



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1  
26 juillet 2004

FRANÇAIS  
Original : FRANÇAIS & ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004)

**ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES VÉHICULES  
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE (AETR)**

Note du secrétariat

Les Etats membres de la CEE/ONU trouveront ci-après l'ensemble des amendements adoptés par le SC.1 lors de ses quatre-vingt-seizième (TRANS/SC.1/371/Add.1) et quatre vingt-dix-septième (TRANS/SC.1/373, annexe 1) sessions pour introduire le tachygraphe digital dans l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Ces amendements concernent l'Accord lui-même, son annexe et ses appendices. De nouvelles modifications visant principalement à mettre à jour certaines données pour prendre en compte les derniers développements intervenus dans l'UE ont été apportées par le secrétariat à l'Appendice 1B. Ces modifications apparaissent en gras. L'ensemble de ces amendements est complété par un mémorandum explicatif figurant à la fin du document.

Il est rappelé que ce travail est l'aboutissement de plusieurs années d'efforts en vue d'aligner l'AETR sur la législation de l'Union européenne de manière à permettre une plus grande harmonisation et faciliter la circulation internationale des véhicules de transport routier.

\* \* \* \* \*

## **Première partie**

### **Amendements concernant le corps de l'AETR**

*L'article 10 de l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:*

#### «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. »

*L'article 13 de l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:*

#### «Article 13 - Dispositions transitoires

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, relatives à l'introduction d'un appareil de contrôle numérique deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes audit Accord au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur des amendements pertinents résultant de la procédure définie à l'article 21. En conséquence, tous les véhicules visés par le présent Accord qui auront été mis en circulation pour la première fois après l'expiration de ce délai devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions. Pendant cette période de quatre ans, les Parties contractantes, qui n'auront pas encore mis en œuvre ces dispositions, devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question.
- 2.a) 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 aussi être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, avant l'expiration du délai de quatre ans. Ladite Partie contractante doit informer le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la progression de la mise en œuvre de l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe sur son territoire;

b) Dans l'attente de la délivrance par les Parties contractantes des cartes visées à l'alinéa a), les dispositions de l'article 14 de l'annexe au présent Accord sont applicables aux conducteurs qui pourraient être amenés à conduire des véhicules équipés d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe. »

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.»

*Il est ajouté à l'article 21 de l'AETR un nouveau paragraphe 5 bis ainsi rédigé:*

«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 ajouté à l'article 22 de l'AETR un nouveau paragraphe 4 bis ainsi rédigé:*

«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 inséré dans l'Accord un nouvel article 22 bis rédigé comme suit:*

«Article 22 bis – Procédure d'amendement de l'Appendice 1B

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<sup>1</sup> du Règlement (CEE) 3821/85 visé à l'article 10 du présent Accord, 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 impliquera 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.»

\* \* \* \* \*

---

<sup>1</sup> **Modifiée en dernier lieu par les Règlements de la Commission (CE) n°1360/2002 du 13 juin 2002 (JO L 207 du 5 août 2002 (corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004)) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (JO L 71 du 10 mars 2004)**

**Deuxième partie**  
**Amendements concernant l'Annexe de l'AETR**

*L'Annexe de l'AETR est remplacée par les dispositions suivantes:*

**« ANNEXE**

**APPAREIL DE CONTROLE**

**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 dans ces 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 plaquette 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 CONTROLE

#### 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 <sup>1</sup>: le temps de conduite;
  - b) Sous le signe  ou <sup>1</sup>: tous les autres temps de travail;
  - c) Sous le signe  ou <sup>1</sup>: 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;
    - 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 <sup>1</sup>: 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;

---

<sup>1</sup> Symboles utilisés pour le tachygraphe numérique.

- 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.

#### Article 14

1. En application de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 13 de l'Accord, les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au paragraphe 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le feuillet et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays où la carte de conducteur est obligatoire. Les conducteurs sont cependant tenus de présenter des feuillets imprimés à toute réquisition.
3. Les feuillets imprimés dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent contenir tous les éléments d'information permettant d'identifier le conducteur (nom et numéro du permis de conduire), ainsi que sa signature. »

\* \* \* \* \*

## Troisième partie

### **Amendements concernant les Appendices à l'Annexe de l'AETR**

*Il est introduit, après l'Appendice 1 de l'Annexe, un nouvel Appendice 1B rédigé comme suit:*

#### **«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<sup>1</sup>, 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 **de l'Union européenne**.

Le contenu du présent appendice 1B se limite **donc** à une introduction **donnant la** référence des textes **pertinents de l'Union européenne et de celle des Journaux officiels dans lesquels ils ont été publiés** 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 avec les adaptations apportées pour prendre en compte le contexte de l'AETR et donner ainsi** une vision d'ensemble du texte [...], une version **consolidée de l'Appendice IB** sera élaborée par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. **Elle n'aura toutefois aucune force de loi. Cette version, éditée dans les langues officielles de la CEE-ONU, sera mise à jour en tant que de besoin.**

#### **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, **aux Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 et n°432/2004 du 5 mars 2004 (voir renvoi ci-dessous pour les dates de leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne)** qui adapte pour les septième et huitième fois au progrès technique le Règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

---

<sup>1</sup> Tel qu'amendé par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil, en date du 24 septembre 1998 (**JO L 274 du 09 octobre 1998**), ainsi que **par les Règlements** de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 (**JO L 207 du 5 août 2002 (corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004 )**) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (**JO L 71 du 10 mars 2004**)

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	<b>Remplacé par</b>	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	<b>Remplacé par</b>	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 (JO 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 (JO 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 (JO 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 (JO 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 (JO 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» («Parties contractantes»), 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: ». »

Le titre de l'Appendice 2 est modifié comme suit:

**« MARQUE ET FICHES D'HOMOLOGATION »**

Les pays suivants sont ajoutés à la liste figurant au paragraphe 1 du point I «Marque d'homologation» de l'Appendice 2:

« 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
<b>Chypre</b>	<b>49</b>
<b>« Yougoslavie</b>	<b>10 »</b>
<u>est remplacé par</u>	
<b>« Serbie-et-Monténégro</b>	<b>10 » »</b>

Le titre du point II «FICHE D'HOMOLOGATION» de l'Appendice 2 est modifié comme suit:

«II. FICHE D'HOMOLOGATION POUR LES PRODUITS CONFORMES L'APPENDICE 1 »

L'Appendice 2 est complété par le nouveau point III 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 » »

## MÉMORANDUM EXPLICATIF

### INTRODUCTION

Depuis sa création en 1970, l'AETR a été modifié à quatre reprises afin de le faire évoluer en fonction des avancées technologiques et d'assurer une cohérence avec la législation communautaire. Le dernier amendement apporté, qui concerne l'article 12, est entré en vigueur le 27 Février 2004.

L'ensemble des propositions d'amendement présentées dans le présent document vise à introduire un nouveau dispositif pour contrôler plus efficacement les temps de conduite et de repos : le tachygraphe numérique. L'objet de ces modifications est d'aligner en ce domaine l'AETR sur la législation introduite par l'Union européenne afin d'une part d'harmoniser la réglementation applicable au transport international par route dans l'ensemble des pays de la CEE-ONU, d'autre part de renforcer la sécurité routière par l'utilisation d'un dispositif plus performant que le dispositif mécanique actuel.

L'introduction de ce tachygraphe numérique nécessite de modifier et de compléter des dispositions du corps de l'AETR (articles 10, 13, 21, 22, 22 *bis*), de son Annexe et de ses Appendices. Les propositions y afférentes sont détaillées ci-après.

### CORPS DE L'AETR

Article 10 : La modification proposée vise à retirer de cet article les dispositions existantes à caractère technique ou opérationnel pour les transférer dans l'Annexe de manière à améliorer la lisibilité des dispositions relatives à l'appareil de contrôle et rendre le système plus cohérent. Par ailleurs, la formulation des dispositions restantes a été revue.

Article 13 : Les dispositions transitoires qui figurent actuellement étant obsolètes, celles-ci sont remplacées par de nouvelles visant à définir de manière précise les conditions de mise en œuvre du tachygraphe numérique par les Parties contractantes. Pour cela, il est accordé une période transitoire de quatre ans. Conformément à ces dispositions, cet équipement devra équiper les véhicules neufs immatriculés dans ces pays au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur des présents amendements, soit vers 2009/2010. Dans la mesure où les véhicules de l'UE seront déjà soumis à cette obligation en vertu de la réglementation communautaire, les présentes dispositions transitoires s'adressent essentiellement aux pays situés hors de l'UE. Cet article vise également à préciser la situation des véhicules équipés de ce dispositif se rendant dans un pays qui n'aurait pas encore mis en œuvre les dispositions y afférentes sur son territoire et à clarifier la situation des conducteurs qui seraient amenés à conduire des véhicules équipés d'un tachygraphe numérique sur le territoire d'une autre Partie contractante alors que les dispositions relatives au tachygraphe numérique ne seraient pas encore effectives dans leur propre pays.

Articles 21 et 22 : Les modifications proposées visent à préciser des points de procédure lorsqu'un pays devient Partie contractante à l'AETR entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté. L'article 21 concerne la

procédure d'amendement du corps de l'AETR et de son Annexe et l'article 22 concerne celle des Appendices 1 et 2.

Article 22 bis : Ce nouvel article vise à définir une procédure spéciale pour les amendements à l'Annexe 1B dont l'évolution est directement tributaire des amendements qui seront apportés à l'Annexe 1B du Règlement communautaire 3821/85 du 20 décembre 1985. Il est donc important que cette procédure soit aussi simplifiée que possible afin d'introduire les nouvelles dispositions communautaires dans l'AETR dans des délais très courts de manière à limiter les décalages entre les deux réglementations et faciliter ainsi le transport routier au plan international.

## **ANNEXE À L'AETR**

L'introduction du tachygraphe numérique nécessite une refonte complète du contenu de l'Annexe actuelle de l'AETR afin de prendre en compte ce nouveau dispositif tout en maintenant toutes les dispositions pertinentes actuelles. Tel est l'objet de la nouvelle Annexe proposée qui définit les règles générales à caractère technique auxquelles l'appareil de contrôle doit répondre quelle que soit sa configuration, mécanique ou numérique, ainsi que les conditions de son utilisation sur le terrain.

## **APPENDICE 1B**

Les dispositions proposées visent à insérer un nouvel Appendice pour introduire les dispositions purement techniques auxquelles devra répondre le tachygraphe numérique ainsi que les différents éléments qui le composent. Cet Appendice porte l'appellation 1B pour la faire coïncider avec celle de l'Annexe 1B du Règlement communautaire 3821/85.

Du fait du caractère très technique et volumineux de cette Annexe qui comporte plus de 250 pages, le parti a été délibérément pris, dans la proposition présentée, de ne viser dans l'AETR que les textes de référence et les Journaux Officiels de l'UE relatifs à cette Annexe, en mettant toutefois en exergue les points nécessitant une adaptation pour prendre en compte le contexte propre à l'AETR. Cette solution simplifiée permettra de faciliter à l'avenir la prise en compte dans l'AETR des futures modifications de cette Annexe 1B qui est appelée à évoluer fréquemment en raison du caractère novateur du tachygraphe numérique. Toutefois, pour favoriser la lisibilité du contenu de cette Annexe 1B adaptée au contexte de l'AETR, le secrétariat de la CEE-ONU élaborera une version consolidée, à caractère non officiel, de cet Appendice 1B intégrant toutes les modifications signalées sous l'article 2 introductif de cet Appendice.

## **APPENDICE 2**

L'amendement proposé vise d'une part à mettre à jour la liste des pays ayant adhéré à l'AETR auxquels est attribué un numéro permettant d'identifier leur marque d'homologation (paragraphe 1 du point I de l'Appendice 2), d'autre part à créer une fiche d'homologation spécifique pour les produits conformes à l'Appendice 1B (nouveau point III de l'Appendice 2), celle existante, dont le titre est modifié, étant réservée aux produits conformes à l'Appendice 1 (point 2 de l'Appendice 2).

---