



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/AC.6/4
29 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers (SC.1)
Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR
(Deuxième session, 11-12 avril 2002)

**RAPPORT SUR LA DEUXIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL
SPÉCIAL SUR LA RÉVISION DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF
AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES VÉHICULES EFFECTUANT
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE (AETR)**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR a tenu sa deuxième session à Genève les 11 et 12 avril 2002. Y ont participé des représentants des États membres de la CEE ci-après: Fédération de Russie, France, Lettonie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, République slovaque, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, Suède et Suisse.
2. La Commission européenne et l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient aussi représentées.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/SC.1/AC.6/3.

3. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

ÉLECTION DU PRÉSIDENT

4. Le Groupe de travail spécial a élu M. José Piscitelli (Luxembourg) Président de sa deuxième session.

ÉTAT DES ADHÉSIONS À L'AETR ET AMENDEMENTS ANTÉRIEURS

Document: TRANS/SC.1/AC.6/2002/1/Add.1.

5. Le secrétariat a signalé au Groupe de travail spécial que le nombre de Parties contractantes à l'AETR s'élevait à 41, que la Turquie avait adhéré à l'Accord avec effet au 16 janvier 2001 et que la Yougoslavie (par succession) y avait adhéré avec effet au 12 mars 2001.

6. Le Groupe de travail spécial a aussi été informé de l'adoption par le SC.1 à sa quatre-vingt-treizième session (octobre 1999) d'un nouveau texte pour l'article 12 relatif aux contrôles prévus par de l'AETR. Le texte final de cet article a été communiqué dans le document TRANS/SC.1/AC.6/2002/1/Add.1.

7. La représentante de la France a indiqué que son pays avait l'intention d'envoyer le nouveau texte de l'article 12 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux fins des procédures d'amendement officielles conformément à l'article 21 de l'AETR.

DÉCISIONS PERTINENTES DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS (SC.1) ET DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI)

Documents: TRANS/SC.1/367, TRANS/SC.1/369; TRANS/SC.1/2000/16, TRANS/SC.1/2001/1.

8. Le Groupe de travail a été informé des décisions pertinentes prises par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à ses quatre-vingt-quatorzième et quatre-vingt-quinzième sessions (novembre 2000 et octobre 2001) et par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002).

RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUÉS PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR L'ÉTAT DE L'ANNEXE 1B

9. Le représentant de la Commission européenne a signalé au Groupe de travail spécial que la proposition relative à l'annexe 1B avait été présentée le 19 septembre 2001 au Comité d'adaptation aux progrès techniques (CAPT) pour adoption. Cette proposition n'ayant pas recueilli la majorité des voix, la Commission l'avait soumise au Conseil le 30 novembre 2001 conformément aux règles communautaires et après achèvement des traductions et de la procédure écrite (sans modification notable de la teneur du texte).

10. Le Conseil n'y ayant pas donné suite dans le délai prescrit de trois mois, la proposition avait été adoptée en tant que règlement de la Commission. Il était prévu que le règlement contenant l'annexe 1B soit publié en août 2002. Les différentes périodes (12 mois pour l'homologation de type, 21 mois pour la délivrance d'une carte et 24 mois pour le montage du tachygraphe sur les véhicules) commenceront à courir à compter de cette date.

PRÉPARATION DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT FINALES À L'AETR

Documents: TRANS/SC.1/AC.6/2002/1, TRANS/SC.1/AC.6/2002/2, TRANS/SC.1/AC.6/2002/3, TRANS/SC.1/AC.6/2002/4; TRANS/SC.1/2000/16, TRANS/SC.1/1999/4; document informel n° 3, document informel n° 4.

11. Avant d'examiner le texte de la nouvelle annexe à l'AETR visant à introduire l'appareil de contrôle numérique, le Groupe de travail a décidé d'examiner les propositions formulées par le secrétariat, concernant les modifications correspondantes à apporter à l'Accord proprement dit.

a) Articles de l'AETR devant être amendés

Article 10

12. Le Groupe de travail a confirmé son accord au sujet des modifications de l'article 10 de l'AETR, telles qu'indiquées à l'annexe I du présent rapport.

Article 13

13. Le Groupe de travail a décidé de remplacer l'article 13 de l'AETR par de nouvelles dispositions transitoires (TRANS/SC.1/AC.6/2002/4) proposées par le secrétariat. Celles-ci deviendraient obligatoires dans un délai de quatre ans (au lieu de cinq, comme il était proposé précédemment), à compter de la date de leur entrée en vigueur (et non de la date de leur adoption, jugée plus difficile à déterminer). Le Groupe de travail est convenu que quatre ans suffisaient puisque les procédures d'amendement officielles prévues à l'article 21 pouvaient durer deux ans. En outre, il a été admis qu'il fallait prévoir une période de transition pour la mise en œuvre des tachygraphes dans les États qui deviendraient Parties contractantes peu avant la fin du délai de quatre ans ou après ce délai. Cette question fait l'objet des paragraphes 4 et 5.

14. On trouvera le nouveau texte de l'article 13 à l'annexe I du présent rapport.

Articles 21 et 22

15. Le Groupe de travail a adopté en principe le texte des nouveaux paragraphes 5 *bis* de l'article 21 et 4 *bis* de l'article 22 de l'AETR (document informel n° 3 de la présente session) qui portaient sur le cas relativement peu fréquent d'un pays devenant Partie contractante à l'AETR pendant la période autorisée de notification des propositions d'amendement. Il a été convenu que le secrétariat vérifierait le libellé final de la proposition en collaboration avec le Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à New York.

16. Les nouveaux textes des paragraphes 5 *bis* de l'article 21 et 4 *bis* de l'article 22 figurent à l'annexe I du présent rapport.

Article 22 bis

17. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait modifier l'AETR afin d'introduire une nouvelle procédure d'amendement pour l'appendice 1B. Il a examiné une proposition émanant du secrétariat (TRANS/SC.1/AC.6/2002/2), au sujet de laquelle le Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à New York avait émis un avis favorable. Les nouvelles procédures définies aux paragraphes 2 et 3 sont simplifiées, et ne permettent pas aux pays de formuler des objections, mais sont censées attirer leur attention sur tous les changements adoptés au niveau de l'UE. Elles tiennent compte des différentes procédures ayant trait à l'amendement de l'appendice 1B.

18. Le texte d'un nouvel article 22 *bis*, tel qu'il a été adopté, figure à l'annexe I du présent rapport.

b) Annexe à l'AETR

19. Le Groupe de travail a ensuite examiné l'annexe relative à l'introduction du nouvel appareil de contrôle ou tachygraphe numérique. Il a été informé que la version anglaise de la nouvelle annexe contenue dans le document TRANS/SC.1/AC.6/2002/1 n'était pas assez proche de la version la plus récente du Règlement (CEE) 3821/85, tandis que la version française lui correspondait mieux. Il a été jugé important que le Règlement et l'AETR concordent autant que possible afin d'éviter toute erreur d'interprétation.

20. Le Groupe de travail a en conséquence décidé de se fonder sur un texte anglais fourni par le représentant de la Suède (document informel n° 4 de la présente session), qui avait été adapté pour l'AETR. Il a parcouru chacun des paragraphes du texte en les comparant à la version française afin d'assurer la cohérence des deux versions.

21. Le Groupe de travail a décidé d'apporter quelques modifications supplémentaires au texte anglais, en remplaçant notamment les mots «recording equipment» (matériel d'enregistrement) par «control device» (appareil de contrôle) et en adaptant les renvois aux autres articles et paragraphes. Toutefois, il a observé une différence importante entre les versions française et anglaise des dispositions figurant aux paragraphes 8 de l'article 12 et 2 de l'article 13. Après examen, il a été décidé d'adapter le texte anglais du paragraphe 2 de l'article 13 à la version française. Concernant le paragraphe 8 de l'article 12, le représentant de la Commission européenne a été prié de vérifier le libellé du Règlement dans les autres langues afin d'assurer la cohérence des textes de cet article.

22. Le représentant de la Fédération de Russie a signalé au Groupe de travail que, dans le texte russe du document TRANS/SC.1/AC.6/2002/1, était employé par erreur le mot «HE» à la première ligne du premier sous-alinéa du paragraphe 3 c) de l'article 12.

23. Le texte de l'annexe, tel qu'il a été adopté, figure à l'annexe II du présent rapport.

c) Appendices à l'annexe

24. À sa quatre-vingt-quinzième session, après avoir examiné les différentes solutions proposées pour introduire dans l'AETR l'annexe 1B du Règlement (CEE) 3821/85 sur le tachygraphe numérique, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) est convenu, compte tenu de la longueur et du caractère technique de cette annexe, que la solution la mieux adaptée et la plus pragmatique pour l'avenir consistait à reprendre telle quelle la version de l'annexe 1B du règlement de la Communauté publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*, en la faisant précéder d'une introduction qui, par le biais de renvois, ferait apparaître les points nécessitant des modifications. Cette démarche a été approuvée par le Comité des transports à sa soixante-quatrième session.

25. Conformément à ces décisions, le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.1/AC.6/2002/3 contenant un projet d'introduction assortie d'un système de renvois pour le nouvel appendice 1B à l'AETR sur les dispositions relatives à la construction, à l'essai, à l'installation et à l'inspection de l'appareil de contrôle numérique dans les transports routiers.
26. Le Groupe de travail a décidé d'apporter quelques modifications à ce projet, concernant notamment les renvois aux textes juridiques équivalents de la CEE qui pourraient remplacer les renvois aux directives du Conseil mentionnées.
27. Les membres du Groupe se sont aussi mis d'accord sur les amendements à apporter à l'appendice 2 de l'annexe concernant la marque et les fiches d'homologation.
28. Les textes définitifs proposés pour l'introduction de l'appendice 1B de l'AETR et les amendements à l'appendice 2 figurent aux annexes III et IV du présent rapport.

QUESTIONS DIVERSES

Document: Document informel n° 2 de la présente session.

29. Le représentant de l'IRU a estimé nécessaire d'harmoniser la procédure de contrôle visée au paragraphe 7 de l'article 15 du Règlement (CEE) n° 3821/85 avec la disposition correspondante de l'AETR en ce qui concerne la production, aux fins d'inspection, de la feuille d'enregistrement du dernier jour de conduite de la semaine précédente. Les versions anglaise, française et allemande mentionnaient le «dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit», tandis que les textes italien et néerlandais faisaient état du «dernier jour de la semaine précédente au cours de laquelle il a conduit».
30. La différence pouvait poser un problème si le conducteur n'avait pas conduit au cours de la semaine précédant immédiatement celle au cours de laquelle le contrôle avait lieu. Récemment, deux conducteurs d'un véhicule non immatriculé dans l'UE s'étaient vu infliger une lourde amende dans un État membre de l'UE parce qu'ils ne possédaient pas de feuille d'enregistrement pour leur dernier jour de conduite – antérieur à la semaine précédente – et ce en dépit d'une déclaration de l'employeur attestant que les conducteurs en cause étaient en congé la semaine précédente.
31. Le représentant de la Commission européenne a affirmé que les textes avaient été vérifiés dans les différentes langues et que les États membres concernés seraient invités à examiner cette question. Le représentant de la Suède a précisé que la Cour de justice européenne à Luxembourg avait été saisie d'une affaire (C/158/69) portant sur cette question et qu'il faudrait analyser sa décision.
32. La délégation du Royaume-Uni a remis au Groupe de travail des copies de projets d'amendements au Règlement (CEE) n°3821/82 que la Commission européenne l'avait invitée à présenter à la suite d'une réunion du Groupe de travail des transports tenue le 17 janvier 2002. Si ces modifications devaient être adoptées, il faudrait aussi les introduire dans l'AETR.

33. Les modifications proposées comprenaient l'obligation pour les conducteurs d'introduire dans le tachygraphe numérique des données sur les tâches autres que la conduite, une disposition relative au transfert des données et des prescriptions relatives aux sorties sur imprimante que les conducteurs devraient produire au début d'un trajet lorsque la conduite se faisait sans carte de conducteur et à l'obligation de les conserver.

34. La représentante de la Slovénie a évoqué les difficultés rencontrées par son pays en ce qui concerne l'homologation des tachygraphes. La Slovénie n'avait pas de producteur national et était tributaire des tachygraphes fabriqués dans d'autres pays.

35. Elle a cité l'article 4 de l'annexe à l'AETR selon lequel *«les autorités compétentes de la Partie contractante auprès de laquelle la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres Parties contractantes, 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»*.

36. Le représentant a jugé impossible, en l'état actuel des choses, de respecter les dispositions de l'article 4, faute de liste exhaustive d'adresses des autorités compétentes des autres Parties contractantes.

37. Le secrétariat a signalé qu'il avait commencé à établir une telle liste et continuerait de s'y employer. On pouvait trouver quelques adresses dans les documents TRANS/SC.1/2001/13 et Add.1. Il a demandé à toutes les Parties contractantes de fournir dès que possible les coordonnées (adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, adresse électronique) de leurs autorités compétentes.

38. Selon le représentant de la Fédération de Russie, il semblait y avoir une erreur au point 025 du chapitre III de l'annexe 1B du Règlement de la Commission, où il était indiqué que *«le matériel d'enregistrement doit [...] mesurer la vitesse avec une tolérance de +/- 1 km/h (à vitesse constante)»*. D'après lui, il fallait lire + 1 km/h. Ayant été prié de vérifier ce point, le représentant de la Commission a confirmé, par la suite, au secrétariat que la valeur de +/- 1 km/h était correcte.

RAPPORT DE LA RÉUNION

39. Le rapport de la réunion du Groupe de travail a été établi par le secrétariat après la session. Le texte final des amendements proposés à l'AETR est joint en annexe pour examen et adoption par le SC.1 à sa quatre-vingt-seizième session (7-10 octobre 2002).

Annexe I

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DU CORPS DE L'AETR

*Il est proposé de remplacer les dispositions actuelles de l'article 10 par les suivantes:
(les paragraphes techniques/opérationnels ont été transférés à l'annexe)*

«Article 10 Appareil de contrôle

1. Les Parties contractantes devront prescrire l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur leur territoire d'un appareil de contrôle conformément aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.
2. L'appareil de contrôle au sens du présent Accord doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.
3. Un appareil de contrôle qui est conforme au Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme étant conforme aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.

Il est proposé de remplacer les dispositions actuelles de l'article 13 par les suivantes:

«Article 13 – Dispositions transitoires

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, liées à l'introduction du tachygraphe numérique, deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes à cet accord au plus tard quatre ans après la date de l'entrée en vigueur des amendements y afférents telle que résultant de la procédure définie à l'article 21. En conséquence, tous les véhicules couverts par le présent Accord, mis pour la première fois en circulation après l'expiration de ce délai, devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions.
2. Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur visées dans l'annexe au présent Accord, telle qu'amendée, au plus tard trois mois avant la date d'expiration du délai de quatre ans visé au paragraphe 1. Ce délai minimum de trois mois doit également être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à l'appareil de contrôle numérique avant l'expiration du délai de quatre ans. Cet État informera alors le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la mise en œuvre avancée de ce dispositif sur son territoire.
3. Tout instrument de ratification ou d'adhésion déposé par un État après la date d'entrée en vigueur du présent amendement, sera réputé s'appliquer à l'Accord tel qu'amendé, y compris le délai d'application défini au paragraphe 1.

Si cette adhésion intervient moins de deux ans avant l'expiration du délai visé au paragraphe 1, l'État, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, informera le dépositaire de la date à laquelle l'appareil de contrôle numérique sera effectif sur son territoire. Cet État peut se prévaloir d'une période transitoire ne pouvant excéder deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État. Le dépositaire en informera alors toutes les Parties contractantes.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également en cas d'adhésion d'un État après l'expiration du délai d'application de quatre ans visé au paragraphe 1.»

Articles 21 et 22

Il est proposé d'ajouter à l'article 21 de l'AETR un nouveau paragraphe 5 bis rédigé comme suit:

«**5 bis** Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.»

Il est proposé d'ajouter à l'article 22 de l'AETR un nouveau paragraphe 4 bis rédigé comme suit:

«**4 bis** Au cas où un pays serait devenu Partie à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.»

Il est proposé d'insérer dans l'Accord lui-même un nouvel article 22 bis libellé comme suit:

«Article 22 bis

1. L'appendice 1B de l'annexe du présent Accord sera amendé suivant la procédure définie dans le présent article.
2. Toute proposition d'amendement aux articles introductifs de l'appendice 1B sera adoptée par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes. L'amendement ainsi adopté sera transmis par le secrétariat du Groupe de travail précité au Secrétaire général pour notification à

toutes les Parties contractantes. Il entrera en vigueur trois mois après la date de sa notification aux Parties contractantes.

3. L'appendice 1B, adaptation au présent Accord de l'annexe 1B du Règlement (CEE) 3821/85 visé à l'article 10 du présent Accord tel que modifié par le Règlement de la Commission n° _____ du 13 juin 2002 (JOCE n° ____ du ____ août 2002), dépendant directement des évolutions introduites dans cette annexe 1B par les instances de l'Union européenne, tout amendement apporté à cette annexe sera applicable à l'appendice 1B dans les conditions suivantes:

- Le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe informera officiellement les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes de la publication au Journal officiel des Communautés européennes des amendements introduits à l'annexe 1B du règlement communautaire et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie des textes y afférents;
- Ces amendements entreront directement en vigueur au niveau de l'appendice 1B trois mois après la date de la communication de l'information aux Parties contractantes.

4. Lorsqu'une proposition d'amendement concernant l'annexe du présent Accord implique d'amender également l'appendice 1B, les amendements concernant cet appendice ne pourront entrer en vigueur avant ceux relatifs à l'annexe. Lorsque, dans ce cadre, les amendements à l'appendice 1B sont présentés en même temps que ceux afférents à l'annexe, leur date d'entrée en vigueur sera déterminée par celle résultant de la procédure mise en œuvre en application de l'article 21.»

Annexe II

PROPOSITION D'AMENDEMENT CONCERNANT L'ANNEXE À L'AETR

Annexe – Appareil de contrôle

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I – HOMOLOGATION

Article 1

Aux fins du présent chapitre, les termes «appareil de contrôle» s'entendent comme «appareil de contrôle ou ses composants».

Toute demande d'homologation pour un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, accompagnée des documents descriptifs appropriés, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès d'une Partie contractante. Pour un même modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'une seule Partie contractante.

Article 2

Chaque Partie contractante accorde l'homologation 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 appendices 1 ou 1B et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

L'homologation du système visé à l'appendice 1B ne peut 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 à vitesse) 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.

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

Article 3

Les Parties contractantes attribuent au demandeur une marque d'homologation conforme au modèle établi à l'appendice 2 pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire qu'elles homologuent en vertu de l'article 2.

Article 4

Les autorités compétentes de la Partie contractante auprès de laquelle la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres Parties contractantes, 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 ou de carte à mémoire qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus, elles communiquent la motivation de la décision.

Article 5

1. Si la Partie contractante qui a procédé à l'homologation visée à l'article 2 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire portant la marque d'homologation qu'elle a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'elle a homologué, elle 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.

2. La Partie contractante qui a accordé une homologation doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ou la carte à mémoire ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes à la présente annexe, y compris ses appendices, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.

3. Si la Partie contractante ayant accordé une homologation est informée par une autre Partie contractante de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, elle prend également, après consultation de cette dernière, les mesures prévues auxdits paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.

4. La Partie contractante 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 d'enregistrement ou des cartes à mémoire. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles d'enregistrement ou les cartes à mémoire dispensés de la première vérification, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences de la présente annexe.

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

5. Si la Partie contractante qui a procédé à une homologation conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont elle a été informée, les Parties contractantes intéressées s'efforcent de régler le différend.

Article 6

1. Le demandeur de l'homologation pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les modèles d'appareils de contrôle pour 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 Partie contractante indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les modèles d'appareils de contrôle pour lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

Article 7

Les Parties contractantes 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 visée à l'article 3 et de la plaque d'installation visée à l'article 9.

Article 8

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, prise en vertu de la présente annexe, 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 Parties contractantes et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

CHAPITRE II

Installation et contrôle

Article 9

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 Parties contractantes, après que celles-ci eurent entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

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 défectueuses.

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

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'appendice 1B, introduit les données électroniques de sécurité permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante tiennent un registre des marques et des données électroniques de sécurité utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et se communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité utilisées.
4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions de la présente annexe est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues à l'appendice 1 ou 1B.
5. Tout scellement peut être enlevé par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou dans les circonstances décrites à l'appendice 1 ou 1B de la présente annexe.

CHAPITRE III

Dispositions d'utilisation

Article 10

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'appendice 1B.

Article 11

1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1 un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère personnel 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'appendice 1B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'appendice 1B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

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.

3. La carte de conducteur visée à l'appendice 1B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale.

Une Partie contractante peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du présent Accord ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur:

a) Aux fins du présent Accord, on entend par résidence normale le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 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 Parties contractantes, 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 une Partie contractante 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 la Partie contractante 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 la Partie contractante 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 la Partie contractante personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'appendice 1B;

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 12, 1), quatrième alinéa;

b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du présent Accord;

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'une Partie contractante 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 une Partie contractante autre que celle qui a délivré la carte, cette Partie contractante renvoie la carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution;

d) Les cartes de conducteur délivrées par les Parties contractantes sont mutuellement reconnues;

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

Les Parties contractantes qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution;

e) Lorsqu'une Partie contractante remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cette Partie contractante;

f) Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

5. Les Parties contractantes veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du présent Accord, enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, soient gardées en mémoire pendant au moins 365 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 Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne peuvent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

Article 12

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

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

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 la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.







Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale, au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur 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 ou carte de conducteur 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) du présent article, 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 indiquées au paragraphe 3 second tiret, points b), c) et d) du présent article 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  ou ¹: le temps de conduite;
 - b) Sous le signe  ou ¹: tous les autres temps de travail;
 - c) Sous le signe  ou ¹: les 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 de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux;

¹ Symboles utilisés pour le tachygraphe numérique.

- 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  ou ¹: les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

4. Chaque Partie contractante 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) du présent article soient toutes enregistrées sous le signe .

5. Chaque membre d'équipage 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.

5 bis. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

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.

6. L'appareil de contrôle défini à l'appendice 1 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.

Les appareils doivent en outre être conçus de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, 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'appendice 1B et relatifs aux groupes de temps indiqués au paragraphe 3, deuxième tiret, points a), b), c) et d) du présent article, 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;

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, 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 sous-paragraphe a), premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1.

c) Un agent habilité peut contrôler le respect du présent Accord 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 13, paragraphes 2 et 3.

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'appendice 1B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur et/ou les documents d'impression, en vue de falsifier les enregistrements, de les rendre inaccessibles ou de les détruire. Aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus ne doit se trouver à bord du véhicule.

Article 13

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil de contrôle, 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 Parties contractantes peuvent prévoir la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule dans 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 mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers 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 appropriée 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 enregistrées 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.

3. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle 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 la Partie contractante 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 la Partie contractante qui l'a délivrée et auprès de celles de la Partie contractante de la résidence normale dans le cas où ces autorités seraient différentes.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans sa carte de conducteur durant une période maximale de 15 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 la Partie contractante dans laquelle 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.

Annexe III

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENT CONCERNANT LES APPENDICES
DE L'ANNEXE À L'AETR**

Nouvel appendice 1B (Introduction à cet appendice)

L'annexe de l'AETR est complétée par un nouvel appendice (appendice 1B) portant sur les dispositions relatives à la construction, l'essai, le montage et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique utilisé dans les transports routiers, qui est ainsi conçu:

«APPENDICE 1B

**Dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle
du matériel d'enregistrement numérique utilisé
dans les transports routiers**

Article 1. Préambule

1. Étant donné que le présent appendice est une adaptation de l'annexe 1B du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, en date du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, amendé en dernier lieu par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil, en date du 24 septembre 1998, ainsi que par le Règlement de la Commission n° du 13 juin 2002, le contenu de cette annexe n'est pas reproduit dans l'AETR en raison de son volume et de son caractère très technique. Pour obtenir le texte officiel complet ainsi que ses amendements ultérieurs, les Parties contractantes devront se reporter au *Journal officiel* des Communautés européennes (JOCE). Le contenu du présent appendice 1B se limite à une introduction reprenant seulement les références dudit *Journal officiel* dans lequel l'annexe 1B est publiée et signalant, aux moyens de références croisées, les points particuliers sur lesquels cette annexe doit être adaptée au contexte de l'AETR.

2. Afin de faciliter la consultation de cette annexe et d'avoir une vision d'ensemble de l'appendice 1B, y compris de toutes les adaptations inhérentes au contexte de l'AETR, une version d'ensemble de cet appendice dans les langues officielles de la CEE-ONU sera élaborée par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et sera mise à jour périodiquement. Toutefois, cette version n'aura aucune force de loi.

Article 2. Dispositions introductives de l'appendice 1B

1. Conformément au paragraphe 1 de l'article 1 ci-dessus, les Parties contractantes sont invitées à se reporter, pour consulter l'annexe 1B, au Règlement de la Commission n° ... du 13 juin 2002, tel que publié au *Journal officiel* des Communautés européennes n° du .. août 2002, qui adapte pour la septième fois au progrès technique le Règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

2. Aux fins de l'appendice 1B:

2.1 Les termes figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacés par les termes correspondants figurant dans la colonne de droite:

Termes utilisés dans l'annexe 1B		Termes à utiliser dans l'AETR
États membres	Remplacé par	Parties contractantes
EM		PC
Annexe (1B)		Appendice (1B)
Appendice		Sous-appendice
Règlement		Accord ou AETR
Communauté		CEE-ONU

2.2 Les références aux textes juridiques figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacées par celles figurant dans la colonne de droite:

Textes juridiques de la Communauté européenne		Textes juridiques relevant de la Commission économique pour l'Europe
Règlement n° 3820/85/CEE du Conseil	Remplacé par	AETR
Directive n° 92/23/CEE du Conseil		Règlement CEE n° 54
Directive n° 95/54/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive n°72/245/CEE du Conseil		Règlement CEE n° 10

2.3 La liste des textes ou des dispositions pour lesquels il n'existe pas d'équivalent CEE-ONU ou qui nécessitent un complément d'information est donnée ci-dessous. Ces textes ou informations ne sont cités que pour mémoire.

2.3.1 La limite fixée pour le réglage du dispositif de limitation de vitesse, telle que définie au I (Définitions) bb) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 92/6/CEE du 10 février 1992 (*JOCE* n° L 57 du 02/03/1992).

2.3.2 La mesure des distances, telle qu'elle est définie au I (Définitions) u) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 97/27/CE du Conseil, en date du 22 juillet 1997, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (*JOCE* n° L 233 du 25/08/1997).

2.3.3 L'identification des véhicules, telle qu'elle est définie au I (Définitions), nn) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 76/114/CEE du Conseil, en date du 18 décembre 1975 (*JOCE* n° L 24 du 30/01/1976).

2.3.4 Les prescriptions en matière de sécurité doivent être conformes aux dispositions énoncées dans la Recommandation n° 95/144/CE du Conseil, en date du 7 avril 1995, concernant des critères communs d'évaluation de la sécurité des technologies de l'information (JOCE n° L 93 du 26/04/1995).

2.3.5 La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et la libre circulation de ces données sont conformes aux dispositions de la Directive n° 95/46/CE du Conseil, en date du 24 octobre 1995, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (JOCE n° L 281 du 23/11/1995).

2.4 Autres dispositions à modifier ou à supprimer

2.4.1 Le texte de la disposition 172 est supprimé et remplacé par la mention «*Réservé*».

2.4.2 La disposition 174 est modifiée comme suit:

«le signe distinctif de la Partie contractante ayant délivré la carte. Les signes distinctifs des Parties contractantes non membres de l'Union européenne sont ceux définis dans la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 et dans la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949.»

2.4.3 Le renvoi au drapeau de l'Union européenne, suivi des lettres «EM» («État membre») dans la disposition 178 est remplacé par les lettres «PC» («Partie contractante»), l'indication du drapeau des Parties contractantes non membres de l'Union européenne étant facultative.

2.4.4 La disposition 181 est modifiée comme suit:

«En consultation avec le secrétariat de la CEE-ONU, les Parties contractantes peuvent ajouter des couleurs ou des marques, par exemple des marques de sécurité, sans préjudice des autres dispositions du présent appendice.»

2.4.5 La disposition 278 est modifiée comme suit:

«Des essais d'interopérabilité sont effectués par un seul et même organe compétent.»

2.4.6 Les dispositions 291 à 295 sont supprimées et remplacées par la mention «*Réservé*».

2.4.7 Dans l'appendice 9/sous-appendice 9 de l'AETR (Homologation par type – Liste des essais minimums prescrits), 1, 1-1, la phrase d'introduction est modifiée comme suit:

«L'homologation par type du matériel (ou d'un élément) d'enregistrement ou de la carte du tachygraphe est fondée sur:»

Annexe IV

Appendice 2 de l'annexe à l'AETR

1. Le titre de l'appendice 2 est modifié comme suit:

MARQUE ET FICHES D'HOMOLOGATION

2. Les pays suivants sont ajoutés à la liste figurant au paragraphe 1 du chapitre I «Marque d'homologation»:

«– Hongrie	7
– Suisse	14
– Finlande	17
– Liechtenstein	33
– Bulgarie	34
– Kazakhstan	35
– Lituanie	36
– Turquie	37
– Turkménistan	38
– Azerbaïdjan	39
– L'ex-République Yougoslave de Macédoine	40
– Andorre	41
– Ouzbékistan	44»

3. Le titre du chapitre II «Fiche d'homologation» est modifié comme suit:

«Fiche d'homologation pour les produits conformes à l'appendice 1»

4. L'appendice 2 est complété par un nouveau chapitre III intitulé **«Fiche d'homologation pour les produits conformes à l'appendice 1B»**, reproduit ci-après:

III. FICHE D'HOMOLOGATION POUR LES PRODUITS CONFORMES
À L'APPENDICE 1B

La Partie contractante ayant procédé à une homologation délivre au demandeur une fiche d'homologation, établie selon le modèle ci-après. Pour la communication aux autres Parties contractantes des homologations accordées ou des retraits éventuels, chaque Partie contractante utilise des copies de ce document.

FICHE D'HOMOLOGATION POUR LES PRODUITS CONFORMES À L'APPENDICE 1B

Nom de l'administration compétente.....

Communication concernant (1):

- l'homologation
- le retrait d'homologation
 - d'un modèle d'appareil de contrôle
 - d'un composant d'appareil de contrôle (2).....
 - d'une carte de conducteur
 - d'une carte d'atelier
 - d'une carte d'entreprise
 - d'une carte de contrôleur

N° d'homologation:.....

1. Marque de fabrique ou de commerce
2. Dénomination du modèle
3. Nom du fabriquant.....
4. Adresse du fabriquant.....
.....
5. Présenté à l'homologation le
6. Laboratoire(s) d'essai
7. Date et n° des procès-verbaux
8. Date de l'homologation
9. Date du retrait de l'homologation.....
10. Modèle(s) de composant(s) d'appareil de contrôle avec le(s)quel(s) le composant est destiné à être utilisé
-
11. Lieu.....
12. Date.....
13. Documents descriptifs joints en annexe

14. Remarques (y compris l'emplacement des scellements si applicable)

.....
.....

(Signature)

(1) Cocher les cases pertinentes

(2) Préciser le composant concerné par la communication
