

RÈGLEMENT (CE) N° 1056/97 DE LA COMMISSION

du 11 juin 1997

portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission⁽²⁾, et notamment son article 17,

considérant qu'il convient d'éliminer toute possibilité de fraude lors de l'utilisation de l'appareil de contrôle électronique dans les transports routiers;

considérant que le règlement (CE) n° 2479/95 rend obligatoire la protection des câbles de liaison de l'appareil de contrôle à l'émetteur d'impulsions, sauf lorsqu'une protection équivalente contre toute manipulation est garantie par d'autres méthodes (par exemple: par contrôle électronique tel qu'un cryptage des signaux); qu'une liaison comprenant des raccordements scellés est considérée comme continue;

considérant que l'appareil de contrôle installé à bord de tout nouveau véhicule mis en service pour la première fois après le 1^{er} janvier 1996 doit être conforme au présent règlement;

considérant que l'industrie et les constructeurs automobiles ont rencontré de sérieuses difficultés pour installer des câbles armés dans les véhicules de catégories M1 et N1, sur lesquels les impulsions de distance et de vitesse sont fournies par des capteurs intégrés ou des capteurs ABS;

considérant que ces capteurs ne sont pas conçus pour être équipés d'un câble armé; qu'il importe d'autoriser que la présence d'un câble armé ne soit pas obligatoire sur le raccordement entre le capteur et l'adaptateur, mais seule-

ment entre l'adaptateur et l'appareil de contrôle; qu'il est nécessaire, dès lors, de modifier le règlement (CEE) n° 3821/85 en conséquence;

considérant que les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation du règlement (CEE) n° 3821/85 au progrès technique,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'annexe I chapitre V point 5 du règlement (CEE) n° 3821/85, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Aux fins de l'application du présent point, on entend par véhicules de catégorie M1 et N1 les véhicules définis à l'annexe II point A de la directive 70/156/CEE du Conseil^(*). Pour les véhicules de cette catégorie qui sont munis de chronotachygraphes conformément à la réglementation et dont la conception ne permet pas l'installation d'un câble armé entre les capteurs de distance et de vitesse et l'appareil de contrôle, un adaptateur est fixé aussi près que possible des capteurs de distance et de vitesse.»

Le câble armé est alors installé entre l'adaptateur et l'appareil de contrôle.

(*) JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.»

Article 2

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

Il est applicable à compter du 1^{er} janvier 1996.

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

Fait à Bruxelles, le 11 juin 1997.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission

(1) JO n° L 370 du 31. 12. 1985, p. 8.

(2) JO n° L 256 du 26. 10. 1995, p. 8.

Directive 92/6
du 10.2.1992

ANNEXE II

DÉFINITION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES ET DES TYPES DE VÉHICULES

A. Les catégories de véhicules sont définies d'après la classification internationale suivante:

1. Catégorie M: Véhicules à moteur affectés au transport de personnes et ayant soit au moins quatre roues.
 - Catégorie M₁: Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.
 - Catégorie M₂: Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal ne dépassant pas 5 tonnes.
 - Catégorie M₃: Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes.
2. Catégorie N: Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises et ayant au moins quatre roues.
 - Catégorie N₁: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes.
 - Catégorie N₂: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes.
 - Catégorie N₃: Véhicules affectés au transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes.

Dans le cas d'un véhicule tracteur conçu pour être attelé à une semi-remorque ou à une remorque à essieu central, la masse à prendre en considération pour le classement est celle du véhicule tracteur en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au véhicule tracteur par la semi-remorque ou par la remorque à essieu central, et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale du chargement du véhicule tracteur lui-même.

3. Catégorie O: Remorques (y compris les semi-remorques).
 - Catégorie O₁: Remorques dont le poids maximal ne dépasse pas 0,75 tonne.
 - Catégorie O₂: Remorques d'un poids maximal dépassant 0,75 tonne, mais ne dépassant pas 3,5 tonnes.
 - Catégorie O₃: Remorques d'une masse maximale dépassant 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 10 tonnes.
 - Catégorie O₄: Remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes.

Dans le cas d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification correspond à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque ou de la remorque à essieu central accouplée au véhicule tracteur et portant leur charge maximale.

4. Véhicules des catégories M et N mentionnées ci-avant, considérés comme véhicules hors route dans les conditions de charge et de vérification figurant au point 4.4, et suivant les définitions et croquis du point 4.5.
 - 4.1. Les véhicules de la catégorie N₁ d'une masse maximale ne dépassant pas deux tonnes, et les véhicules de la catégorie M₁ sont considérés comme véhicules hors route s'ils comportent:
 - au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée,
 - au moins un dispositif de blocage du différentiel, ou au moins un mécanisme assurant une fonction similaire, et s'ils peuvent gravir une pente de 30 %, calculée pour un véhicule sans remorque.
 Ils doivent, en outre, satisfaire à au moins cinq des six exigences suivantes:
 - angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - angle de fuite minimal de 20 degrés,
 - angle de rampe minimal de 20 degrés,

B. DÉFINITION DES TYPES DE VÉHICULES

1. En ce qui concerne la catégorie M₁, on entend par:

«type» des véhicules identiques sous au moins les aspects essentiels suivants:

- constructeur,
- désignation de type du constructeur,
- caractéristiques essentielles de construction et de conception:
 - châssis/plancher (différences évidentes et fondamentales),
 - moteur (combustion interne/électrique/hybride).

On entend par «variante» les véhicules d'un type identiques sous au moins les aspects suivants:

- genre de carrosserie (limousine, coupé, cabriolet, break, etc.),
- moteur:
 - principe de fonctionnement (point 3.2.1.1 de l'annexe III),
 - nombre et disposition des cylindres,
 - différences de puissance supérieures à 30 % (la puissance la plus élevée étant 1,3 fois supérieure à la puissance la plus faible),
 - différences de cylindrée supérieures à 20 % (la valeur la plus élevée étant 1,2 fois supérieure à la valeur la plus faible),
- essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion),
- essieux directeurs (nombre et emplacement).

On entend par «version» d'une variante les véhicules constitués d'une combinaison d'éléments figurant au dossier de réception conformément à l'annexe III et à l'annexe VIII.

L'identification complète d'un véhicule par ses seules désignations de types, de variante et de version doit correspondre à une définition précise et unique de l'ensemble des caractéristiques techniques nécessaires à la mise en circulation du véhicule et notamment le ou les paramètres nécessaires à l'établissement des taxes applicables à ce véhicule. Ces paramètres seront déterminés dans les annexes appropriées traitant les informations à donner aux fins de la réception.