



Conseil économique et social

Distr. générale
11 décembre 2017
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

Groupe d'experts de l'Accord européen relatif
au travail des équipages des véhicules effectuant
des transports internationaux par route (AETR)

Dix-septième session

Genève, 19 février 2018

Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail

Appendice 1C

Appendice 1C

Communication du Gouvernement estonien

Le présent document contient des propositions visant à modifier l'annexe IC du règlement d'exécution (UE) 2016/799 afin d'adapter les spécifications de l'Union européenne relatives au tachygraphe intelligent à l'AETR. Cette proposition a déjà été examinée en tant que document informel n° 2 (octobre 2017).



Dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle des tachygraphes intelligents

Article 1

L'annexe IC du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission est ajoutée en tant qu'appendice 1C de l'annexe de l'AETR, avec les modifications visées à l'article 3.

Article 2

L'appendice 1C peut être modifiée selon la procédure visée à l'article 22 de l'AETR.

Article 3

- 3.1 Point 4.1, modifier comme suit : [disposition de la carte]
- 3.1.1 Dispositions 227 à 229, modifier comme suit :
- « 227) les mots “carte de conducteur” ou “carte de contrôleur” ou “carte d’atelier” ou “carte d’entreprise” imprimés en majuscules dans la ou les langues officielles de la Partie contractante qui a délivré la carte, selon le type de carte ;
- 228) le nom de la Partie contractante qui a délivré la carte (facultatif) ;
- 229) le signe distinctif de la Partie contractante qui a délivré la carte. Les signes distinctifs des Parties contractantes non membres de l'UE 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. ».
- 3.1.2 Dans la disposition 235, remplacer « État membre » par « Partie contractante ». Sur le drapeau de l'UE, remplacer la mention « SM » par la mention « PC » (pour Partie contractante), l'indication du drapeau des Parties contractantes non membres de l'Union européenne étant facultative.
- 3.1.3 Disposition 236, modifier comme suit :
- « 236) Après consultation du secrétariat de la CEE, les Parties contractantes peuvent ajouter des couleurs et des inscriptions, tels que des éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions du présent appendice. ».
- 3.2 Disposition 241, modifier comme suit : [températures d'essai]
- « 241) Les cartes tachygraphiques doivent pouvoir fonctionner correctement dans toutes les conditions climatiques normalement observées sur le territoire des Parties contractantes, et au minimum dans une gamme de température comprise entre -25 °C et +70 °C, avec des pointes occasionnelles à +85 °C, “occasionnelles” signifiant d'une durée inférieure ou égale à 4 heures et survenant au maximum à 100 reprises au cours de la durée de vie de la carte. ».
- 3.3 Ajouter les dispositions 440a et 440b, libellées comme suit :
- « 440a) Les laboratoires autres que celui visé à la disposition 440 peuvent être autorisés à réaliser les essais d'interopérabilité, sous réserve d'un **accord entre les Parties contractantes à l'AETR** sur les points suivants :
- La manière d'assurer une équivalence totale entre les laboratoires, y compris la création de nouveaux jeux de référence complets ;
- La réalisation de validations croisées à intervalles réguliers afin de garantir l'équivalence des homologations, et la mise en place de mécanismes de règlement des différends ;
- La centralisation des renseignements et des certificats dans une base de données et un site Web sécurisés.
- 440b) Les laboratoires autorisés à réaliser les essais d'interopérabilité doivent être accrédités par le laboratoire visé à la disposition 440, conformément à un

ensemble de critères spécifiques portant sur les points énoncés à la disposition 440a. Cette série de critères sera jointe en annexe à l'AETR. ».

- 3.4 Dans l'appendice 9, modifier l'essai 4.1 applicable aux cartes tachygraphiques comme suit :

« 4.1 Circuit	<p>[Température d'exploitation]</p> <p>Le circuit de la carte tachygraphique fonctionne dans une plage de température ambiante de -25 °C à +85 °C.</p>	<p>241 à 244</p> <p>CEE R10</p> <p>ISO/IEC 7810</p>
	<p>[Température et humidité]</p> <p>Annexe 1C, chapitre 4.4 « Spécifications environnementales et électriques », 241</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent pouvoir fonctionner correctement dans toutes les conditions climatiques normalement observées sur le territoire des Parties contractantes, et au minimum dans une gamme de température comprise entre -25 °C et +70 °C, avec des pointes occasionnelles à +85 °C, « occasionnelles » signifiant d'une durée inférieure ou égale à 4 heures et survenant au maximum à 100 reprises au cours de la durée de vie de la carte.</p> <p>Les cartes tachygraphiques sont exposées en plusieurs étapes aux températures et hygrométries suivantes pendant une période donnée. Après chaque étape, la fonctionnalité électrique des cartes tachygraphiques fait l'objet d'essais.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Température de -20 °C pendant 2 heures. 2. Température de +/-0 °C pendant 2 heures. 3. Température de +20 °C, 50 % HR pendant 2 heures. 4. Température de +50 °C, 50 % HR pendant 2 heures. 5. Température de +70 °C, 50 % HR pendant 2 heures. <p>La température augmente par intermittence à +85 °C, 50 % HR, pendant 60 min.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Température de +70 °C, 85 % HR pendant 2 heures. <p>La température augmente par intermittence à +85 °C, 85 % HR, pendant 30 min.</p>	<p>ISO/IEC 10373</p>
	<p>[Humidité]</p> <p>Annexe 1C, chapitre 4.4 « Spécifications environnementales et électriques », 242</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent pouvoir fonctionner correctement dans une gamme d'humidité comprise entre 10 % et 90 %.</p>	
	<p>[Compatibilité électromagnétique – CEM]</p> <p>Annexe 1C, chapitre 4.4 « Spécifications environnementales et électriques », 244</p> <p>En fonctionnement, les cartes tachygraphiques doivent satisfaire à la réglementation CEE R10, relative à la compatibilité électromagnétique.</p>	

<p>[Électricité statique]</p> <p>Annexe 1C, chapitre 4.4 « Spécifications environnementales et électriques », 244</p> <p>En fonctionnement, les cartes tachygraphiques doivent être protégées contre les décharges électrostatiques.</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent respecter la norme ISO/CEI 7810:2003/Amd.1:2009, Cartes d'identification – Caractéristiques physiques, Amendement 1 : Critères des cartes contenant des circuits intégrés</p> <p>[9.4] Électricité statique</p> <p>[9.4.1] Cartes à circuit intégré avec contacts</p> <p>Tension d'essai: 4 000 V.</p>
<p>[Rayons X]</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent respecter la norme ISO/CEI 7810:2003/Amd.1:2009, Cartes d'identification – Caractéristiques physiques, Amendement 1 : Critères des cartes contenant des circuits intégrés</p> <p>[9.1] Rayons X</p>
<p>[Lumière ultraviolette]</p> <p>ISO/CEI 10373-1:2006, Cartes d'identification – Méthodes d'essai Partie 1 : Caractéristiques générales</p> <p>[5.11] Lumière ultraviolette</p>
<p>[3-roues]</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent respecter la norme ISO/CEI 10373-1:2006/Amd.1:2012, Cartes d'identification – Méthodes d'essai – Partie 1 : Caractéristiques générales, Amendement 1</p> <p>[5.22] CCI – Résistance mécanique : Essai trois roues pour les CCI avec contacts</p>
<p>[Enveloppe]</p> <p>Les cartes tachygraphiques doivent respecter la norme MasterCard CQM V2.03:2013</p> <p>[11.1.3] R-L3-14-8 : Essai de robustesse de l'enveloppe</p> <p>[13.2.1.32] TM-422 : Fiabilité mécanique : Essai d'enveloppe</p>

».

3.5 Appendice 12, point 2, modifier comme suit : [GNSS et EGNOS]

3.5.1 Premier paragraphe, supprimer.

[Indépendamment de la configuration du tachygraphe intelligent, avec ou sans dispositif GNSS externe, la délivrance d'informations de positionnement précises et fiables constitue un critère fondamental du fonctionnement efficace du tachygraphe intelligent. Il convient donc d'exiger sa compatibilité avec les services fournis par le programme Galileo et le programme EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) tels qu'ils sont définis par le règlement (UE) n° 1285/2013 du Parlement Européen et du Conseil (1).

Le système établi en vertu du programme Galileo est un système mondial de radionavigation par satellite indépendant et celui établi en vertu du programme EGNOS est un système régional de radionavigation par satellite destiné à améliorer la qualité du signal du système de positionnement mondial (GPS).]

3.5.2 Disposition GNS_2, modifier comme suit :

« GNS_2 Les constructeurs veillent à ce que les récepteurs GNSS des tachygraphes intelligents soient compatibles avec les services de positionnement fournis par les systèmes GPS, GLONASS et Galileo. Les fabricants ont également la possibilité de choisir, en plus, d'assurer la compatibilité avec d'autres systèmes de navigation par satellite.».

3.5.3 Ajouter une disposition GNS_4, libellée comme suit :

« GNS_4 Les récepteurs GNSS peuvent aussi être capables de recevoir et de traiter des signaux SBAS. ».
