



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/AC.6/2
11 juin 1999

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports routiers

Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR

**RAPPORT 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)**

(8-9 mars 1999)

PARTICIPATION

1. Le 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) s'est réuni les 8 et 9 mars 1999, sous la présidence de Mme M.-N. Poirier (France). Y ont participé des experts des pays suivants: Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Lettonie, Norvège, Pays Bas, Portugal. Un représentant de la Commission européenne y a également participé. L'organisation non gouvernementale suivante était représentée: Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DE JOUR

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

2. Le Groupe de travail spécial a adopté l'ordre de jour provisoire établi par le secrétariat.

ÉTAT DES ADHÉSIONS À L'AETR ET RÉVISION DE L'ACCORD

Document: E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564 et Amends. 1 à 3, TRANS/SC.1/361

3. Le Groupe de travail spécial a été informé que la Lettonie, l'Ouzbekistan et la Finlande avaient récemment adhéré à l'AETR et que les Parties Contractantes étaient maintenant au nombre de 37.

4. Le Groupe de travail spécial a aussi été informé que la quatre-vingt-onzième session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) (octobre 1997) avait adopté une proposition de révision de l'AETR établi par un Groupe informel sur la vérification des feuillets quotidiens (Article 12). Ce texte a été discuté à la soixantième session du Comité des transports intérieurs qui l'a remis au SC.1 pour discussion supplémentaire. A la quatre-vingt-douzième session du SC.1 (octobre 1998), il a été décidé que la vérification de 2 % des feuillets quotidiens n'était pas réaliste et que le projet de révision devrait fixer un objectif de 1 %, conformément à la pratique dans l'Union européenne. A cet égard, le représentant de la France a soumis une proposition de révision modifiée du texte de l'Article 12 (TRANS/SC.1/361, annexe 2).

5. Le Groupe de travail spécial a été informé que, outre la proposition de révision citée dans le paragraphe 4, la quatre-vingt-onzième session du SC.1 avait aussi considéré un document présenté par le représentant de l'Allemagne (TRANS/SC.1/1998/12) contenant une proposition visant à créer au sein du secrétariat de la CEE une autorité de contrôle neutre, chargée de suivre le respect des procédures de contrôle des feuillets des conducteurs. Le Groupe de travail avait demandé au secrétariat de contacter la Commission européenne à ce sujet afin de coordonner la communication des rapports entre la CEE et la CE et d'étendre aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE la même procédure que celle applicable aux pays membres de l'UE, c'est-à-dire la communication de rapports tous les deux ans.

6. Egalement, à la quatre-vingt-douzième session du SC.1, le Groupe de travail avait décidé de demander au Comité des transports intérieurs d'approuver la convocation d'un Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR (8-9 mars 1999) pour rédiger des amendements à l'AETR afin d'introduire le nouveau tachygraphe numérique conformément au Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil).

DÉCISIONS DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS RELATIVES À L'AETR

7. Le Groupe de travail spécial a été informé que, à sa soixante et unième session (8-11 février 1999), le Comité des transports intérieurs a pris note de l'adoption le 24 septembre 1998 par la Communauté européenne d'un amendement au Règlement 3821/85, introduisant l'utilisation du nouveau tachygraphe numérique dans l'Union européenne. En soulignant l'importance de cette décision, le Comité a noté que le secrétariat avait écrit aux Parties contractantes à l'AETR qui n'étaient pas membres de l'UE au sujet de la reconnaissance dans leurs pays du nouveau tachygraphe numérique utilisé par véhicules enregistrés dans l'UE et n'avait reçu aucune réserve.

8. Par ailleurs, le Comité des transports intérieurs avait approuvé la convocation d'un Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR avec le mandat suivant: (i) vérifier que le texte de la révision à l'AETR sur le contrôle des feuillets quotidiens est compatible avec la Directive européenne; et (ii) proposer des projets d'amendements à l'AETR afin d'introduire l'utilisation du nouveau tachygraphe numérique (conformément au Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil) et définir les périodes transitoires nécessaires quant à l'application.

INTRODUCTION DANS L'AETR DE DISPOSITIONS SUR LE CONTROLE

9. Avant d'aborder le sujet de l'introduction dans l'AETR du nouveau tachygraphe numérique, le Groupe de travail spécial a examiné un nouveau projet de texte sur le contrôle des feuillets quotidiens (modifiant TRANS/SC.1/363, Annexe 2) préparé par le représentant de la France avec l'intention d'aligner ces dispositions et le texte de l'Article 12 avec la Directive 88/599/EEC du 23 novembre 1988.

10. S'agissant de la vérification du respect des contrôles imposés (au minimum 1 % des jours de travail effectués par les conducteurs), le Groupe de travail spécial a recommandé, dans la mesure où l'AETR ne vise que les transports internationaux, que le questionnaire (étendant aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE la même procédure que celle applicable aux pays membres de l'UE) qui sera adressé tous les deux ans, demande aux pays de préciser la part des transports contrôlés en trafic international et le cas échéant en trafic national.

11. Le Groupe de travail spécial a adopté le texte révisé de l'Article 12 élaboré par la France (voir Annexe I à ce rapport).

INTRODUCTION DANS L'AETR DU NOUVEAU TACHYGRAPHE NUMÉRIQUE

Document: Règlement No 2135/98 (CE) du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le Règlement No 3821/85 (CEE) (anglais et français seulement).

12. Afin de pouvoir intégrer dans l'AETR l'installation et l'utilisation du nouveau tachygraphe numérique prévu par le Règlement No 2135/98 (CE) du Conseil du 24 septembre 1998, le Groupe de travail spécial a examiné la proposition d'amendement élaborée par un groupe informel, constitué pendant la session (Belgique, France et Commission européenne), portant sur l'Annexe à l'AETR relative à l'appareil de contrôle ainsi que sur les articles 10, 13 et 22 du texte de base. Afin d'assurer la cohérence de l'annexe à l'AETR avec le règlement communautaire, le groupe informel a proposé une structure équivalente à l'annexe IB dudit règlement en créant dans l'annexe de l'AETR deux nouveaux Appendices 1B et 2B.

13. Le Groupe de travail spécial a adopté les modifications proposées aux Articles 10, 13 et 22 (voir l'Annexe II à ce Rapport), et a accepté la proposition du groupe informel de transférer tous les paragraphes techniques/opérationnels de l'Article 10 à l'Annexe. En outre, le Groupe a décidé de reformuler les autres dispositions qui restent de l'Article 10 (c'est-à-dire le paragraphe 1 (a)) et de spécifier que "l'Accord" comprend aussi son Annexe et ses Appendices. Quant aux périodes transitoires nécessaires pour l'application du nouveau tachygraphe numérique (Article 13), le Groupe de travail spécial a suggéré cinq ans, mais a estimé que, s'agissant d'un point politique, il revenait au SC.1, lors de sa quatre-vingt-treizième session de prendre une décision à ce sujet en y associant davantage de représentants des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE.

14. Le Groupe de travail spécial a adopté le texte de la nouvelle Annexe à l'AETR sur l'appareil de contrôle (voir Annexe III à ce Rapport) qui comprend des dispositions sur l'homologation, l'installation et le contrôle, et des dispositions d'utilisation y compris les aspects opérationnels liés à l'utilisation pendant les périodes transitoires quand les deux types d'appareil de contrôle coexisteraient. Le Groupe a décidé que l'Appendice 1B (sur les conditions de construction, d'essai, d'installation et de contrôle du tachygraphe numérique) et l'Appendice 2B (sur la marque et la fiche d'homologation du tachygraphe numérique) seraient formulés et ajoutés à l'Accord.

15. Étant donné que les spécifications techniques de l'Annexe 1B au Règlement 3821/85 définissant le tachygraphe numérique n'avaient pas été complètement

finalisées par la Commission européenne, le Groupe de travail spécial a proposé que les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE attendent leur publication finale dans le Journal officiel des Communautés Européennes avant d'adopter formellement les projets d'amendement sur le tachygraphe numérique, mais propose que le SC.1 se prononce déjà sur les amendements figurant dans les annexes jointes.

16. A cet égard et pour des raisons pratiques, le Groupe de travail spécial a recommandé que le Groupe de travail des transports routiers examine la possibilité d'inclure une référence à l'Annexe 1B de 3821/85 dans l'AETR au lieu de la reproduire en entier. Il a aussi recommandé que le Règlement No 2135/98 (CE) du Conseil du 24 septembre 1998 soit produit en russe et qu'une version consolidée de l'Accord dans les trois langues de travail soit disponible pour la quatre-vingt-treizième session du SC.1.

17. Le Groupe de travail spécial a pris note des manières différentes d'amender l'AETR, selon la section concernée de l'Accord:

(a) Un amendement proposé relatif à l'Accord et à l'annexe (hors appendice) est considéré comme accepté, si aucun Etat n'émet une objection audit projet d'amendement pendant un délai de six mois (article 21).

(b) Pour les Appendices, les projets d'amendement peuvent être adoptés par un vote majoritaire au SC.1.

18. Compte tenu du fait qu'un seul pays peut compromettre tous les efforts menés pour faire évoluer l'AETR, le Groupe de travail spécial a proposé qu'en ce qui concerne les projets d'amendement au texte de base de l'accord et à l'annexe (hors usage de la procédure prévue à l'article 21, par. 8), le nombre de pays nécessaires pour s'opposer à ces projets soit porté à 3 suivant en cela l'exemple de l'Accord relatif aux transports de denrées périssables (ATP). Le projet d'amendement correspondant figure à l'annexe IV de ce rapport.

19. Le Groupe de travail spécial a pris note qu'un nombre de nouveaux pays avait adhéré à l'AETR et que de nouveaux numéros distinctifs avaient été attribués. Il a donc proposé un amendement à l'Annexe - Appendice 2, chapitre 1 (voir Annexe V à ce Rapport).

QUESTIONS DIVERSES

20. Le Groupe de travail spécial n'a pas eu le temps d'examiner les autres questions connexes sur ce point de l'ordre du jour.

ADOPTION DES DÉCISIONS

21. Le Groupe de travail spécial a adopté ses décisions sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Il a confié la finalisation de son Rapport au secrétariat.

Annexe I
(Contrôles)

(Note: Les ajouts apportés dans l'annexe 2 du TRANS/SC.1/363 ressortent en caractères gras droits et les ajouts apportés ci-dessous ressortent en caractères gras italiques.)

Article 12 - Mesures pour assurer l'application de l'Accord

1. *Remplacer le paragraphe premier par ce qui suit:*

"1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles d'un niveau adéquat effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises ***couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application du présent Accord.***

[Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet].

a) **Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que :**

- ***au cours de chaque année civile, au minimum 1% des jours de travail effectués par les conducteurs des véhicules auxquels le présent Accord s'applique soit contrôlé ;***
- ***au moins 15 % du nombre total des jours ouvrables contrôlés le soient sur les routes et 25% au moins dans les locaux des entreprises ;***

b) **Les contrôles effectués sur les routes doivent (---) porter sur les éléments suivants :**

- ***les périodes de conduite quotidienne, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes et, s'il y a manifestement eu des irrégularités, également sur les feuilles d'enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule ;***
- ***la dernière période de repos hebdomadaire, le cas échéant ;***
- ***le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.***

Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules et des conducteurs résidents et non résidents.

c) **Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 3 de l'article 10, doivent (...) porter sur :**

- ***les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos ;***
- ***la limitation sur deux semaines des heures de conduite ;***
- ***la compensation pour la réduction des périodes de repos journalières ou hebdomadaires en application des paragraphes 1 et 3 de l'article 8;***
- ***l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs."***

2. Remplacer le premier alinéa du paragraphe 3 par ce qui suit :

"3. Dans le cadre **d'une** assistance mutuelle, les autorités compétentes des Parties contractantes se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant : (ce qui suit est rappelé pour mémoire)

- les infractions au présent Accord commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions ;
- les sanctions appliquées par une Partie contractante à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres Parties contractantes.

Dans le cas d'infractions sérieuses, cette information doit inclure les sanctions appliquées."

3. Ajouter les nouveaux paragraphes 5 et 6 ci-après :

5. Les Parties contractantes coopèrent à l'organisation de contrôles concertés sur les routes.

6. Tous les deux ans, la CEE/ONU publie un rapport sur l'application, par les Parties contractantes, du premier paragraphe du présent article."

Annexe II

(introduction du nouveau tachygraphe numérique)

Article 10

Modifier le texte comme suit (paragraphe techniques/opérationnels sont transférés à l'annexe):

"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) No. 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."**

Article 13 - Dispositions transitoires

Remplacer par le texte suivant:

"1. Les véhicules mis en circulation pour la première fois plus de 5 ans après la date d'adoption du présent amendement devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2B.

2. Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur au plus tard 3 mois avant la date arrêtée au paragraphe premier du présent article."

Article 22

Supprimer "1 et 2" dans les paragraphes 1 et 2.

Annexe III
(nouvelle annexe sur l'appareil de contrôle)

Annexe - Appareil de contrôle

Remplacer cette annexe par le texte suivant :

"DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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 et 1 b** et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

La sécurité du système doit être conforme aux prescriptions techniques prévues à l'appendice 1 b. Cet appendice devra prévoir que l'homologation ne puisse être accordée à l'appareil de contrôle que lorsque l'ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte 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, **selon les cas**, aux modèles établis **aux appendices 2 et 2 b** pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement **ou de carte à mémoire** qu'ils 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 ce dernier, 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 **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 **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 d'autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces mesures.

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.

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 ont entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

2. **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.

3. 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 1 b, 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.**

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.

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 **aux appendices 1 et 1 b.**

4. 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 aux appendices 1 et 1 b du présent accord.

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 1.

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 individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'appendice 1 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 1 b 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 cent quatre vingt cinq jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite.

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs 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 1 b.

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

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

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

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

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

b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du 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 conducteurs 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 1 b du présent Accord, soient gardées en mémoire pendant au moins trois cent soixante-cinq jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.

Les 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 puissent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

Article 12

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de carte de conducteur souillées ou endommagées. A 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 ad hoc utilisée pour la remplacer.

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 quinze jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

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

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 ... : le temps de conduite;

b) sous le signe ... : tous les autres temps de travail;

c) sous le signe ...: la 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 ...: 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. Le conducteur 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 plaquette 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 1 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. Les appareils de contrôle définis aux appendices 1 et 1 b doivent être conçus de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de ces appareils, 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. 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 1 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.

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:

- la carte de conducteur dont il est titulaire

et

- les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au premier alinéa, premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1.

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 12, 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 définis à l'appendice 1 b. 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, à les rendre inaccessibles ou à les détruire. Le véhicule ne peut être équipé d'aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus.

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 pour 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 ceux-ci ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille ad hoc à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

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

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 celles-ci seraient différentes.

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

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

Annexe IV
(procédure d'amendement)

Article 21

Modifier le texte du paragraphe 4 de cet article comme suit :

- "4. Si une objection est formulée au projet d'amendement **par trois Parties contractantes ou plus** dans les conditions prévues ...".
-

Annexe V
(numéros distinctifs)

Annexe - Appendice 2, chapitre 1

MARQUE ET FICHE D'HOMOLOGATION

Ajouter les pays suivants à la liste dans le paragraphe 1 :

"	-	Finlande	17
	-	Liechtenstein	33
	-	Bulgarie	34
	-	Kazakhstan	35
	-	Lituanie	36
	-	Turkménistan	38
	-	Azerbaïdjan	39
	-	Andorre	41
	-	Ouzbékistan	44"
