

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

## RÈGLEMENT (CE) N° 2135/98 DU CONSEIL

du 24 septembre 1998

modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75, paragraphe 1, points c) et d),

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

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité <sup>(3)</sup>,

(1) considérant que le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route <sup>(4)</sup> fixe un certain nombre de dispositions relatives à la construction, l'installation, l'utilisation et l'essai des appareils de contrôle utilisés dans le transport par route;

(2) considérant que l'expérience a montré que les pressions économiques et concurrentielles dans le domaine des transports par route ont amené certains conducteurs employés par les entreprises de transport à ne pas respecter certaines règles, notamment celles relatives aux temps de conduite et de repos, définies par 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>(5)</sup>;

(3) considérant que les infractions et les fraudes caractérisées mettent en péril la sécurité routière et sont inacceptables, pour des raisons de concurrence, pour le conducteur respectueux de la réglementation;

(4) considérant que l'enregistrement automatique et le contrôle régulier, tant par l'entreprise que par les autorités compétentes, de données relatives aux prestations et au comportement du conducteur, ainsi que celles concernant le mouvement des véhicules, telles que la vitesse et la distance parcourue, sont de nature à améliorer la sécurité routière;

(5) considérant que les dispositions sociales communautaires imposent un certain nombre de contraintes en ce qui concerne les temps de conduite et de repos quotidiens et les temps de conduite et de repos observés sur une période de deux semaines; qu'il est difficile de contrôler le respect de ces dispositions, étant donné que les données sont actuellement enregistrées sur plusieurs feuilles journalières, constituant elles-mêmes le stock de feuilles, couvrant la semaine en cours et le dernier jour de la semaine précédente, à conserver dans la cabine du conducteur;

(6) considérant par conséquent que, pour mettre fin aux abus les plus fréquents auxquels le système actuel donne lieu, il est nécessaire d'introduire de nouveaux équipements de pointe, tels qu'un appareil de contrôle muni d'une unité de stockage électronique des informations pertinentes et une carte de conducteur personnelle, ces équipements visant à assurer la disponibilité, la clarté, la facilité de lecture, l'impression et la fiabilité des données enregistrées et permettant d'établir un bilan incon-

<sup>(1)</sup> JO C 243 du 31.8.1994, p. 8 et JO C 370 du 31.12.1985, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 110 du 21.4.1995, p. 19.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 13 juillet 1995 (JO C 249 du 25.9.1995, p. 128), position commune du 11 décembre 1997 (JO C 43 du 9.2.1998, p. 6) et décision du Parlement européen du 31 mars 1998 (JO C 138 du 4.5.1998, p. 26).

<sup>(4)</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1056/97 de la Commission (JO L 154 du 12.6.1997, p. 21).

<sup>(5)</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

testable de l'activité déployée, d'une part, par le conducteur au cours des derniers jours et, d'autre part, par le véhicule sur une durée de plusieurs mois;

- (7) considérant que la sécurité globale du système et de ses composants est un élément essentiel de l'efficacité d'un appareil de contrôle;
- (8) considérant qu'il y a lieu de prévoir des dispositions concernant les conditions de délivrance et d'utilisation des cartes à mémoire prévues par l'annexe I B;
- (9) considérant que les données relatives à l'activité des conducteurs doivent pouvoir être vérifiées par les conducteurs, par les entreprises qui les emploient et par les autorités compétentes des États membres; qu'il convient toutefois que le conducteur et l'entreprise puissent accéder uniquement aux données pertinentes pour l'exercice de leurs activités respectives;
- (10) considérant que l'appareil de contrôle prévu par le présent règlement doit être installé sur les véhicules mis en circulation pour la première fois après la publication au *Journal officiel des Communautés européennes* des spécifications techniques, dont certaines sont définies par la Commission selon la procédure de comité visée à l'article 18 du règlement (CEE) n° 3821/85; qu'une période transitoire est nécessaire aux fins d'assurer que les nouveaux appareils de contrôle soient fabriqués conformément à ces spécifications techniques et obtiennent l'homologation CE;
- (11) considérant qu'il est souhaitable que les appareils de contrôle conformes à l'annexe I B offrent également la possibilité d'élargir, pour un coût raisonnable, les fonctions de gestion du matériel roulant;
- (12) considérant que, conformément au principe de subsidiarité, une action communautaire est nécessaire pour modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 afin de garantir, d'une part, la compatibilité des appareils de contrôle conformes à l'annexe I B avec les cartes à mémoire et, d'autre part, la cohérence des données fournies par les appareils de contrôle conformes aux annexes I et I B;
- (13) considérant que les progrès de la technique nécessitent 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 que les adaptations techniques de ces annexes seront approuvées par la Commission, agissant selon la procédure de comité, conformément à la décision

87/373/CEE du Conseil du 13 juillet 1987 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>;

- (14) considérant que l'introduction d'un nouvel appareil de contrôle implique la modification de certaines dispositions de la directive 88/599/CEE <sup>(2)</sup> concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CEE) n° 3821/85 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1<sup>er</sup>, l'élément de phrase «y compris les annexes I et II» est remplacé par «y compris les annexes I ou I B et II».
- 2) Aux articles 4, 5, 6, 7, 8 et 11, la référence aux feuilles d'enregistrement est chaque fois suivie des termes «ou (de) (la) carte à mémoire».
- 3) À l'article 4, est inséré, avant le premier alinéa, le nouvel alinéa suivant:
 

«Aux fins du présent chapitre, les termes "appareil de contrôle" s'entendent comme "appareil de contrôle ou ses composants".»
- 4) À l'article 5, le premier alinéa est remplacé par les alinéas suivants:
 

«Chaque État membre accorde l'homologation CE à tout modèle d'appareil de contrôle, à tout modèle de feuille d'enregistrement ou (de) carte à mémoire si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des annexes I ou I B et si l'État membre est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

La sécurité du système doit être conforme aux prescriptions techniques prévues à l'annexe I B. La Commission, agissant selon la procédure prévue à l'article 18, veille à ce que cette annexe prévoie que l'homologation CE ne puisse être accordée à l'appareil de contrôle que lorsque l'ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte de vitesses) a démontré sa capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération des données relatives aux heures de conduite. Les essais nécessaires à cet égard sont effectués par des experts au fait des techniques les plus récentes en matière de manipulation.»

<sup>(1)</sup> JO L 197 du 18.7.1987, p. 33.

<sup>(2)</sup> JO L 325 du 29.11.1988, p. 55.

## 5) À l'article 12:

- a) Au paragraphe 1 sont ajoutés les alinéas suivants:

«La durée de validité administrative des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés ne peut dépasser un an.

En cas de renouvellement, d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte délivrée aux ateliers et installateurs agréés, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro d'information "atelier", mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes perdues, volées ou défaillantes.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs et ateliers agréés.»

- b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue et, en outre, pour les appareils de contrôle conformes à l'annexe I B, introduit les données électroniques de sécurité permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque État membre tiennent un registre des marques et des données électroniques de sécurité utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.»

- c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les autorités compétentes des États membres transmettent à la Commission la liste des installateurs et ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et elles lui communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité utilisées.»

- d) Au paragraphe 4, les termes «à l'annexe I» sont remplacés par «aux annexes I et I B».

- e) Au paragraphe 5, après les termes «paragraphe 4», sont insérés les termes «ou à l'annexe I B, chapitre VI, point c)».

## 6) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

## «Article 13

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle et, d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B.»

## 7) À l'article 14:

- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I 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 celles 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.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'annexe I B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.»

- b) Les paragraphes 3, 4 et 5 suivants sont ajoutés:

«3. La carte de conducteur visée à l'annexe I B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale.

Un État membre peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur.

- a) Aux fins du présent règlement, on entend par "résidence normale" le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins cent quatre-vingt-cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les

lieux différents situés dans deux ou plusieurs États membres, est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée.

- b) Les conducteurs apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable.
  - c) Dans le cas où les autorités compétentes de l'État membre de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale effectuée conformément au point b), ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des éléments d'information ou des preuves supplémentaires.
  - d) Les autorités compétentes de l'État membre de délivrance s'assurent, autant que faire se peut, que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité.
4. a) L'autorité compétente de l'État membre personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'annexe I B.

La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans.

Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'article 15, paragraphe 1, deuxième alinéa.

- b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85.
- c) La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'un État membre constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par un État membre autre que celui qui a délivré la carte, cet État membre renvoie la carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution.
- d) Les cartes de conducteur délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues.

Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par un État membre a fixé sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à l'État membre qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité.

Les États membres qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de l'État membre qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution.

- e) Lorsqu'un État membre remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cet État membre.
- f) Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

5. Les États membres veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du règlement (CEE) n° 3820/85 et de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (\*), enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'annexe I B du présent règlement, soient gardées en mémoire pendant au

moins trois cent soixante-cinq jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne puissent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

(\*) JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.»

8) À l'article 15:

a) Au paragraphe 1, et au paragraphe 2, premier alinéa, la référence aux feuilles d'enregistrement est chaque fois suivie des termes «ou (de) (la) carte de conducteur».

b) Au paragraphe 1:

— l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale, au plus tard quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.»

— l'alinéa suivant est ajouté après le troisième alinéa:

«En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel ils ont leur résidence normale.»

c) Après le paragraphe 5, le paragraphe suivant est inséré:

«5 bis. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'annexe I B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière. Un État membre peut toutefois imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur son territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que cet État membre les ait notifiées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998 et que leur nombre n'excède pas vingt.

Les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur, elles peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite.»

d) Au paragraphe 6, premier alinéa, sont ajoutés, en début de phrase, après le mot «appareil», les termes «de contrôle défini à l'annexe I».

e) Le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I, il 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,

— la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte

et

— les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B et relatifs aux groupes de temps indiqués au paragraphe 3, deuxième tiret, points a), b), c) et d), dans le cas où le conducteur aurait conduit un véhicule équipé d'un tel appareil de contrôle durant la période visée au premier tiret du présent paragraphe.

Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:

— la carte de conducteur dont il est titulaire

et

— les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au premier alinéa, premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'annexe I.

Un agent habilité peut contrôler le respect du règlement (CEE) n° 3820/85 par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non-respect d'une disposition telle que celles prévues à l'article 16, paragraphes 2 et 3.»

f) Le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'annexe I B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de

conducteur de manière à falsifier les enregistrements et/ou les documents d'impression, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.»

9) À l'article 16:

- a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille *ad hoc* à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

En cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur imprime, à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrés par l'appareil de contrôle et reporte sur le document d'impression les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur) et y appose sa signature.»

- b) Le paragraphe suivant est ajouté:

«3. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État où le vol s'est produit.

La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de l'État qui l'a délivrée et auprès de celles de l'État membre de résidence normale dans le cas où celles-ci seraient différentes.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

Lorsque les autorités de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange.»

- 10) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

1. Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation des annexes aux progrès techniques sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 18.

2. Les spécifications techniques relatives aux points suivants de l'annexe I B sont arrêtées, dans les meilleurs délais, et si possible avant le 1<sup>er</sup> juillet 1998, selon la même procédure:

- a) chapitre II:

— point d), 17:

affichage et impression des défaillances de l'appareil de contrôle,

— point d), 18:

affichage et impression des défaillances de la carte de conducteur,

— point d), 21:

affichage et impression de rapports de synthèse;

- b) chapitre III:

— point a), 6.3:

normes applicables pour la protection de l'électronique embarquée contre les parasites électriques et les charges magnétiques,

— point a), 6.5:

protection (sécurité) de la totalité du système,

— point c), 1:

signaux d'avertissement pour dysfonctionnements internes de l'appareil de contrôle,

— point c), 5:

format des signaux d'avertissement,

— point f):

erreurs maximales tolérées;

- c) chapitre IV, point A:
- point 4:  
normes,
  - point 5:  
sécurité, y compris la protection des données,
  - point 6:  
températures,
  - point 8:  
caractéristiques électriques,
  - point 9:  
structure logique de la carte de conducteur,
  - point 10:  
fonctions et commandes,
  - point 11:  
fichiers élémentaires;
- et chapitre IV, point B;
- d) chapitre V:  
imprimante et impression standard.»

11) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«Article 18

1. Lorsqu'il est fait référence à la procédure définie au présent article, la Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.
2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148, paragraphe 2, du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.
3. 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.

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.»

12) L'annexe I B, figurant à l'annexe du présent règlement, est ajoutée.

Article 2

1. a) Les véhicules mis en circulation pour la première fois plus de vingt-quatre mois après la date de publication, au *Journal officiel des Communautés européennes*, de l'acte à arrêter en vertu de l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85, tel que modifié par le présent règlement, devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85.  
b) À compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions du point a), les véhicules affectés au transport de personnes qui comportent, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ont un poids maximal excédant 10 tonnes, de même que les véhicules affectés au transport de marchandises qui ont un poids maximal excédant 12 tonnes, immatriculés pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996, sont soumis, dans la mesure où la transmission des signaux s'effectue entièrement électriquement vers l'appareil de contrôle dont ils sont équipés, aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 lorsqu'il est procédé au remplacement dudit appareil.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard vingt et un mois après la date de publication de l'acte visé au paragraphe 1, point a).
3. Au cas où, douze mois après la date de la publication de l'acte visé au paragraphe 1, aucune homologation CE n'aurait été accordée pour un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85, la Commission présentera au Conseil une proposition visant à proroger les délais prévus aux paragraphes 1 et 2.
4. Les conducteurs qui, avant la date prévue au paragraphe 2, conduisent un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur imprimée, à la fin de leur période de travail journalière, les indications relatives aux groupes de temps enregistrés par l'appareil de contrôle, reportent sur le document d'impression les éléments permettant de les identifier (nom et numéro de permis de conduire) et y apposent leur signature.

*Article 3*

La directive 88/599/CEE est modifiée comme suit:

1) À l'article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les contrôles sur route portent sur les éléments suivants:

- les périodes de conduite quotidiennes, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes. S'il y a manifestement eu des irrégularités, ils portent également sur les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 tel que modifié par le règlement (CE) n° 2135/98 (\*), et/ou sur les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conforme(s) à l'annexe I B,
- le cas échéant, pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M<sub>3</sub>, les catégories N<sub>3</sub> et M<sub>3</sub> s'entendant comme celles définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE (\*\*),
- le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les vingt-quatre dernières heures d'utilisation du véhicule,
- le cas échéant, la dernière période de repos hebdomadaire,

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

Fait à Bruxelles, le 24 septembre 1998.

- le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence de documents visés à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 3820/85.

(\*) Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 (JO L 274 du 9.10.1998, p. 1).

(\*\*) Directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 42 du 23.2.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/27/CE (JO L 233 du 25.8.1997, p. 1).»

2) À l'article 4, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Aux fins du présent article, les contrôles effectués par les autorités compétentes dans leurs propres locaux, sur la base des documents et/ou données pertinents qui leur sont remis, sur leur demande, par les entreprises, ont la même valeur que les contrôles effectués dans les locaux des entreprises.»

*Article 4*

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. FARNLEITNER



## ANNEXE

## «ANNEXE I B

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

## I. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

a) **Appareil de contrôle**

Ensemble du dispositif destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer et stocker d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules et sur certains temps de travail de leurs conducteurs. Ce dispositif comprend des câbles, des capteurs, une unité de stockage électronique des informations relatives au conducteur, un ou deux lecteurs de carte pouvant recevoir une ou deux cartes (à mémoire) de conducteur, une imprimante intégrée ou indépendante, des dispositifs de visualisation, un dispositif pour le transfert des données, un dispositif pour afficher et imprimer l'information sur demande et un dispositif pour l'entrée des lieux de début et de fin de la période de travail journalière.

b) **Mémoire**

Un système de stockage électronique, incorporé à l'appareil de contrôle, pouvant garder en mémoire, au départ de celui-ci, au moins 365 jours civils. La mémoire doit être protégée de façon à en interdire l'accès à des tiers non autorisés, à exclure la manipulation des données et à détecter toute tentative de ce type.

c) **Carte (à mémoire) de conducteur**

Dispositif amovible de transfert et de stockage des données, attribué par les autorités des États membres à chaque conducteur pour son identification et l'enregistrement des données essentielles. La carte (à mémoire) de conducteur répond aux prescriptions du chapitre IV de la présente annexe pour ce qui est de son format et de ses spécifications techniques.

d) **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 kilomètre. Cette constante doit être exprimée soit en tours par kilomètre ( $k = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $k = \dots \text{imp/km}$ ).

e) **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), quand le véhicule parcourt la distance de 1 kilomètre, mesurée dans des conditions normales d'essai [chapitre VII, point e)]. Le coefficient caractéristique est exprimé soit en tours par kilomètre ( $w = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $w = \dots \text{imp/km}$ ).

f) **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 [chapitre VII, point e)] et est exprimée sous la forme de " $l = \dots \text{mm}$ "; le cas échéant, la mesure de ces distances peut se baser sur un calcul théorique tenant compte de la répartition du poids maximal autorisé sur les essieux.

g) **Carte (à mémoire) du centre d'essai**

Dispositif amovible de transfert et de stockage des données, à introduire dans le lecteur de carte de l'appareil de contrôle et attribué par les autorités des États membres aux organismes qu'elles agréent. Cette carte à mémoire identifie l'organisme et permet la mise à l'essai, le calibrage et la programmation de l'appareil de contrôle.

**h) Carte (à mémoire) de contrôle**

Dispositif amovible de transfert et de stockage des données, à introduire dans le lecteur de carte de l'appareil de contrôle et attribué par les autorités des États membres aux autorités compétentes pour obtenir l'accès aux données stockées dans la mémoire ou dans les cartes de conducteur pour la lecture, l'impression et/ou le transfert.

**i) Carte (à mémoire) de l'entreprise**

Dispositif amovible de transfert et de stockage des données, attribué par les autorités des États membres au propriétaire de véhicules équipés de l'appareil de contrôle.

La carte à mémoire de l'entreprise permet l'affichage, le transfert et l'impression des données stockées dans le ou les appareils de contrôle installés dans le ou les véhicules appartenant à l'entreprise.

**j) Jour civil**

Jour allant de 0 à 24 heures. Tous les jours se rapportent à l'"HUC" (heure universelle coordonnée).

**k) Transfert**

Copie d'une partie ou d'une série complète de données stockées dans la mémoire du véhicule ou dans la mémoire de la carte de conducteur.

Le transfert ne doit pas modifier ou supprimer une quelconque donnée stockée.

Les données transférées sont protégées de manière à permettre la détection des tentatives de manipulation; l'origine des données transférées doit pouvoir être authentifiée.

Les données transférées sont conservées dans un format qui peut être utilisé par toute personne autorisée.

**l) Identification du véhicule**

Numéro(s) permettant d'identifier le véhicule sur la base de son numéro d'identification "VIN", et/ou de son numéro d'immatriculation "VRN".

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

Le dispositif doit permettre l'enregistrement, la mise en mémoire, l'affichage et l'impression des données suivantes:

**a) Enregistrement et stockage dans la mémoire**

1. la distance parcourue par le véhicule avec une précision de 1 km;
2. la vitesse du véhicule:
  - 2.1. la vitesse instantanée du véhicule, avec une fréquence de mesure de 1 s pour les 24 dernières heures d'utilisation du véhicule;
  - 2.2. le dépassement de la vitesse autorisée du véhicule, défini comme étant toute période de plus d'une minute pendant laquelle la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules N<sub>3</sub> ou 105 km/h pour les véhicules M<sub>3</sub> (avec indication de l'heure, de la date, de la vitesse maximale et de la vitesse moyenne pendant cette période);
3. les temps de conduite (temps et dates), avec une précision de 1 minute;
4. les autres temps de travail et temps de disponibilité (temps et dates) avec une précision de 1 minute;
5. les interruptions de travail et temps de repos journaliers (temps et dates) avec une précision de 1 minute;
6. pour les appareils de contrôle électroniques fonctionnant sur la base de signaux transmis électriquement par le capteur de distance et de vitesse, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes de l'appareil (exception faite de l'éclairage), de l'alimentation du capteur de distance et de vitesse et toute coupure du signal du capteur de distance et de vitesse, avec indication de la date, de l'heure, de la durée et du numéro de série de la carte de conducteur;

7. le numéro de série de la carte de conducteur, avec indication des dates et heures d'introduction et de retrait de la carte;
8. de chaque carte de conducteur qui est introduite pour la première fois après avoir été utilisée dans un autre appareil de contrôle:
  - le temps de conduite accompli depuis la dernière pause ou période de repos,
  - le temps de conduite total de la journée depuis la dernière période de repos d'au moins 8 heures,
  - les temps de conduite de chaque journée de travail comprise entre deux périodes de repos d'au moins 8 heures, et ce pour les 27 jours civils écoulés, avec indication de la date, de l'heure et de la durée,
  - le temps de conduite total de la semaine en cours et de la semaine précédente, ainsi que le temps de conduite total des deux semaines complètes écoulées,
  - les périodes de repos d'au moins 8 heures observées durant la journée en cours et les 27 jours civils précédents, avec indication détaillée de la date, de l'heure et de la durée,
  - l'identification (VRN) des véhicules conduits;
9. la date, l'heure et la durée de la conduite sans carte ou avec une carte défaillante;
10. les données relatives aux lieux de début et de fin de la période de travail journalière qui ont été enregistrées;
11. les défaillances de l'appareil de contrôle, automatiquement décelées, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur;
12. les défaillances de la carte de conducteur, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur;
13. le numéro de la carte à mémoire de l'atelier ou de l'installateur agréé, avec indication au moins de la date du dernier contrôle à l'installation et/ou de la dernière date de l'inspection périodique de l'appareil de contrôle, conformément aux dispositions du chapitre VII, points c) et d);
14. le numéro de la carte de contrôle, avec indication de la date de l'introduction et du type de contrôle (affichage, impression, transfert). En cas de transfert, la période transférée doit être enregistrée;
15. les mises à l'heure, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte;
16. le régime de conduite (conduite d'une seule personne/en équipe — conducteur/conducteur).

**b) Stockage dans la carte de conducteur**

1. les principales données relatives aux périodes visées au point a) 3, 4 et 5, durant un laps de temps comprenant au moins les 28 derniers jours civils combinés avec indication de l'identification "VRN" du véhicule qui a été conduit et les données visées au point a) 10, 14 et 16;
2. les événements et les défaillances visés au point a) 6, 11 et 15, avec indication de l'identification "VRN" du véhicule qui a été conduit;
  - 2.1. la date et l'heure auxquelles la carte de conducteur a été introduite et retirée, et la distance parcourue pendant la période correspondante;
  - 2.2. la date et l'heure auxquelles la carte du coconducteur a été introduite et retirée, avec indication du numéro de série de la carte;
3. les données enregistrées et mises en mémoire sur la carte de conducteur doivent exclure toute possibilité de falsification.

**c) Enregistrement et stockage des données relatives à deux conducteurs**

Pour les véhicules utilisés par deux conducteurs, le temps de conduite visé au point a) 3 doit être enregistré et stocké dans la carte du conducteur conduisant le véhicule. L'appareil doit enregistrer et stocker dans la mémoire et sur les cartes des deux conducteurs simultanément et de façon différenciée les informations visées au point a) 4 et 5.

**d) Affichage et impression sur demande pour un utilisateur autorisé**

1. le numéro de série de la carte de conducteur, la date d'expiration de la carte;
2. le nom et le prénom du conducteur titulaire de la carte;
3. le temps de conduite accompli depuis la dernière pause ou période de repos observée par le conducteur;
4. le temps de conduite total de la journée depuis la dernière période de repos d'au moins 8 heures;
5. les temps de conduite de chaque journée de travail comprise entre deux périodes de repos d'au moins 8 heures, et ce pour les 27 jours civils de conduite écoulés, avec indication de la date, de l'heure et de la durée;
6. le temps de conduite total de la semaine en cours et de la semaine précédente, ainsi que les temps totaux des deux semaines complètes écoulées;
7. les autres temps de travail et de disponibilité;
8. les périodes de repos d'au moins 8 heures observées durant la journée en cours et les 27 jours précédents, avec indication détaillée de la date, de l'heure et de la durée;
9. l'identification "VRN" des véhicules conduits par le conducteur pendant au moins les 28 derniers jours civils, avec indication de la distance parcourue par véhicule et par jour, de l'heure à laquelle la carte a été introduite pour la première fois et retirée pour la dernière fois et de l'heure à laquelle est intervenu le changement de véhicule;
10. les mises à l'heure, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur;
11. les coupures de courant interrompant l'alimentation de l'appareil de contrôle, avec indication de la date, de l'heure et de la durée de la coupure et du numéro de série de la carte de conducteur, telles que définies au point a) 6;
12. l'interruption de la liaison entre le capteur et le véhicule, avec indication de la date, de l'heure et de la durée de l'interruption et du numéro de série de la carte de conducteur, telle que définie au point a) 6;
13. l'identification "VIN" et/ou "VRN" du véhicule conduit;
14. les temps de conduite accomplis sans carte, tels que définis au point a) 9, pour les 28 derniers jours civils;
15. les données détaillées stockées concernant le conducteur, telles que définies au point c);
16. les données relatives aux lieux de début et de fin de la période de travail journalière qui ont été enregistrées;
17. les défaillances de l'appareil de contrôle, automatiquement détectées, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur;
18. les défaillances de la carte de conducteur avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur;
19. le numéro de la carte de contrôle, avec indication de la date d'introduction de cette carte et du type de contrôle (affichage, impression, transfert). En cas de transfert, la période transférée doit être enregistrée;
20. le dépassement de la vitesse, tel que défini au point a) 2.2, avec indication de la date, de l'heure et du numéro de série de la carte de conducteur pour la période de la semaine en cours et, en tout cas, y compris le dernier jour de la semaine précédente;
21. des rapports de synthèse permettant notamment le contrôle du respect des règlements (CEE) n° 3820/85 et n° 3821/85, ainsi que de la directive 88/599/CEE.

**III. CONDITIONS DE CONSTRUCTION ET DE FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE****a) Généralités**

- 1.1. L'introduction d'un dispositif ou de dispositifs dans l'appareil de contrôle ou leur raccordement à cet appareil, qu'il(s) soi(en)t approuvé(s) ou non, ne doit pas interférer ou ne doit pas être susceptible d'interférer avec le bon fonctionnement de l'appareil de contrôle. Celui-ci doit être soumis pour approbation avec l'ensemble des dispositifs introduits.

1.2. L'appareil de contrôle doit être en mesure de fonctionner correctement dans toutes les conditions climatiques que l'on trouve habituellement sur le territoire de la Communauté.

## 2. *Matériaux*

2.1. Tous les éléments constitutifs de l'appareil de contrôle doivent être réalisés en matériaux d'une stabilité et d'une résistance mécanique suffisantes et aux caractéristiques électriques et magnétiques invariables.

2.2. Tout changement d'un élément de l'appareil de contrôle ou de la nature des matériaux employés pour sa fabrication doit être approuvé, avant l'utilisation, par l'autorité qui a homologué l'appareil.

## 3. *Mesure de la distance parcourue*

Les distances parcourues peuvent être mesurées 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.

## 4. *Mesure de la vitesse*

4.1. L'étendue de la mesure de la vitesse est fixée par le certificat d'homologation du modèle.

4.2. 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 mesures, suivre les accélérations jusqu'à 2 m/s<sup>2</sup>, dans les limites des tolérances admises.

## 5. *Mesure du temps (horloge)*

Le temps est mesuré sous une forme numérique. La remise à l'heure est effectuée, au besoin, à l'atelier agréé. L'heure de l'horloge interne est l'heure universelle coordonnée (HUC). Le conducteur peut changer le décalage horaire de l'heure affichée sur l'écran de visualisation.

5.1. La mesure du temps s'effectue automatiquement dans l'appareil de contrôle.

5.2. La remise à l'heure de l'horloge de la mémoire ne doit être possible que si la carte d'un atelier agréé est introduite dans l'appareil.

## 6. *Éclairage et protection*

6.1. Les dispositifs indicateurs de l'appareil doivent être pourvus d'un éclairage adéquat non éblouissant.

6.2. Pour assurer des 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.

6.3. L'appareil doit être protégé contre les parasites électriques et les champs magnétiques. Cette protection doit être conforme aux normes applicables à l'électronique embarquée.

6.4. Les câbles reliant l'appareil de contrôle à l'émetteur doivent être protégés par contrôle électronique, par exemple par un cryptage des signaux, capable de détecter la présence, à l'intérieur du système, de tout dispositif qui ne serait pas nécessaire au bon fonctionnement de l'appareil de contrôle ou qui risquerait d'en empêcher le fonctionnement précis par court-circuit, interruption ou modification des données électroniques au départ des capteurs de vitesse et de distance, ou par dédoublement de tout autre dispositif approuvé quand ce dispositif est connecté et mis en service.

6.5. L'ensemble du système, y compris les liaisons avec le capteur de vitesse et de distance, doit être protégé contre toute manipulation.

6.6. L'appareil de contrôle doit pouvoir détecter lui-même les éventuelles défaillances.

**b) Dispositifs indicateurs**

Les indications doivent être visibles de l'extérieur de l'appareil de contrôle et la lecture doit en être sûre, facile et non ambiguë, y compris lorsqu'il y a deux conducteurs.

Le dispositif d'affichage doit permettre la visualisation sur demande des informations visées au point d) du chapitre II. La demande peut être sélective ou séquentielle.

**c) Signaux d'avertissement**

1. Un signal d'une durée minimale de 30 secondes avertissant le conducteur qu'il utilise ce véhicule:

- sans avoir introduit sa carte à mémoire dans l'appareil,
- avec une carte qui fonctionne mal,
- avec la carte introduite dans le lecteur qui ne convient pas,
- lorsque l'appareil de contrôle a détecté un ou plusieurs des dysfonctionnements internes et notamment ceux visés au chapitre II point d) 17 et 18,
- en effectuant un dépassement de la vitesse autorisée, tel que défini au chapitre II point a) 2.2.

2. Un signal avertissant le conducteur du dépassement imminent de la période de conduite maximale de 4 heures et demie et de la période de conduite journalière de 9 heures, et ce 15 minutes avant le dépassement de la limite et au moment du dépassement de celle-ci.

3. Un signal avertissant le conducteur, 15 minutes avant la non-observation et au moment de la non-observation du respect des 8 heures de repos journalier requises au cours des 24 heures écoulées.

4. Des signaux d'avertissement supplémentaires peuvent être installés à la demande du propriétaire du véhicule.

*5. Format des signaux d'avertissement*

Le format des signaux d'avertissement est soit acoustique, soit visuel, soit une combinaison des deux, et doit être clairement reconnaissable par l'utilisateur.

**d) Mémoire**

1. La mise en mémoire des périodes de temps visées au chapitre II, point a) 3, 4 et 5, doit se faire lors de tout changement d'activité et de régime.

2. La période de conduite est toujours mise en mémoire automatiquement dès que le véhicule est en mouvement.

3. Les autres périodes de temps visées à l'article 15, paragraphe 3, deuxième tiret points b), c) et d) du règlement doivent toujours être mises en mémoire de façon distincte, le cas échéant par l'activation d'un sélecteur d'activités.

**e) Inscriptions**

1. Sur le cadran de l'appareil de contrôle doivent figurer les inscriptions suivantes:

- à proximité du nombre indiquant la distance, l'unité de mesure des distances sous la forme de son symbole "km",
- à proximité du nombre indiquant la vitesse, l'indication "km/h".

2. La plaque signalétique doit être visible sur l'appareil de contrôle et porter les indications suivantes:
  - le nom et l'adresse du fabricant de l'appareil de contrôle,
  - le numéro du fabricant et l'année de construction de l'appareil,
  - la marque d'homologation du modèle de l'appareil de contrôle,
  - la constante de l'appareil de contrôle sous la forme "k = tr/km" ou "k = . . . imp/km",
  - éventuellement, l'étendue de mesure de la vitesse sous la forme indiquée au point 1.

Ces informations peuvent également être indiquées sur demande par l'appareil de contrôle.

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

1. Les erreurs maximales tolérées concernent la distance parcourue, la vitesse et le temps, et sont mesurées au banc d'essai avant l'installation ainsi que, dans les conditions visées au chapitre VII, à l'installation, lors des visites périodiques et pendant l'utilisation.
2. Les erreurs maximales tolérées énumérées au point 1 sont valables pour des températures extrêmes correspondant aux conditions climatiques que l'on trouve habituellement sur le territoire de la Communauté.

#### IV. CARTES À MÉMOIRE

##### A. CARTE (À MÉMOIRE) DE CONDUCTEUR

###### 1. Introduction/retrait

L'appareil de contrôle est conçu de telle sorte que la carte (à mémoire) de conducteur, correctement introduite dans le lecteur, soit verrouillée dans l'appareil et que, ensuite, les données utiles concernant la carte soient automatiquement stockées dans la mémoire de l'appareil de contrôle. La libération de la carte ne peut se faire que si le véhicule est à l'arrêt et après mise en mémoire des données utiles dans la carte de conducteur.

###### 2. Capacité de mémoire de la carte

La carte de conducteur doit avoir une capacité de mémoire suffisante pour stocker, pendant au moins 28 jours civils, les données visées au chapitre II, point c), et se rapportant au conducteur qui se trouve effectivement au volant. En cas de saturation de la carte, les nouvelles données remplacent les données les plus anciennes.

###### 3. Données devant figurer sur la carte

La page 1 contient:

- a) la mention "Carte de conducteur" imprimée en gros caractères dans la ou les langues officielles de l'État membre délivrant la carte;

la mention "Carte de conducteur" dans les autres langues officielles de la Communauté, imprimée de manière à constituer la toile de fond du permis de conduire:

es: TARJETA DEL CONDUCTOR  
dk: FØRERKORT  
d: FAHRERKARTE  
gr: ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ  
en: DRIVER CARD  
f: CARTE DE CONDUCTEUR  
ga: CÁRTA TIOMÁNAÍ

- i: CARTA DEL CONDUCENTE
- nl: BESTUURDESKAART
- p: CARTÃO DE CONDUTOR
- fi: KULJETTAJAKORTTI
- s: FÖRARKORT;

- b) la mention de l'État membre délivrant la carte, (mention facultative);
- c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la carte, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:

B	Belgique
DK	Danemark
D	Allemagne
GR	Grèce
E	Espagne
F	France
IRL	Irlande
I	Italie
L	Luxembourg
NL	Pays-Bas
A	Autriche
P	Portugal
FIN	Finlande
S	Suède
UK	Royaume-Uni;

- d) les informations spécifiques à la carte délivrée, numérotées comme suit:
  - 1. le nom du titulaire;
  - 2. le prénom du titulaire;
  - 3. la date et le lieu de naissance du titulaire;
  - 4. a) la date de délivrance de la carte;  
b) la date d'expiration de la carte;  
c) la désignation de l'autorité qui délivre la carte (peut être imprimée à la page 2);  
d) un numéro autre que celui repris à la rubrique 5, utile à la gestion de la carte (mention facultative);
  - 5. a) le numéro du permis de conduire, y compris le numéro du duplicata;  
b) le numéro de série de la carte de conducteur, y compris le numéro d'index du duplicata;
  - 6. la photographie du titulaire;
  - 7. la signature du titulaire;
  - 8. la résidence normale ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative).

Les données visées aux points 1, 2, 3, 4 b), 5 a) et 5 b) sont également mises en mémoire dans la carte.

La page 2 contient:

- a) une explication des rubriques numérotées figurant aux pages 1 et 2 de la carte;




- b) le cas échéant et avec l'accord écrit spécifique du titulaire, des mentions non liées à la gestion de la carte de conducteur, l'ajout de telles mentions n'affectant en rien l'utilisation du modèle en tant que carte de conducteur.

**MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE CARTE DE CONDUCTEUR**

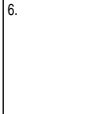
Page 1

**CARTE DE CONDUCTEUR      ÉTAT MEMBRE**

1.  MS

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

6. 

4a. \_\_\_\_\_      4c. \_\_\_\_\_

4b. \_\_\_\_\_      (4d.) \_\_\_\_\_

5a. \_\_\_\_\_

5b. \_\_\_\_\_

7. \_\_\_\_\_

(8.) \_\_\_\_\_

Page 2

1. Nom    2. Prénom    3. Date et lieu de naissance

4a. Date de délivrance de la carte

4b. Date d'échéance administrative de la carte

4c. Délivré par

(4d.) N° pour raisons administratives nationales

5a. N° du permis de conduire    5b. N° de carte de conducteur

6. Photo

7. Signature                      (8.) Domicile

*Retourner s'il vous plaît à:*

**NOM DE L'AUTORITÉ ET ADRESSE**

**EXEMPLE DE CARTE DE CONDUCTEUR SELON LE MODÈLE: CARTE BELGE**  
(À titre indicatif)

**BESTUURERSKAART      KONINKRIJK BELGIË**

1. Ruyter

2. Georges

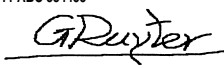
3. 01.04.73      Milano

4a. 01.07.98      4c. B-9000 Gent

4b. 30.06.03

5a. DA 003 360

5b. 11 ABC 334455

7. 

**CARTE DE CONDUCTEUR      ROYAUME DE BELGIQUE**

1. Jeanneaux

2. Herald

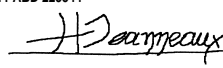
3. 01.03.74      B-7000 Mons

4a. 01.09.98      4c. B-1180 Uccle

4b. 30.08.03

5a. DB 004 380

5b. 11 ABD 223344

7. 

#### 4. Normes

La carte de conducteur et l'appareil de contrôle être conformes aux normes suivantes:

- ISO 7810,
- ISO 7816-1,
- ISO 7816-2,
- ISO 7816-3,
- ISO 7816-4 (projet),
- ISO 10373 (projet),
- les spécifications fonctionnelles détaillées définies dans le cadre de systèmes de cartes d'identification destinées aux applications dans les transports de surface.

#### 5. Sécurité, y compris la protection des données

Les différents éléments constitutifs de la carte de conducteur visent à exclure toute falsification ou manipulation et à détecter toute tentative de ce type.

**6. Températures**

La carte de conducteur doit être en mesure de fonctionner correctement dans toutes les conditions climatiques que l'on trouve habituellement sur le territoire de la Communauté.

**7. Durée de vie**

La carte doit pouvoir fonctionner correctement pendant une durée de cinq ans si elle est utilisée conformément aux spécifications environnementales et électriques.

**8. Caractéristiques électriques**

Les caractéristiques électriques de la carte correspondent aux spécifications applicables à l'électronique embarquée.

**9. Structure logique de la carte de conducteur**

La structure logique de la carte est définie de manière à en garantir le bon fonctionnement et la compatibilité avec tout appareil de contrôle conforme à la présente annexe.

**10. Fonctions et commandes**

Les fonctions et commandes de la carte couvrent l'ensemble des fonctions visées au chapitre I, point c), et au chapitre II, point b).

**11. Fichiers élémentaires**

Les fichiers élémentaires sont spécifiés dans le cadre des normes visées au point 4.

**12. Dispositions particulières**

Après consultation de la Commission, les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

**B. CARTE (À MÉMOIRE) DU CENTRE D'ESSAI, CARTE (À MÉMOIRE) DE CONTRÔLE ET CARTE (À MÉMOIRE) DE L'ENTREPRISE**

Les cartes (à mémoire) du centre d'essai, de contrôle et de l'entreprise sont spécifiées de manière à fonctionner correctement dans le cadre de l'application prévue au chapitre I, respectivement aux points g), h) et i), et de manière à être compatibles avec tout appareil de contrôle conforme à la présente annexe. La structure de ces cartes est conçue de manière à donner accès uniquement à l'utilisateur autorisé dans le cadre strict des fonctions que chaque carte est destinée à remplir.

**V. IMPRIMANTE ET IMPRESSION STANDARD**

1. Les imprimantes sont conçues de manière à fournir les documents d'impression visés au chapitre II, point d), avec un niveau de définition propre à éviter toute ambiguïté à la lecture. Les documents d'impression doivent rester clairement lisibles et identifiables dans des conditions normales de conservation, et ce pendant au moins un an. Ils doivent conserver leurs dimensions et leurs enregistrements dans des conditions normales d'hygrométrie et de température.

Il doit, en outre, être possible d'apporter sur ces documents des inscriptions manuelles supplémentaires telles que la signature de conducteur.

2. La capacité minimale des documents d'impression, quelle que soit leur forme, doit permettre l'impression des informations visées au chapitre II, point d).

Si plusieurs documents d'impression doivent être reliés entre eux afin d'en augmenter la capacité d'impression, les raccordements entre les différents documents doivent être effectués de telle manière que les données aux endroits de raccordement ne présentent pas d'interruptions susceptibles de nuire à leur interprétation.

## VI. INSTALLATION DE L'APPAREIL DE CONTRÔLE

## a) Installation

1. L'appareil de contrôle doit être protégé contre toute détérioration fortuite.
2. La constante de l'appareil de contrôle doit pouvoir être adaptée par des agents agréés 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.

## b) Plaquette d'installation

Après la vérification lors de la première installation, une plaquette d'installation est apposée de façon visible sur l'appareil, à l'intérieur ou à côté de celui-ci. Après chaque intervention d'un installateur ou atelier agréé nécessitant une vérification de l'étalonnage de l'installation, une nouvelle plaquette, remplaçant la précédente, doit être apposée.

La plaquette doit porter au moins les mentions suivantes:

- le nom, l'adresse ou la marque de l'installateur ou de l'atelier agréé,
- le coefficient caractéristique du véhicule, sous la forme "w = . . . tr/km" ou "w = . . . imp/km",
- la circonférence effective des pneus des roues sous la forme "l = . . . mm)",
- la date du relevé du coefficient caractéristique du véhicule et du mesurage de la circonférence effective des pneus des roues,
- les 8 derniers chiffres du numéro de châssis du véhicule.

## c) Scellements

1. Les éléments suivants doivent être scellés:
  - a) tout raccordement qui, s'il était déconnecté, occasionnerait des modifications indécélables ou des pertes de données;
  - b) toute couverture qui donne accès aux circuits ou aux mécanismes dont la modification affecterait le bon fonctionnement de l'appareil de contrôle ou qui permettrait une modification non autorisée des caractéristiques de l'appareil de contrôle;
  - c) la plaquette d'installation, à moins qu'elle ne soit apposée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans destruction des indications.
2. Dans tous les cas, la mention de l'emplacement des scellements doit figurer sur la fiche d'homologation et leur efficacité devra faire partie des procédures d'homologation.
3. Les scellements visés au point 1 b) peuvent être enlevés:
  - dans des cas d'urgence,
  - pour installer, régler ou réparer un limiteur de vitesse ou un autre dispositif contribuant à la sécurité routière, à condition que l'appareil de contrôle continue à fonctionner de façon fiable et correcte et soit rescellé par un installateur ou un atelier agréé (conformément aux dispositions du chapitre VII) immédiatement après l'installation d'un limiteur de vitesse ou d'un autre dispositif contribuant à la sécurité routière, ou dans un délai de sept jours dans les autres cas.

Tout bris de ces scellements doit faire l'objet d'une justification par écrit tenue à la disposition de l'autorité compétente.

## VII. VÉRIFICATIONS ET CONTRÔLES

a) **Agrément des centres d'essai (ateliers et installateurs)**

Les États membres désignent les organismes chargés d'effectuer les contrôles et les vérifications.

b) **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 au chapitre III, par le scellement prévu au chapitre VI, point c) 1, ou par une indication numérique équivalente contenue dans la mémoire de l'appareil de contrôle.

c) **Contrôle à l'installation et programmation**

1. Lors de l'installation à bord d'un véhicule, l'appareil de contrôle et l'installation dans son ensemble doivent satisfaire aux dispositions relatives aux erreurs maximales tolérées fixées au chapitre III, point f) 2.
2. L'appareil de contrôle est programmé de manière à couvrir les éléments suivants:
  - la date de l'essai d'installation,
  - l'heure universelle coordonnée (HUC),
  - l'identification "VIN" et "VRN" du véhicule,
  - le numéro de la carte de l'atelier ou installateur agréé.

d) **Contrôles périodiques**

1. Des contrôles périodiques des appareils installés sur les véhicules ont lieu après toute réparation des appareils ou après toute modification du coefficient caractéristique du véhicule ou de la circonférence effective des pneus ou au moins une fois dans les deux ans qui suivent la dernière inspection et peuvent être effectués, entre autres, dans le cadre des inspections techniques des véhicules.

Seront contrôlés au moins:

- l'état de bon fonctionnement de l'appareil de contrôle, et notamment le transfert correct des données vers et en provenance de la carte de l'atelier,
  - le respect des dispositions du chapitre III, point f) 2, relatives aux erreurs maximales tolérées à l'installation,
  - la présence du signe d'homologation sur l'appareil de contrôle,
  - 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.
2. L'appareil de contrôle est programmé de manière à couvrir les éléments suivants:
    - la date de l'inspection périodique,
    - l'heure universelle coordonnée (HUC),
    - l'identification "VIN" et "VRN" du véhicule,
    - le numéro de la carte de l'atelier agréé.
  3. Ces contrôles impliquent le remplacement de la plaquette d'installation ou des indications numériques équivalentes contenues dans la mémoire de l'appareil de contrôle.

**e) 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:

- véhicule à vide, en condition normale de marche,
  - pression des pneus conforme aux indications données par le fabricant,
  - usure des pneus dans les limites admises par les prescriptions nationales en vigueur,
  - mouvement du véhicule: celui-ci doit avancer en ligne droite, mû par son propre moteur, sur une aire plane à une vitesse de  $50 \pm 5$  km/h; la mesure doit s'effectuer sur une distance minimale de 1 000 m,
  - l'essai peut également être effectué sur un banc conçu à cet effet et offrant des garanties de précision comparables.»
-