présence éventuelle dans l'appareil de dispositifs autres que ceux énumérés ci-avant ne doit pas compromettre le bon fonctionnement des dispositifs obligatoires ni gêner leur lecture.

L'appareil doit être présenté à l'homologation muni de ces dispositifs complémentaires éventuels.

3. *Matériaux*

- 3.1. Tous les éléments constitutifs de l'appareil de contrôle doivent être réalisés en matériaux d'une stabilité et d'une résistance mécanique suffisantes et de caractéristiques électriques et magnétiques invariables.
- 3.2. Tout changement d'un élément de l'appareil ou de la nature des matériaux employés pour sa fabrication doit être approuvé, avant l'utilisation, par l'autorité qui a homologué l'appareil.

4. *Mesurage de la distance parcourue*

Les distances parcourues peuvent être totalisées et enregistrées :

- soit en marche avant et en marche arrière,
- soit uniquement en marche avant.

L'enregistrement éventuel des manœuvres de marche arrière ne doit absolument pas influencer sur la clarté et la précision des autres enregistrements.

5. *Mesurage de la vitesse*

- 5.1. L'étendue de mesure de vitesse est fixée par le certificat d'homologation du modèle.
- 5.2. La fréquence propre et le dispositif d'amortissement du mécanisme de mesure doivent être tels que les dispositifs indicateur et enregistreur de vitesse puissent, dans l'étendue de mesure, suivre les accélérations jusque  $2 \text{ m/s}^2$ , dans les limites des tolérances admises.

6. *Mesurage du temps (horloge)*

- 6.1. La commande du dispositif de remise à l'heure doit se trouver à l'intérieur d'un boîtier contenant la feuille d'enregistrement, dont chaque ouverture est marquée automatiquement sur la feuille d'enregistrement.
- 6.2. Si le mécanisme d'avancement de la feuille d'enregistrement est commandé par l'horloge, la durée de fonctionnement correct de celle-ci, après remontage complet, devra être supérieure d'au moins 10 % à la durée d'enregistrement correspondant au chargement maximal de l'appareil en feuille(s).

7. *Éclairage et protection*

- 7.1. Les dispositifs indicateurs de l'appareil doivent être pourvus d'un éclairage adéquat non éblouissant.
- 7.2. Pour les conditions normales d'utilisation, toutes les parties internes de l'appareil doivent être protégées contre l'humidité et la poussière. Elles doivent en outre être protégées contre l'accessibilité par des enveloppes susceptibles d'être scellées.

**b) Dispositifs indicateurs**

1. *Indicateur de la distance parcourue (compteur totalisateur)*

- 1.1. la valeur du plus petit échelon du dispositif indicateur de la distance parcourue doit être de 0,1 km. Les chiffres exprimant les hectomètres doivent pouvoir être distingués nettement de ceux exprimant les nombres entiers de kilomètres.
- 1.2. Les chiffres du compteur totalisateur doivent être clairement lisibles et avoir une hauteur apparente de 4 mm au moins.
- 1.3. Le compteur totalisateur doit pouvoir indiquer jusqu'à 99 999,9 km au moins.

2. *Indicateur de la vitesse (tachymètre)*

- 2.1. À l'intérieur de l'étendue de mesure, l'échelle de la vitesse doit être graduée uniformément par 1, 2, 5 ou 10 km/h. La valeur en vitesse de l'échelon (intervalle compris entre deux repères successifs) ne doit pas excéder 10 % de la vitesse maximale figurant en fin d'échelle.
- 2.2. L'étendue d'indication au-delà de l'étendue de mesure ne doit pas être chiffrée.
- 2.3. La longueur de l'intervalle de la graduation correspondant à une différence de vitesse de 10 km/h ne doit pas être inférieure à 10 mm.
- 2.4. Sur un indicateur à aiguille, la distance entre l'aiguille et le cadran ne doit pas dépasser 3 mm.

3. *Indicateur de temps (horloge)*

L'indicateur de temps doit être visible de l'extérieur de l'appareil et la lecture doit en être sûre, facile et non ambiguë.

**c) Dispositifs enregistreurs****1. Généralités**

- 1.1. Dans tout appareil, quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement (bande ou disque), il doit être prévu un repère permettant un placement correct de la feuille d'enregistrement de façon que soit assurée la correspondance entre l'heure indiquée par l'horloge et le marquage horaire sur la feuille.
- 1.2. Le mécanisme entraînant la feuille d'enregistrement doit garantir que celle-ci soit entraînée sans jeu et puisse être placée et enlevée librement.
- 1.3. Le dispositif d'avancement de la feuille d'enregistrement, lorsque celle-ci a la forme d'un disque, sera commandé par le mécanisme de l'horloge. Dans ce cas, le mouvement de rotation de la feuille sera continu et uniforme, avec une vitesse minimale de 7 mm/h mesurée sur le bord intérieur de la couronne circulaire délimitant la zone d'enregistrement de la vitesse.

Dans les appareils du type à bande, lorsque le dispositif d'avancement des feuilles est commandé par le mécanisme de l'horloge, la vitesse d'avancement rectiligne sera de 10 mm/h au moins.

- 1.4. Les enregistrements de la distance parcourue, de la vitesse du véhicule et de l'ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement doivent être automatiques.

**2. Enregistrement de la distance parcourue**

- 2.1. Toute distance parcourue de 1 km doit être représentée sur le diagramme par une variation d'au moins 1 mm de la coordonnée correspondante.
- 2.1. Même à des vitesses se situant à la limite supérieure de l'étendue de mesure, le diagramme des parcours doit encore être clairement lisible.

**3. Enregistrement de la vitesse**

- 3.1. Le stylet d'enregistrement de la vitesse doit avoir en principe un mouvement rectiligne et perpendiculaire à la direction de déplacement de la feuille d'enregistrement, quelle que soit la géométrie de celle-ci.

Toutefois, un mouvement curviligne du stylet peut être admis si les conditions suivantes sont remplies :

- le tracé par le stylet est perpendiculaire à la circonférence moyenne (dans le cas de feuilles en forme de disques) ou à l'axe de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse (dans le cas de feuilles en forme de bandes),
- le rapport entre le rayon de courbure du tracé décrit par le stylet et la largeur de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse n'est pas inférieure à 2,4 : 1 quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement,
- les différents traits de l'échelle de temps doivent traverser la zone d'enregistrement selon une courbe de même rayon que le tracé décrit par le stylet. La distance entre les traits doit correspondre à une heure au maximum de l'échelle de temps.

- 3.2. Toute variation de 10 km/h de la vitesse doit être représentée, sur le diagramme, par une variation d'au moins 1,5 mm de la coordonnée correspondante.

**4. Enregistrement des temps**

- 4.1. L'appareil de contrôle doit être construit de manière telle que, moyennant la manœuvre éventuelle d'un dispositif de commutation, soit possible l'enregistrement automatique et différencié de quatre groupes de temps tels qu'ils sont indiqués à l'article 15 du règlement.
- 4.2. Les caractéristiques des tracés, leurs positions relatives et, éventuellement, les signes prévus à l'article 15 du règlement doivent permettre de reconnaître clairement la nature des différents temps.

La nature des différents groupes de temps est représentée, dans le diagramme, par des différences d'épaisseur de traits s'y rapportant ou par tout autre système d'une efficacité au moins égale du point de vue de la lisibilité et de l'interprétation du diagramme.

- 4.3. Dans le cas de véhicules utilisés par un équipage composé de plusieurs conducteurs, les enregistrements du point 4.1 doivent être réalisés sur deux feuilles distinctes, chacune étant attribuée à un conducteur. Dans ce cas, l'avancement des différentes feuilles doit être assuré soit par le même mécanisme, soit par des mécanismes synchronisés.

**d) Dispositif de fermeture**

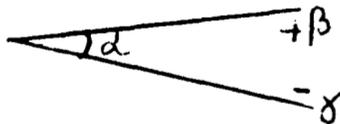
1. Le boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doivent être pourvus d'une serrure.
2. Toute ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doit être marquée automatiquement sur la ou les feuilles.

## e) Inscriptions

1. Sur le cadran de l'appareil doivent figurer les inscriptions suivantes :
  - à proximité du nombre indiqué par le compteur totalisateur, l'unité de mesure des distances sous la forme de son symbole « km »,
  - à proximité de l'échelle des vitesses, l'indication « km/h »,
  - l'étendue de mesure du tachymètre, sous la forme « Vmin ... km/h, Vmax ... km/h ». Cette indication n'est pas nécessaire si elle figure sur la plaque signalétique de l'appareil.

Toutefois, ces prescriptions ne sont pas applicables aux appareils de contrôle homologués avant le 10 août 1970.

2. Sur la plaque signalétique rendue solidaire de l'appareil doivent figurer les indications suivantes, qui doivent être visibles sur l'appareil installé :
  - nom et adresse du fabricant de l'appareil,
  - numéro de fabrication et année de construction,
  - marque d'homologation du modèle de l'appareil,
  - la constante de l'appareil sous forme « k = ... tr/km » ou « k = ... imp/km »,
  - éventuellement, l'étendue de mesure de la vitesse sous la forme indiquée au point 1,
  - si la sensibilité de l'instrument à l'angle d'inclinaison est susceptible d'influer sur les indications données par l'appareil au-delà des tolérances admises, l'orientation angulaire admissible sous la forme :



dans laquelle  $\alpha$  représente l'angle mesuré à partir de la position horizontale de la face avant (orientée vers le haut) de l'appareil pour lequel l'instrument est réglé,  $\beta$  et  $\gamma$  représentant respectivement les écarts limites admissibles vers le haut et vers le bas par rapport à l'angle  $\alpha$ .

## f) Erreurs maximales tolérées (dispositifs indicateurs et enregistreurs)

1. Au banc d'essai ayant installation :
  - a) distance parcourue :
    - 1 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ;
  - b) vitesse :
    - 3 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ;
  - c) temps :
    - $\pm 2$  mn par jour avec maximum de 10 mn par 7 jours dans le cas où la durée de marche de l'horloge après remontage n'est pas inférieure à cette période.
2. À l'installation :
  - a) distance parcourue :
    - 2 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ;
  - b) vitesse :
    - 4 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ;
  - c) temps :
    - $\pm 2$  mn par jour ou
    - $\pm 10$  mn par 7 jours.
3. En usage :
  - a) distance parcourue :
    - 4 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km ;
  - b) vitesse :
    - 6 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle ;
  - c) temps :
    - $\pm 2$  mn par jour ou
    - $\pm 10$  mn par 7 jours.
4. Les erreurs maximales tolérées énumérées aux points 1, 2 et 3 sont valables pour des températures situées entre 0 et 40 °C, les températures étant relevées à proximité immédiate de l'appareil.
5. Les erreurs maximales tolérées énumérées aux points 2 et 3 s'entendent lorsqu'elles sont mesurées dans les conditions énumérées à la rubrique VI.

#### IV. FEUILLES D'ENREGISTREMENT

##### a) Généralités

1. Les feuilles d'enregistrement doivent être d'une qualité telle qu'elles n'empêchent pas le fonctionnement normal de l'appareil et que les enregistrements qu'elles supportent soient indélébiles et clairement lisibles et identifiables.

Les feuilles d'enregistrement doivent conserver leurs dimensions et leurs enregistrements dans des conditions normales d'hygrométrie et de température.

Il doit, en outre, être possible d'inscrire sur les feuilles, sans les détériorer et sans empêcher la lisibilité des enregistrements, les indications mentionnées à l'article 15 paragraphe 5 du règlement.

Dans des conditions normales de conservation, les enregistrements doivent rester lisibles avec précision pendant au moins un an.

2. La capacité minimale d'enregistrement des feuilles, quelle que soit leur forme, doit être de vingt-quatre heures.

Si plusieurs disques sont reliés entre eux afin d'augmenter la capacité d'enregistrement continu réalisable sans intervention du personnel, les raccordements entre les différents disques doivent être réalisés de telle manière que les enregistrements, aux endroits de passage d'un disque au suivant, ne présentent ni interruptions ni chevauchements.

##### b) Zones d'enregistrement et leurs graduations

1. Les feuilles d'enregistrement comportent les zones d'enregistrement suivantes :
  - une zone exclusivement réservée aux indications relatives à la vitesse,
  - une zone exclusivement réservée aux indications relatives aux distances parcourues,
  - une ou des zones pour les indications relatives aux temps de conduite, aux autres temps de travail et aux temps de disponibilité, aux interruptions de travail et au repos des conducteurs.
2. La zone réservée à l'enregistrement de la vitesse doit être subdivisée au moins de 20 en 20 km/h. La vitesse correspondante doit être indiquée en chiffres sur chaque ligne de cette subdivision. Le symbole km/h doit figurer au moins une fois à l'intérieur de cette zone. La dernière ligne de cette zone doit coïncider avec la limite supérieure de l'étendue de mesure.
3. La zone réservée à l'enregistrement des parcours doit être imprimée de façon à permettre la lecture aisée du nombre de kilomètres parcourus.
4. La ou les zones réservées à l'enregistrement des temps visées au point 1 doivent porter les mentions nécessaires pour individualiser sans ambiguïté les divers groupes de temps.

##### c) Indications imprimées sur les feuilles d'enregistrement

Chaque feuille doit porter, imprimées, les indications suivantes :

- nom et adresse ou marque du fabricant,
- marque d'homologation du modèle de la feuille,
- marque d'homologation du ou des modèles d'appareils dans lesquels la feuille est utilisable,
- limite supérieure de la vitesse enregistrable imprimée en km/h.

Chaque feuille doit en outre porter, imprimée, au moins une échelle de temps graduée de façon à permettre la lecture directe du temps par intervalles de 15 mn ainsi qu'une détermination simple des intervalles de 5 mn.

##### d) Espace libre pour les inscriptions manuscrites

Un espace libre sur les feuilles doit être prévu pour permettre au conducteur d'y reporter au moins les mentions manuscrites suivantes :

- le nom et le prénom du conducteur,
- la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille,
- le ou les numéros de la plaque d'immatriculation du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille,
- les relevés du compteur kilométrique du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille,
- l'heure du changement de véhicule.

#### V. INSTALLATION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

1. Les appareils de contrôle doivent être placés sur les véhicules de manière telle que, d'une part, le conducteur puisse aisément surveiller, de sa place, l'indicateur de vitesse, le compteur totalisateur et l'horloge et que, d'autre part, tous leurs éléments, y compris ceux de transmission, soient protégés contre toute détérioration fortuite.

2. La constante de l'appareil de contrôle doit pouvoir être adaptée au coefficient caractéristique du véhicule au moyen d'un dispositif adéquat appelé adaptateur.

Les véhicules à plusieurs rapports de pont doivent être munis d'un dispositif de commutation ramenant automatiquement ces divers rapports à celui pour lequel l'adaptation de l'appareil au véhicule est réalisée par l'adaptateur.

3. Une plaquette d'installation bien visible est fixée sur le véhicule à proximité de l'appareil, ou sur l'appareil même, après la vérification lors de la première installation. Après chaque intervention d'un installateur ou atelier agréé nécessitant une modification de réglage de l'installation proprement dite, une nouvelle plaquette, remplaçant la précédente, doit être apposée.

La plaquette doit porter au moins les mentions suivantes :

- nom, adresse ou marque de l'installateur ou atelier agréé,
- coefficient caractéristique du véhicule, sous la forme «  $w = \dots \text{tr/km}$  » «  $w = \dots \text{imp/km}$  »,
- circonférence effective des pneus des roues sous la forme «  $l = \dots \text{mm}$  »,
- la date du relevé du coefficient caractéristique du véhicule et du mesurage de la circonférence effective des pneus des roues.

4. *Scellements*

Les éléments suivants doivent être scellés :

- a) la plaquette d'installation, à moins qu'elle ne soit appliquée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans destruction des indications ;
- b) les extrémités de la liaison entre l'appareil de contrôle proprement dit et le véhicule ;
- c) l'adaptateur proprement dit et son insertion dans le circuit ;
- d) le dispositif de commutation pour les véhicules à plusieurs rapports de pont ;
- e) les liaisons de l'adaptateur et du dispositif de commutation aux autres éléments de l'installation ;
- f) les enveloppes prévues à la rubrique III point a) sous 7.2.

Pour des cas particuliers, d'autres scellements peuvent être prévus lors de l'homologation du modèle d'appareil et mention de l'emplacement de ces scellements doit être faite sur la fiche d'homologation.

Seuls les scellements de liaison visés aux points b), c) et e) peuvent être enlevés dans ces cas d'urgence ; tout bris de ces scellements doit faire l'objet d'une justification par écrit tenue à la disposition de l'autorité compétente.

## VI. VÉRIFICATIONS ET CONTRÔLES

Les États membres désignent les organismes qui doivent effectuer les vérifications et contrôles.

1. *Certification des instruments neufs ou réparés*

Tout appareil individuel, neuf ou réparé, est certifié, en ce qui concerne son bon fonctionnement et l'exactitude de ses indications et enregistrements dans les limites fixées à la rubrique III point f) sous 1, par le scellement prévu à la rubrique V point 4 sous f).

Les États membres peuvent instaurer à cet effet la vérification primitive, qui est le contrôle et la confirmation de la conformité d'un appareil neuf ou remis à neuf avec le modèle homologué et/ou avec les exigences du règlement, y compris ses annexes, ou déléguer la certification aux fabricants ou à leurs mandataires.

2. *Installation*

Lors de son installation à bord d'un véhicule, l'appareil et l'installation dans son ensemble doivent satisfaire aux dispositions relatives aux erreurs maximales tolérées fixées à la rubrique III point f) sous 2.

Les essais de contrôle y afférents sont exécutés, sous sa responsabilité, par l'installateur ou l'atelier agréé.

3. *Contrôles périodiques*

- a) Des contrôles périodiques des appareils installés sur les véhicules ont lieu au moins tous les deux ans et peuvent être effectués, entre autres, dans le cadre des inspections techniques des véhicules automobiles.

Seront notamment contrôlés :

- l'état de bon fonctionnement de l'appareil,
- la présence du signe d'homologation sur les appareils,

- la présence de la plaquette d'installation,
- l'intégrité des scellements de l'appareil et des autres éléments de l'installation,
- la circonférence effective des pneus.

b) Le contrôle du respect des dispositions de la rubrique II point f) sous 3, relative aux erreurs maximales tolérées en usage, sera effectué au moins une fois tous les six ans, avec possibilité, pour tout État membre, de prescrire un délai plus court pour les véhicules immatriculés sur son territoire. Ce contrôle comporte obligatoirement le remplacement de la plaquette d'installation.

4. *Détermination des erreurs*

La détermination des erreurs à l'installation et à l'usage s'effectue dans les conditions suivantes, à considérer comme conditions normales d'essai :

- véhicules à vide, en conditions normales de marche,
- pression des pneus conforme aux indications données par le fabricant,
- usure des pneus dans les limites admises par les prescriptions en vigueur,
- mouvement du véhicule : celui-ci doit se déplacer, mû par son propre moteur, en ligne droite, sur une aire plane à une vitesse de  $50 \pm 5$  km/h ; le contrôle, pourvu qu'il soit d'une exactitude comparable, peut également être effectué sur un banc d'essai approprié.

ANNEXE II

MARQUE ET FICHE D'HOMOLOGATION

I. MARQUE D'HOMOLOGATION

1. La marque d'homologation est composée :

— d'un rectangle à l'intérieur duquel est placé la lettre « e » minuscule suivie d'un numéro distinctif ou d'une lettre distinctive du pays ayant délivré l'homologation, conformément aux conventions suivantes :

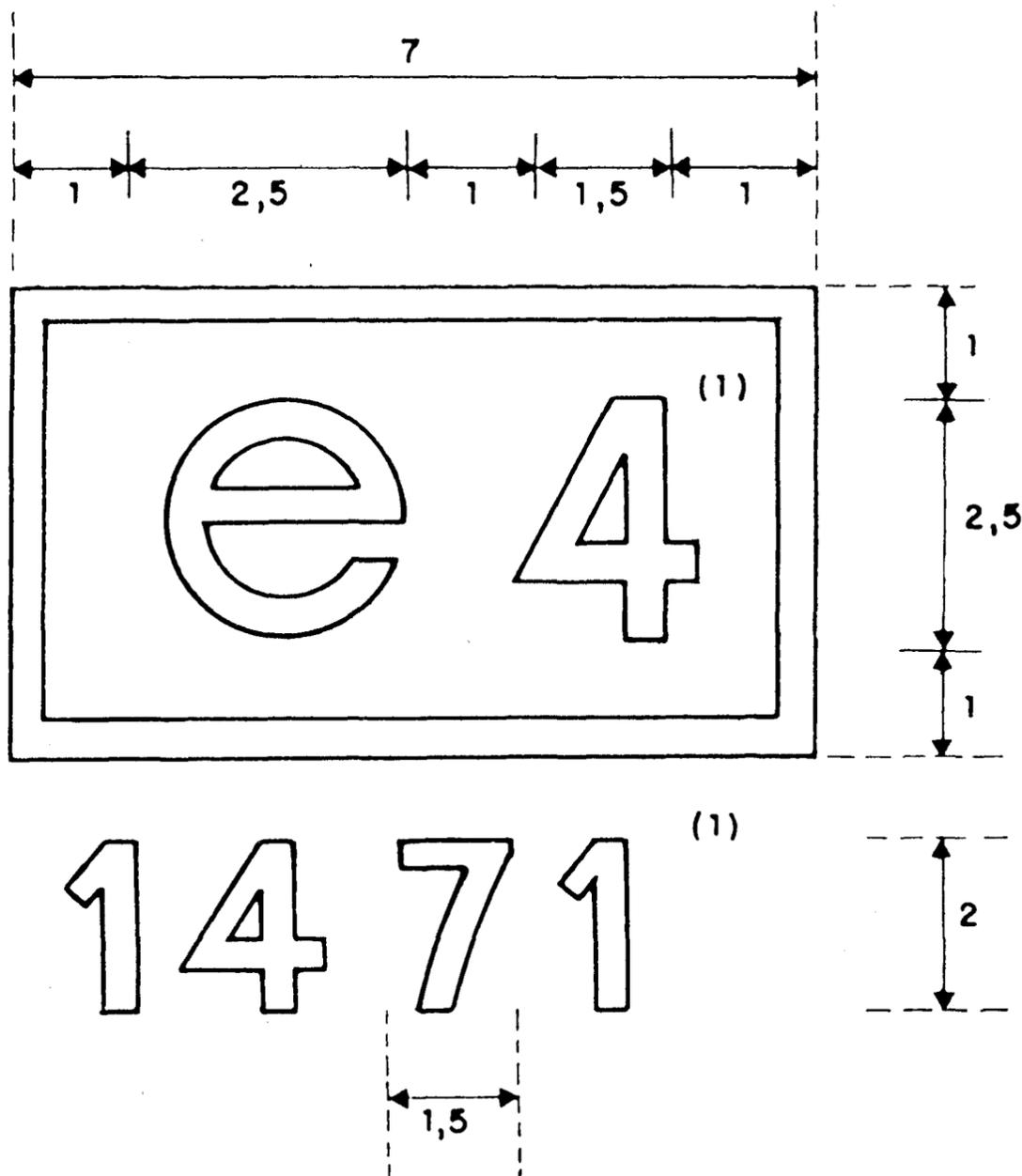
Belgique	6
Danemark	18
Allemagne	1
Grèce	GR
Espagne	9
France	2
Irlande	IRL
Italie	3
Luxembourg	13
Pays-Bas	4
Portugal	21
Royaume-Uni	11,

et

— d'un numéro d'homologation correspondant au numéro de la fiche d'homologation établie pour le prototype de l'appareil de contrôle ou de la feuille, placé dans une position quelconque à proximité du rectangle.

2. La marque d'homologation est apposée sur la plaquette signalétique de chaque appareil et sur chaque feuille d'enregistrement. Elle doit être indélébile et rester toujours bien lisible.

3. Les dimensions de la marque d'homologation dessinées ci-après sont exprimées en mm, ces dimensions constituant des minima. Les rapports entre ces dimensions doivent être respectés.



(1) Ces chiffres sont donnés à titre indicatif uniquement.

## II. FICHE D'HOMOLOGATION

L'État ayant procédé à une homologation délivre au demandeur une fiche d'homologation, établie selon le modèle figurant ci-après. Pour la communication aux autres États membres des homologations accordées ou des retraits éventuels, chaque État membre utilise des copies de ce document.

## FICHE D'HOMOLOGATION

Nom de l'administration compétente .....

Communication concernant (1) :

- l'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle
- le retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle
- l'homologation de feuille d'enregistrement
- le retrait d'homologation de feuille d'enregistrement

N° d'homologation .....

1. Marque de fabrique ou de commerce .....

2. Dénomination du modèle .....

3. Nom du fabricant .....

4. Adresse du fabricant .....

5. Présenté à l'homologation le .....

5. Laboratoire d'essai .....

7. Date et numéro du procès-verbal du laboratoire .....

8. Date de l'homologation .....

9. Date du retrait de l'homologation .....

10. Modèle(s) d'appareil(s) de contrôle sur lequel(s) la feuille est destinée à être utilisée .....

11. Lieu .....

12. Date .....

13. En annexe, documents descriptifs .....

14. Remarques

.....  
(Signature)

(1) Rayer les mentions inutiles.