

31977L0095

31.1.1977

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 26/59

DYREKTYWA RADY
z dnia 21 grudnia 1976 r.
w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do taksometrów
(77/95/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

w Państwach Członkowskich zarówno konstrukcja taksometrów, jak i metody kontroli taksometrów, podlegają obowiązkowym przepisom, które różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich i w konsekwencji utrudniają handel takimi przyrządami; z tego powodu niezbędne jest zbliżenie tych przepisów;

dyrektywa Rady 71/316/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do wspólnych przepisów dotyczących przyrządów pomiarowych oraz metod kontroli metrologicznej ⁽³⁾, zmieniona Aktem Przystąpienia ⁽⁴⁾, ustanawia procedury zatwierdzenia typu EWG i procedury legalizacji pierwotnej EWG; zgodnie z tą dyrektywą konieczne jest ustanowienie warunków technicznych, które muszą być spełnione przy produkcji oraz przy obsłudze taksometrów, aby mogły być swobodnie przywożone, wprowadzane do obrotu i użytkowania po wykonaniu wymaganych sprawdzeń i po wyposażeniu ich w wymagane znaki i cechy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa dotyczy przyrządów do pomiaru czasu i długości drogi przebytej zwanych „taksometrami”.

Liczniki te są zdefiniowane w pkt 1.1 Załącznika do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Taksometry, które mogą być opatrzone znakami i cechami EWG, są opisane w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Podlegają one procedurze zatwierdzenia typu EWG i procedurze legalizacji pierwotnej EWG zgodnie z warunkami przedstawionymi w pkt 1.2.2 załącznika II do dyrektywy 71/316/EWG.

Artykuł 3

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić, zakazać ani ograniczyć wprowadzenia na rynek taksometrów opatrzonych znakiem zatwierdzenia typu EWG i cechą legalizacji pierwotnej EWG przewidzianych w 3.1.1.2 załącznika II do dyrektywy 71/316/EWG.

Właściwe władze Państw Członkowskich są odpowiedzialne za zapewnienie przeprowadzenia dodatkowych działań w odniesieniu do legalizacji pierwotnej EWG określonej w pkt 7.3 Załącznika do niniejszej dyrektywy przed wprowadzeniem tych przyrządów do obrotu, jeżeli działania te określone są w przepisach krajowych i nie zostały wykonane wcześniej.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w ciągu 18 miesięcy od dnia notyfikacji i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 grudnia 1976 r.

W imieniu Rady

A. P. L. M. M. van der STEE

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. C 7 z 12.1.1976, str. 38.

⁽²⁾ Dz.U. C 35 z 16.2.1976, str. 12.

⁽³⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 73 z 27.3.1972, str. 14.

ZAŁĄCZNIK

1. TERMINOLOGIA

1.1. **Przyrządy do pomiaru czasu i długości drogi zwane „taksometrami”**

Przyrządy do pomiaru czasu i długości drogi zwane dalej „taksometrami” to przyrządy, które zgodnie z charakterystyką pojazdu, w którym zostały zainstalowane, i taryfą, na którą zostały ustawione, samoczynnie obliczają i podczas pracy stale wskazują kwoty do zapłacenia przez użytkowników pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego, zwanych taksówkami, na podstawie przebytej drogi i poniżej pewnej prędkości, czasu, w którym pojazd jest zajęty, z wyłączeniem różnych dopłat, które mogą być uzasadnione przepisami krajowymi obowiązującymi w Państwach Członkowskich.

Niniejszy Załącznik będzie uzupełniony zgodnie z przepisami art. 17 dyrektywy 71/316/EWG, aby objąć nimi taksometry zawierające urządzenia elektroniczne w łańcuchu pomiarowym. Do tego czasu taksometry elektroniczne nie mogą otrzymać zatwierdzenia typu EWG.

1.2. **Pojęcia specjalne**

Wskazanie taksometru zależy – nie biorąc pod uwagę pozycji taryfy – od stałej „k” przyrządu i od współczynnika charakterystycznego „w” pojazdu, w którym przyrząd ten jest zainstalowany. Współczynnik „w” jest funkcją obwodu tocznego „u” kół pojazdu i współczynnika przełożenia liczby obrotów tych kół na liczbę obrotów części przewidzianej w pojeździe do połączenia jej z taksometrem.

1.2.1. *Stała taksometru „k”*

Stała taksometru „k” to wielkość charakterystyczna, która podaje rodzaj i liczbę sygnałów, które przyrząd musi otrzymać, aby podać poprawne wskazanie, odpowiadające długości przebytej drogi.

Stała taksometru „k” jest wyrażona:

- a) w obrotach na wskazywany kilometr (obr/km) lub
- b) w impulsach na wskazywany kilometr (impulsów/km),

zależnie od tego, czy pojazd przekazuje taksometrowi sygnał w postaci liczby obrotów swego wału głównego (wał napędowy w punkcie wejścia do przyrządu), czy też w postaci sygnałów elektrycznych.

1.2.2. *Współczynnik charakterystyczny „w” pojazdu*

Współczynnik charakterystyczny „w” pojazdu to wielkość, która podaje rodzaj i liczbę sygnałów, służących do napędzania taksometru, odpowiadających danej przebytej drodze i jest pokazana na odpowiedniej przewidzianej do tego celu części pojazdu.

Współczynnik charakterystyczny „w” jest wyrażony:

- a) w obrotach na przebyty kilometr (obr/km) lub
- b) w impulsach na przebyty kilometr (impulsów/km),

zależnie od tego, czy informacja odnosząca się do przebytej przez pojazd drogi jest podawana w postaci liczby obrotów części napędzającej taksometr, czy też w postaci sygnałów elektrycznych.

Współczynnik ten zmienia się zależnie od kilku czynników, w szczególności od zużycia opon i ciśnienia w oponach, ładunku przewożonego przez pojazd i warunków, w których odbywa się podróż. Musi on być wyznaczony w normalnych warunkach użytkowania przyrządu pomiarowego w pojeździe (1.2.7).

1.2.3. *Obwód toczny „u” kół*

Obwód toczny „u” koła pojazdu napędzającego taksometr bezpośrednio lub pośrednio to droga przebyta przez pojazd podczas jednego pełnego obrotu tego koła. Gdy dwa koła łącznie napędzają taksometr, obwód toczny jest rozumiany jako wartość średnia obwodów tocznych każdego z tych dwóch kół, wyrażona w milimetrach.

Obwód toczny „u” jest skorelowany z współczynnikiem charakterystycznym „w” pojazdu (1.2.2) i w konsekwencji obwód ten, jeśli jest niezbędny do wyznaczenia tego współczynnika, musi być również ustalony w warunkach opisanych w pkt 1.2.7.

1.2.4. Układ dopasowujący

Zadaniem układu dopasowującego jest dostosowanie współczynnika charakterystycznego „w” pojazdu do stałej taksometru „k”.

1.2.5. Zakres błędów dopuszczalnych

Zakres błędów dopuszczalnych wspomnianych w rozdziale 5 zależy jedynie od samego przyrządu (błędów przyrządu). Wartości nominalne (rozdział 5) stosowane do wyznaczania błędów są obliczane ze stałej taksometru „k” i z taryf, na które przyrząd był ustawiony.

Zakres błędów dopuszczalnych wyznacza maksymalne odchylenie między wskazaniami największym a najmniejszym.

1.2.6. Prędkość graniczna

Prędkość graniczna to prędkość, przy której obliczanie urządzenia wskazującego w taksometrze przełącza się z obliczania w oparciu o okres czasu na obliczanie w oparciu o długość przebytej drogi lub odwrotnie.

Uzyskuje się ją przez podzielenie taryfy „czasu” przez taryfę „drogi”.

1.2.7. Normalne warunki sprawdzania dla pojazdu (do wyznaczania wartości jego współczynnika charakterystycznego „w”)

„Normalne warunki sprawdzania dla pojazdu” oznaczają:

- a) opony na kole lub kołach napędzających taksometr są typu, którego obwód toczny „u” jest taki sam jak kół, które były użyte do wyznaczenia współczynnika charakterystycznego „w”.

Opony powinny być w dobrym stanie i powinny być napompowane do właściwego ciśnienia;

- b) ładunek przewożony przez pojazd wynosi około 150 kg (odpowiada to umownej masie dwóch dorosłych osób łącznie z kierowcą);
- c) pojazd jest napędzany własnym napędem z prędkością 40 ± 5 km/godz w linii prostej na płaskim i poziomym terenie.

Jeżeli sprawdzenia są prowadzone w innych warunkach, np. przy innym ładunku, innej prędkości lub przy małej prędkości, na stanowisku pomiarowym itp., wyniki zostaną skorygowane za pomocą współczynników przeliczeniowych wymaganych do przeliczenia tych wartości na takie, które byłyby otrzymane w „normalnych warunkach sprawdzania”, podanych powyżej.

2. JEDNOSTKI MIARY

Dopuszcza się wyłącznie następujące jednostki miary są dla wskazań taksometrów:

— metr lub kilometr dla długości drogi. Tym niemniej do końca okresu przejściowego, podczas którego stosowanie jednostek miary obowiązujących w Brytyjskiej Wspólnocie Narodów przedstawionych w rozdziałach C i D Załącznika do dyrektywy Rady 71/354/EWG z dnia 18 października 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do jednostek miar⁽¹⁾, zmienionej dyrektywą 76/770/EWG⁽²⁾ jest dozwolone we Wspólnocie, droga może być wyrażana w jardach lub w milach w Zjednoczonym Królestwie lub w Irlandii, zgodnie z życzeniem tych krajów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 243 z 29.10.1971, str. 29.

⁽²⁾ Dz.U. L 262 z 27.9.1976, str. 204.

— sekunda, minuta lub godzina dla czasu.

Wartość opłaty musi być wyrażona w prawnych jednostkach monetarnych kraju, w którym dany pojazd jest zarejestrowany.

3. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

3.1. Przyrząd pomiarowy i zespół opłat

3.1.1. Taksometr musi być skonstruowany w taki sposób, aby obliczał i wskazywał opłatę za przejazd wyłącznie na podstawie:

- a) długości przebytej drogi (napęd oparty na pomiarze drogi), gdy pojazd porusza się z prędkością większą niż prędkość graniczna;
- b) czasu (napęd oparty na pomiarze czasu), gdy pojazd porusza się z prędkością mniejszą niż prędkość graniczna lub jest nieruchomy.

3.1.2. Napęd oparty na pomiarze drogi musi być zapewniany przez koła, ale jazda do tyłu pojazdu nie może powodować zmniejszenia opłaty za przejazd lub wskazywanej drogi.

Napęd oparty na pomiarze czasu musi być zapewniany przez mechanizm zegarowy, który może być uruchomiony tylko w drodze obsługi przełącznika taksometrem.

Jeżeli mechanizm zegarowy jest nakręcany ręcznie, musi działać co najmniej przez osiem godzin bez nakręcania lub dwie godziny, jeżeli zastosowano układ nakręcania powiązany z każdą ręczną czynnością poprzedzającą uruchomienie taksometru.

Jeżeli mechanizm zegarowy jest nakręcany elektrycznie, proces ten musi być samoczynny.

Elektryczny mechanizm zegarowy musi być przez cały czas gotowy do pracy.

3.1.3. W przypadku napędu opartego na pomiarze drogi dla każdej z taryf pierwsza zmiana wskazania musi mieć miejsce po przebyciu pierwszego odcinka drogi, wyznaczonego zgodnie z obowiązującą taryfą w każdym z Państw Członkowskich. Kolejne zmiany na wskaźniku muszą odpowiadać równym odcinkom drogi.

W przypadku napędu opartego na pomiarze czasu dla każdej z taryf pierwsza zmiana wskazania musi mieć miejsce po upływie pierwszego okresu wyznaczonego zgodnie z obowiązującą taryfą w każdym z Państw Członkowskich. Kolejne zmiany na wskaźniku muszą odpowiadać równym okresom czasowym.

Bez zmiany napędu stosunek pierwszego odcinka drogi do kolejnych odcinków drogi musi być taki sam jak stosunek pierwszego okresu do kolejnych okresów czasowych, niezależnie od zastosowanej taryfy.

3.1.4. Układ dopasowujący musi być tak skonstruowany, żeby otwarcie jego obudowy nie umożliwiała dostępu do pozostałych elementów taksometru.

3.1.5. Taksometr musi być tak skonstruowany, żeby można było wprowadzić wszelkie niezbędne zmiany w zespole opłat wynikające ze zmian narzuconych przez przepisy dotyczące opłat w poszczególnych Państwach Członkowskich.

Gdy przyrząd jest wyposażony w możliwość działania w szerszym zakresie taryf niż aktualnie obowiązujące, taksometr musi we wszystkich ponadprogramowych pozycjach obliczać i wskazywać opłatę opartą na jednej z taryf dopuszczalnych przez przepisy dotyczące opłat w poszczególnych Państwach Członkowskich.

3.2. Przełącznik

3.2.1. Należy uniemożliwić uruchomienie mechanizmu taksometru, jeżeli wcześniej nie został on włączony przełącznikiem ustawionym w jednej z następujących dozwolonych pozycji.

3.2.2. Pozycja „WOLNY”

W pozycji „WOLNY”

- a) nie może być żadnego wskazania opłaty za przejazd albo też wskazanie takie musi być równe zeru. Wskazanie to może być jednak równe opłacie początkowej w tych Państwach Członkowskich, w których takie wskazanie było stosowane w momencie przyjęcia niniejszej dyrektywy;
- b) napęd oparty na pomiarze długości drogi i napęd oparty na pomiarze czasu nie mogą włączać urządzenia wskazującego opłatę za przejazd;
- c) urządzenie wskazujące ewentualne opłaty dodatkowe za przejazd (3.3.7) nie powinno wskazywać niczego lub powinno mieć wskazanie zerowe.

3.2.3. Inne pozycje

Przełącznik musi być tak skonstruowany, aby zaczynając od pozycji „WOLNY” można było taksometr kolejno ustawiać w następujących pozycjach roboczych:

- a) w różnych pozycjach roboczych na dowolnej z istniejących taryf w rosnącej kolejności wartości lub w dowolnej innej kolejności zgodnej z przepisami dotyczącymi opłat w poszczególnych Państwach Członkowskich; w tych pozycjach napęd oparty na pomiarze drogi, napęd oparty na pomiarze czasu i wskaźnik dodatkowej części opłaty za przejazd, jeżeli taki istnieje, muszą być włączone;
- b) w pozycji „ZASTOPOWANY” wskazującej końcową sumę do zapłacenia z wyłączeniem jakiegokolwiek opłaty dodatkowej. W tej pozycji musi być wyłączony napęd oparty na pomiarze czasu, a napęd oparty na pomiarze drogi musi być ustawiony na taryfie dozwolonej w przepisach dotyczących opłat w poszczególnych Państwach Członkowskich.

3.2.4. Działanie przełącznika

Działanie przełącznika podlega następującym ograniczeniom:

- a) zaczynając od pozycji roboczej na dowolnej z taryf nie może być możliwości cofnięcia taksometru do pozycji „WOLNY” bez przejścia przez pozycję „ZASTOPOWANY”. Jednak w dalszym ciągu musi być możliwe przejście z jednej taryfy na inną;
- b) zaczynając od pozycji „ZASTOPOWANY” nie może być możliwości cofnięcia taksometru do pozycji roboczej na żadnej z taryf, bez przejścia przez pozycję „WOLNY”;
- c) taksometr musi być skonstruowany w taki sposób, aby przełączenie z jednej taryfy na drugą z przejściem przez pozycję „WOLNY” było możliwe tylko w warunkach określonych dla tego położenia przełącznika (3.2.2) w pełni zgodnych z wymaganiami, gdy przechodzi ono przez tę pozycję;
- d) musi być wyeliminowana możliwość takiego działania przełącznika, która doprowadziłaby taksometr do przyjęcia innej pozycji niż pozycje określone powyżej.

3.2.5. Przepisy szczególne

Niezależnie od wymagań określonych powyżej następstwo różnych taryf może być realizowane również samoczynnie w funkcji określonej długości przebytej drogi lub czasu zajmowania pojazdu, określonych w przepisach dotyczących taryf w poszczególnych Państwach Członkowskich.

3.3. Urządzenie wskazujące

3.3.1. Urządzenie wskazujące taksometru musi być tak skonstruowane, aby wskazania interesujące pasażera można było łatwo odczytać tak w dzień jak i w nocy.

3.3.2. Opłata, z wyłączeniem ewentualnych opłat dodatkowych, musi być oczywista na podstawie łatwego odczytu wskazania ustawionych w jednej linii cyfr o minimalnej wysokości 10 mm.

Gdy przyrząd został uruchomiony z pozycji „WOLNY” za pomocą przełącznika, na urządzeniu wskazującym musi być wskazana ustalona suma odpowiadająca opłacie początkowej.

Później wskazanie opłaty za przejazd musi zmieniać się w skokowo o kolejne przyrosty o stałej wartości monetarnej.

3.3.3. Taksometr musi być wyposażony w urządzenie wskazujące stale pokazujące włączoną pozycję roboczą zgodnie z przepisami krajowymi.

3.3.4. Taksometr musi być skonstruowany w taki sposób, aby umożliwił instalację urządzenia powtarzającego wskazania pozycji roboczej lub zastosowanej taryfy na zewnątrz pojazdu.

Taki repetytor nie może w żadnym razie zakłócać prawidłowej pracy przyrządu ani umożliwić dostępu do mechanizmu lub do napędu taksometru.

3.3.5. Jeżeli obowiązujące wskazania nie są przedstawione w postaci świecących cyfr lub liter, taksometr musi zawierać w sobie urządzenie do oświetlania tych wskazań, które nie będzie oślepiło, ale będzie na tyle silne, aby zapewnić łatwy odczyt.

W urządzeniu tym musi istnieć możliwość wymiany źródła światła bez otwierania zaplombowanych części przyrządu.

3.3.6. Musi istnieć możliwość wyposażenia taksometru w liczniki sumujące, określone lub dopuszczone przepisami krajowymi, takie jak rejestratory wskazujące:

- a) całkowitą długość drogi przebytej przez pojazd;
- b) całkowitą długość drogi przebytą po wynajęciu;
- c) całkowitą liczbę wynajęć;
- d) liczbę zarejestrowanych jednostkowych przyrostów opłat.

Liczniki te muszą prawidłowo spełniać funkcję, do której zostały przeznaczone. Muszą podawać informacje za pomocą ustawionych w linii cyfr o minimalnej widocznej wysokości 4 mm.

3.3.7. Należy przewidzieć możliwość wyposażenia taksometru we wskaźnik opłat dodatkowych odpowiadający przepisom krajowym, niezależny od wskaźnika opłaty za przejazd, samoczynnie wracający do zera w pozycji „WOLNY”.

Te dodatkowe części opłaty muszą być wskazywane za pomocą ustawionych w linii cyfr o minimalnej widocznej wysokości 8 mm i nie mogą mieć wysokości większej niż cyfry wskazujące opłatę za przejazd.

3.4. Opcjonalne urządzenia dodatkowe

Taksometr może być dodatkowo wyposażony w urządzenia dodatkowe, takie jak:

- a) urządzenie rejestrujące informacje interesujące właściciela pojazdu;
- b) urządzenia drukujące na kartach lub taśmach opłaty za przejazd,

Obecność takich urządzeń oraz ich praca nie może wpływać na prawidłowość pracy samego taksometru.

3.5. Budowa

3.5.1. Taksometry powinny być zbudowane w sposób zapewniający trwałość i wytrzymałość.

Ich zasadnicze elementy są wykonane z materiałów gwarantujących właściwą wytrzymałość i stabilność.

3.5.2. Obudowa taksometru oraz obudowa układu dopasowującego, jeśli nie jest zabudowany w obudowie taksometru, jak również osłony elementów przeniesienia napędu, muszą być tak zbudowane, aby z zewnątrz nie można było uzyskać dostępu do zasadniczych elementów mechanizmu i aby elementy te były chronione przed kurzem i wilgocią.

Należy uniemożliwić dostęp – bez uszkodzenia plomb gwarancyjnych – do elementów pozwalających na dostosowanie przyrządu (rozdział 6).

4. OZNACZENIA

4.1. Oznaczenia ogólne i identyfikacyjne

Każdy taksometr musi mieć na przedniej ściance lub na zaplombowanej tabliczce następujące oznaczenia, łatwo widoczne i czytelne w warunkach zwykłej instalacji:

- a) nazwa i adres lub znak producenta;
- b) oznaczenie typu przyrządu, jego numer i rok produkcji;
- c) znak zatwierdzenia typu EWG;
- d) stałą „k” (podaną z dokładnością względną nie mniej niż 0,2 %).

Każdy taksometr musi posiadać miejsca na:

- a) dodatkowe informacje, jeżeli ma to zastosowanie, odnoszące się do przyrządu lub pojazdu zgodnie z wymogami zawartymi w przepisach krajowych;
- b) oprócz cechy częściowej legalizacji pierwotnej inne cechy przewidziane w przepisach krajowych.

4.2. Oznaczenia specjalne

4.2.1. Znaczenie wartości wskazywanych muszą być okazane w sposób jasny, czytelny i jednoznaczny przy okienkach wszystkich urządzeń wskazujących.

4.2.2. Nazwę lub symbol jednostki monetarnej należy podawać obok wskazania opłat za przejazd i wskazania opłaty dodatkowej.

5. ZAKRES BŁĘDÓW DOPUSZCZALNYCH

Przy sprawdzaniu przyrządu do pomiaru czasu i długości drogi wykonywanym na stanowisku pomiarowym, gdy przyrząd ten jest gotowy do zainstalowania i gdy zmontowano jego wyposażenie, wartość nominalna (umowna) wielkości mierzonych jest wartością wynikającą z wartości „k” podanej na przyrządzie i taryfę(-y), na którą(-e) przyrząd został ustawiony.

Wartości nominalne tych wielkości powinny zawierać się pomiędzy największymi i najmniejszymi dopuszczalnymi wartościami wskazań.

5.1. W przypadku napędu opartego na pomiarze drogi zakres błędów dopuszczalnych nie przekracza:

- a) dla pierwszego odcinka drogi (3.1.3): 2 % wartości nominalnej; jednakże dla pierwszych odcinków krótszych niż 1000 metrów, dopuszczalny jest zakres 20 metrów;
- b) dla kolejnych odcinków drogi: 2 % wartości nominalnej.

5.2. W przypadku napędu opartego na pomiarze czasu zakres błędów dopuszczalnych dla danego okresu czasu nie przekracza:

- a) dla pierwszego okresu (3.1.3): 3 % wartości nominalnej; jednakże dla pierwszych okresów krótszych niż 10 minut, dopuszczalny jest zakres 18 sekund;
- b) dla kolejnych okresów: 3 % wartości nominalnej.

5.3. Przepisy krajowe określają, czy cały system pomiarowy (taksometr + pojazd) musi być dopasowany w taki sposób, aby granice zakresu błędów dopuszczalnych były symetryczne czy też niesymetryczne w stosunku do błędu zerowego; dla napędu opartego na pomiarze drogi jest to błąd odnoszący się do rzeczywistej drogi przebytej przez pojazd.

6. PLOMBOWANIE

6.1. Następujące elementy taksometru muszą być tak skonstruowane, aby istniała możliwość nałożenia plomby z cechą:

- a) obudowa, w której zamknięty jest wewnętrzny mechanizm taksometru;
- b) obudowa układu dopasowującego;

- c) osłony ochronne urządzeń mechanicznych i elektrycznych, które łączą punkt wejścia do taksometru z odpowiednim elementem przewidzianym w pojeździe do połączenia go z przyrządem, uwzględniając w tym części odłączane układu dopasowującego;
 - d) gdy mechanizmy zegarowe są nakręcane elektrycznie i gdy przełącznik taksometru jest napędzany elektrycznie: połączenia przewodu elektrycznego;
 - e) wszelkie tabliczki do oznaczeń obowiązkowych lub do cech legalizacji;
 - f) połączenia przewodowe elektryczne repetytora określonego w 3.3.4, jeżeli jest ono zainstalowane.
- 6.2. Wszelkie plomby muszą być tak założone, aby bez uszkodzenia cechy plomby był niemożliwy dostęp do elementów i połączeń zabezpieczanych.
- 6.3. Świadectwo zatwierdzenia typu EWG określa miejsca, gdzie plomby mają być zakładane i, jeżeli jest to konieczne, rodzaj i postać plombowania.
7. LEGALIZACJA PIERWOTNA EWG
- 7.1. Jeżeli jest wymagana pełna legalizacja EWG, legalizacja pierwotna taksometru będzie przeprowadzana w kilku etapach.
- 7.2. Etap pierwszy: taksometr otrzymuje znak częściowej legalizacji pierwotnej EWG, jeżeli:
- a) jego wzór otrzymał zatwierdzenie typu EWG;
 - b) przyrząd odpowiada zatwierdzonemu typowi i jest opatrzony cechami wymaganymi w pkt 4.1;
 - c) zakres błędów odpowiada wymaganiom określonym w 5.1 i 5.2.
- 7.3. Kolejne etapy: na odpowiedzialność organów kraju w którym taksometr ma być stosowany.
- Obejmują:
- przed zainstalowaniem w pojeździe:
 - a) sprawdzenie dopasowania przyrządu zgodnie z pkt 5.3;
 - b) sprawdzenie zgodności wprowadzonych taryf z przepisami krajowymi,
 - po zainstalowaniu w pojeździe:
 - sprawdzenie tak powstałego systemu pomiarowego.
-