

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 21 décembre 1976

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux taximètres

(77/95/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,  
vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis de l'Assemblée (<sup>1</sup>),

vu l'avis du Comité économique et social (<sup>2</sup>),

considérant que, dans les États membres, la construction ainsi que les modalités de contrôle des taximètres font l'objet de dispositions impératives qui diffèrent d'un État membre à l'autre et entravent, de ce fait, les échanges de ces instruments ; qu'il faut donc procéder au rapprochement de ces dispositions ;

considérant que la directive 71/316/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositions communes aux instruments de mesure et aux méthodes de contrôle métrologique (<sup>3</sup>), modifiée par l'acte d'adhésion (<sup>4</sup>), a défini les procédures d'approbation CEE de modèle et de vérification primitive CEE ; que, conformément à cette directive, il y a lieu de fixer, pour les taximètres, les prescriptions techniques de réalisation et de fonctionnement auxquelles doivent satisfaire ces instruments pour pouvoir être importés, commercialisés et utilisés librement après avoir subi les contrôles et être munis des marques et signes prévus,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

*Article premier*

La présente directive s'applique aux compteurs horokilométriques dits « taximètres ».

Ces compteurs sont définis au point 1.1 de l'annexe.

*Article 2*

Les taximètres qui peuvent recevoir les marques et signes CEE sont décrits en annexe.

Ils font l'objet d'une approbation CEE de modèle et sont soumis à la vérification primitive CEE dans les conditions définies à l'annexe II point 1.2.2 de la directive 71/316/CEE et dans les conditions prévues à l'annexe de la présente directive.

*Article 3*

Les États membres ne peuvent refuser, interdire ou restreindre la mise sur le marché des taximètres munis du signe d'approbation CEE de modèle et de la marque de vérification primitive partielle CEE prévue à l'annexe II point 3.1.1.2 de la directive 71/316/CEE.

Il appartient aux autorités compétentes des États membres de veiller à ce qu'il soit procédé, avant la mise en service de ces instruments, aux opérations complétant la vérification primitive CEE prévues au point 7.3 de l'annexe à la présente directive, pour autant que la réglementation nationale en prescrive l'exécution et que ces opérations n'aient pas été effectuées auparavant.

*Article 4*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent ou ont l'intention d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1976.

Par le Conseil

Le président

A. P. L. M. M. van der STEE

(<sup>1</sup>) JO n° C 7 du 12. 1. 1976, p. 38.

(<sup>2</sup>) JO n° C 35 du 16. 2. 1976, p. 12.

(<sup>3</sup>) JO n° L 202 du 6. 9. 1971, p. 1.

(<sup>4</sup>) JO n° L 73 du 27. 3. 1972, p. 14

## ANNEXE

## 1. TERMINOLOGIE

## 1.1. Compteurs horokilométriques dits « taximètres »

Les compteurs horokilométriques, ci-après dénommés « taximètres », sont des instruments qui, compte tenu des caractéristiques du véhicule sur lequel ils sont installés et des tarifs pour lesquels ils sont réglés, calculent automatiquement et indiquent à tout moment de l'emploi les sommes à payer par les usagers des voitures publiques dénommées taxis, en fonction des distances parcourues et, au-dessous d'une certaine vitesse, des durées d'occupation du véhicule, à l'exclusion des divers suppléments dont la perception peut être autorisée par des règlements locaux en vigueur dans les États membres.

Pour les taximètres contenant des dispositifs électroniques dans leur chaîne de mesure, la présente annexe sera complétée selon la procédure prévue à l'article 17 de la directive 71/316/CEE. En attendant, les taximètres électroniques ne sont pas susceptibles d'obtenir l'approbation CEE de modèle.

## 1.2. Termes spéciaux

L'indication d'un taximètre dépend, abstraction faite de la position tarifaire, de la constante  $k$  de l'instrument et d'un coefficient caractéristique  $w$  du véhicule sur lequel l'instrument est installé. Ce coefficient  $w$  est fonction de la circonférence effective  $u$  des roues du véhicule et du rapport de transmission du nombre de tours des roues au nombre de tours de la pièce prévue sur le véhicule pour son raccordement au taximètre.

1.2.1. Constante  $k$  du taximètre

La constante  $k$  d'un taximètre est une grandeur caractéristique indiquant l'espèce et le nombre des signaux que l'instrument doit recevoir pour fournir correctement une indication correspondant à une distance parcourue donnée.

Cette constante  $k$  est exprimée :

- a) en tours par kilomètre (tr/km) ou
- b) en impulsions par kilomètre (imp/km),

si l'information relative à la distance parcourue par le véhicule est introduite dans le taximètre sous la forme d'un nombre de tours de son axe de commande (axe moteur à l'entrée de l'instrument) ou sous la forme de signaux électriques.

1.2.2. Coefficient caractéristique  $w$  du véhicule

Le coefficient caractéristique  $w$  d'un véhicule est une grandeur indiquant l'espèce et le nombre des signaux destinés à la commande du taximètre et apparaissant à la pièce correspondante prévue sur le véhicule pour une distance parcourue donnée.

Ce coefficient  $w$  est exprimé :

- a) en tours par kilomètre (tr/km) ou
- b) en impulsions par kilomètre (imp/km),

suivant que l'information relative à la distance parcourue par le véhicule apparaît sous la forme d'un nombre de tours de la pièce commandant le taximètre ou sous la forme de signaux électriques.

Ce coefficient varie en fonction de plusieurs facteurs, notamment l'usure et la pression des pneumatiques, la charge du véhicule, les conditions de son déplacement ; il doit être déterminé dans les conditions normales d'essai du véhicule (point 1.2.7).

1.2.3. Circonférence effective  $u$  des roues

La circonférence effective  $u$  de la roue du véhicule qui entraîne directement ou indirectement le taximètre est la distance parcourue par le véhicule lors d'une rotation complète

de cette roue. Lorsque deux roues entraînent en commun le taximètre, la circonférence effective est la moyenne des circonférences effectives de chacune des deux roues. Elle s'exprime en millimètres.

La circonférence effective  $u$  est en corrélation avec le coefficient caractéristique  $w$  du véhicule (point 1.2.2) ; pour cette raison, la circonférence  $u$ , s'il est nécessaire de la connaître, doit aussi être déterminée dans les conditions prévues au point 1.2.7.

#### 1.2.4. Dispositif adaptateur

Le dispositif adaptateur est destiné à adapter le coefficient caractéristique  $w$  du véhicule à la constante  $k$  du taximètre.

#### 1.2.5. Etendue des erreurs admissibles des indications

L'étendue des erreurs admissibles mentionnées au point 5 ne se rapporte qu'à l'instrument isolé du véhicule (erreurs propres à l'instrument). Les valeurs vraies (point 5) à utiliser lors de la recherche des erreurs sont déterminées sur la base de la constante  $k$  et des tarifs pour lesquels l'instrument a été réglé.

L'étendue des erreurs admissibles détermine l'écart maximal entre la plus grande et la plus petite des indications.

#### 1.2.6. Vitesse de changement d'entraînement

La vitesse de changement d'entraînement est la vitesse à laquelle l'entraînement du dispositif indicateur du taximètre passe de la base « temps » à la base « distance parcourue » ou réciproquement.

Elle s'obtient en divisant le tarif « temps » par le tarif « distance ».

#### 1.2.7. Conditions normales d'essai du véhicule (notamment pour la détermination de son coefficient caractéristique)

Les conditions normales d'essai du véhicule sont réalisées lorsque :

- les pneumatiques qui équipent la ou les roues entraînant le taximètre sont du modèle dont la circonférence effective  $u$  correspond à celle qui a servi à déterminer le coefficient caractéristique  $w$ .  
Ils doivent être en bon état et gonflés à la pression correcte ;
- la charge du véhicule est de 150 kg environ. Cette charge correspond par convention au poids de deux personnes adultes, y compris le chauffeur ;
- le véhicule se déplace, entraîné par son moteur, en terrain plat et horizontal, en ligne droite, à une vitesse de  $40 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$ .

Lorsque les essais sont effectués dans des conditions différentes (poids différents ; vitesse différente, par exemple vitesse à pas d'homme ; essais au banc), leurs résultats seront affectés des coefficients de correction nécessaires pour ramener leur valeur à ce qu'elle aurait été dans les conditions normales d'essai définies ci-dessus.

## 2. UNITÉS DE MESURE

Les unités de mesure suivantes sont seules autorisées pour exprimer les indications fournies ou portées par les taximètres :

- le mètre ou le kilomètre, pour la distance. Toutefois, jusqu'à l'expiration de la période transitoire pendant laquelle l'emploi des unités de mesure du système impérial figurant aux chapitres C et D de l'annexe à la directive 71/354/CEE du Conseil, du 18 octobre 1971, relative aux unités de mesure <sup>(1)</sup>, modifiée en dernier lieu par la directive 76/770/CEE <sup>(2)</sup>, est autorisé dans la Communauté, les distances pourront, si le Royaume-Uni ou l'Irlande le désirent, être exprimées, dans ces États, en yards ou en miles;

<sup>(1)</sup> JO n° L 743 du 29. 10. 1971, p. 29.

<sup>(2)</sup> JO n° L 262 du 27. 9. 1976, p. 204.

— la seconde, la minute ou l'heure, pour le temps.

Le prix de la course doit être exprimé en unités monétaires légales dans le pays d'immatriculation du véhicule.

### 3. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

#### 3.1. Dispositif de mesurage — dispositif calculeur

3.1.1. Le taximètre doit être réalisé de telle sorte qu'il calcule et indique le prix de la course en se basant uniquement :

- a) sur la distance parcourue (entraînement sur la base de la distance parcourue) lorsque le véhicule roule à une vitesse supérieure à la vitesse de changement d'entraînement ;
- b) sur le temps (entraînement sur la base du temps) lorsque le véhicule roule à une vitesse inférieure à la vitesse de changement d'entraînement ou qu'il est à l'arrêt.

3.1.2. L'entraînement sur la base de la distance parcourue doit se faire par l'intermédiaire des roues ; cependant, une marche arrière ne doit pas entraîner une diminution de l'indication du prix ou de la distance parcourue.

L'entraînement sur la base du temps doit être assuré par un mouvement d'horlogerie ne pouvant être mis en marche que par la manœuvre du dispositif de commande du taximètre.

Si le mouvement d'horlogerie mécanique est à remontage à main, il doit fonctionner pendant huit heures au moins sans remontage, ou pendant deux heures s'il y a un remontage lié à chaque manœuvre manuelle précédant la mise en fonctionnement du taximètre.

Si le mouvement d'horlogerie mécanique est à remontage électrique, il doit se remonter automatiquement.

Le mouvement d'horlogerie électrique doit être prêt à fonctionner à tout moment.

3.1.3. Lors de l'entraînement sur la base de la distance parcourue et pour chacune des positions tarifaires, le premier changement d'indication doit se produire après le parcours d'une distance initiale déterminée selon les règlements tarifaires dans les différents États membres. Les échelons suivants de l'indicateur doivent correspondre à des distances égales entre elles.

Lors de l'entraînement sur la base du temps et pour chacune des positions tarifaires, le premier changement d'indication doit se produire après un temps initial, déterminé selon les règlements tarifaires dans les différents États membres. Les échelons suivants de l'indicateur doivent correspondre à des temps égaux entre eux.

En l'absence de changement d'entraînement, le rapport existant entre la distance initiale et la distance correspondant aux échelons suivants, quelle que soit la position tarifaire utilisée, doit être le même que le rapport existant entre le temps initial et le temps correspondant aux échelons suivants.

3.1.4. Le dispositif adaptateur doit être réalisé de telle sorte que l'ouverture de son boîtier ne permette pas d'accéder aux autres organes du taximètre.

3.1.5. La taximètre doit être conçu de façon à permettre facilement les modifications du dispositif calculeur nécessaires pour se conformer aux changements imposés par les règlements tarifaires dans les différents États membres.

Au cas où le nombre des positions tarifaires de l'appareil est supérieur au nombre des tarifs en vigueur, les taximètres doivent, dans toutes les positions en surnombre, calculer et indiquer un prix basé sur l'un des tarifs autorisés par les règlements tarifaires dans les différents États membres.

#### 3.2. Dispositif de commande

3.2.1. Les organes du taximètre ne doivent pouvoir être mis en mouvement qu'après avoir été enclenchés par le dispositif de commande sur l'une des positions autorisées ci-après :

### 3.2.2. Position « libre »

Dans la position « libre » :

- a) il ne doit y avoir aucune indication de prix à payer ou bien cette indication doit être égale à zéro. Toutefois, cette indication peut être celle de la valeur de la prise en charge dans les États membres où cette indication est employée à la date d'adoption de la présente directive ;
- b) l'entraînement sur la base de la distance parcourue et l'entraînement sur la base du temps ne doivent pas agir sur le dispositif indiquant le prix à payer ;
- c) le voyant des suppléments éventuels (point 3.3.7) doit être vide ou porter l'indication « zéro ».

### 3.2.3. Autres positions

Le dispositif de commande doit être réalisé de telle sorte que, partant de la position « libre », le taximètre puisse être mis successivement dans les positions de fonctionnement suivantes :

- a) dans les différentes positions tarifaires suivant l'ordre de grandeur croissant des tarifs ou un autre ordre autorisé par les règlements tarifaires dans les différents États membres ; dans ces positions, l'entraînement sur la base du temps, l'entraînement sur la base de la distance parcourue ainsi que l'indicateur éventuel de suppléments doivent être enclenchés ;
- b) dans une position « à payer » affichant le montant final de la somme due, indépendamment de tout supplément. Dans cette position, l'entraînement sur la base du temps doit être interrompu et l'entraînement sur la base de la distance parcourue doit être enclenché sur le tarif autorisé par les règlements tarifaires dans les différents États membres.

### 3.2.4. Manœuvre du dispositif de commande

La manœuvre du dispositif de commande est soumise aux restrictions suivantes :

- a) à partir d'une position tarifaire quelconque, le taximètre ne doit pas pouvoir être remis à la position « libre » sans passer par la position « à payer ». Cependant le passage d'une position tarifaire à une autre doit rester possible ;
- b) à partir de la position « à payer », le taximètre ne doit pas pouvoir être remis dans une position tarifaire quelconque sans passer par la position « libre » ;
- c) le taximètre doit être conçu de telle sorte qu'un changement de position tarifaire effectué en passant par la position « libre » ne soit possible que si les conditions imposées au dispositif de commande pour cette position (point 3.2.2) sont entièrement remplies lors de son passage par cette position ;
- d) il doit être impossible de placer le dispositif de commande de telle sorte que le taximètre reste dans d'autres positions que celles prévues précédemment.

### 3.2.5. Dispositions particulières

Indépendamment des prescriptions précédentes, les commutations entre les différentes positions tarifaires peuvent aussi être effectuées automatiquement en fonction d'une certaine distance parcourue ou d'un certain temps d'occupation conformément aux règlements tarifaires dans les différents États membres.

## 3.3. Dispositif indicateur

3.3.1. La face de lecture du taximètre doit être réalisée de telle sorte que les indications qui intéressent l'utilisateur puissent facilement être lues de jour comme de nuit.

3.3.2. La somme à payer, indépendamment des suppléments éventuels, doit être connue par la simple lecture d'une indication en chiffres alignés, dont la hauteur minimale est de 10 mm.

Lors de la mise en marche de l'appareil à partir de la position « libre » par la manœuvre du dispositif de commande, une somme fixe correspondant à la prise en charge doit être affichée.

L'indication de prix doit ensuite progresser de façon discontinue par échelons successifs d'une valeur monétaire constante.

3.3.3. Le taximètre doit être pourvu d'un dispositif indiquant à tout moment sur la face de lecture la position de fonctionnement enclenchée, conformément aux prescriptions nationales.

3.3.4. Le taximètre doit être conçu de façon à permettre l'installation d'un dispositif répéteur du dispositif de commande indiquant à l'extérieur du véhicule la position de fonctionnement ou le tarif utilisé.

Ce dispositif répéteur ne doit en aucun cas perturber le bon fonctionnement de l'instrument ou permettre l'accès au mécanisme ou aux transmissions du taximètre.

3.3.5. Si les indications obligatoires ne sont pas données par des chiffres ou des lettres autolumineux, le taximètre doit comporter un dispositif d'éclairage de ces indications, non éblouissant mais d'intensité suffisante pour permettre une lecture facile.

Le remplacement des sources lumineuses de ces dispositifs doit pouvoir se faire sans ouverture des parties scellées de l'appareil.

3.3.6. Le taximètre doit pouvoir comporter des totalisateurs imposés ou autorisés par les règlements nationaux, notamment des compteurs indiquant :

- a) la distance totale parcourue par le véhicule ;
- b) la distance totale parcourue en charge ;
- c) le nombre total de prises en charge ;
- d) le nombre de passages d'échelons de prix (chutes).

Ces compteurs doivent remplir correctement les fonctions pour lesquelles ils sont prévus.

Ils doivent donner l'indication en chiffres alignés, d'une hauteur minimale apparente de 4 mm.

3.3.7. Le taximètre doit pouvoir être muni d'un indicateur de suppléments répondant aux prescriptions nationales, indépendant de l'indicateur de prix et revenant automatiquement à zéro en position « libre ».

Ces suppléments doivent être indiqués par des chiffres alignés ayant une hauteur minimale apparente de 8 mm et ne pouvant dépasser celle des chiffres indiquant le prix de la course.

### 3.4. Dispositifs complémentaires facultatifs

En outre, un taximètre peut être muni de dispositifs complémentaires tels que :

- a) compteurs de contrôle intéressant le détenteur du véhicule ;
- b) marqueur sur cartes ou bandes imprimées indiquant les prix à payer.

La présence de tels dispositifs et leur fonctionnement ne doivent pas influencer sur le bon fonctionnement du taximètre proprement dit.

### 3.5. Construction

3.5.1. Les taximètres doivent être solides et bien construits.

Leurs parties essentielles doivent être réalisées en matériaux garantissant une solidité et une stabilité suffisantes.

3.5.2. Le boîtier du taximètre et celui du dispositif adaptateur si ce dernier est extérieur au boîtier du taximètre, ainsi que les gaines des organes de transmission, doivent être réalisés de telle sorte que les organes essentiels du mécanisme soient hors d'atteinte et protégés contre la poussière et l'humidité.

L'accès aux organes permettant le réglage doit être impossible sans détérioration de scellements de garantie (point 6).

#### 4. INSCRIPTIONS

##### 4.1. Inscriptions générales et identification

Chaque taximètre doit porter sur la face de lecture ou sur une plaquette scellée, facilement visibles et lisibles dans les conditions normales d'installation, les indications suivantes :

- a) le nom et l'adresse du fabricant ou sa marque ;
- b) la désignation du modèle de l'instrument, son numéro et l'année de fabrication ;
- c) le signe d'approbation CEE de modèle ;
- d) sa constante  $k$  (indiquée avec une imprécision relative au plus égale à 0,2 %).

Chaque taximètre doit présenter des emplacements permettant :

- a) de mentionner, s'il y a lieu, des indications complémentaires relatives à l'appareil ou au véhicule, conformément aux prescriptions des règlements nationaux ;
- b) d'apposer, outre la marque de la vérification primitive partielle CEE, les autres marques éventuellement prévues par les réglementations nationales.

##### 4.2. Inscriptions spéciales

- 4.2.1. À proximité des voyants de tous les dispositifs indicateurs, les significations des valeurs indiquées doivent figurer de manière visible, lisible et non ambiguë.
- 4.2.2. À côté de l'indication du prix de la course et de celle des suppléments à payer doit figurer le nom ou le symbole de l'unité monétaire.

#### 5. ÉTENDUE DES ERREURS ADMISSIBLES DES INDICATIONS

Pour le contrôle au banc d'essai d'un taximètre prêt à être installé et muni de ses accessoires, la valeur (conventionnellement) vraie des grandeurs mesurées est celle qui résulte de la valeur de  $k$  indiquée sur l'appareil et du (des) tarif(s) pour lequel (lesquels) l'instrument a été réglé.

La valeur vraie de ces grandeurs doit être comprise entre la plus grande et la plus petite des indications admissibles.

- 5.1. Lors de l'entraînement sur la base de la distance parcourue, l'étendue des erreurs admissibles pour une distance parcourue donnée ne doit pas dépasser :
  - a) pour la distance initiale (point 3.1.3) : 2 % de la valeur vraie ; toutefois, lorsque cette distance initiale est inférieure à 1 000 mètres, cette étendue est de 20 mètres ;
  - b) pour les distances suivantes : 2 % de la valeur vraie.
- 5.2. Lors de l'entraînement sur la base du temps, l'étendue des tolérances des erreurs admissibles pour un temps donné ne doit pas dépasser :
  - a) pour le temps initial (point 3.1.3) : 3 % de la valeur vraie ; toutefois, lorsque ce temps initial est inférieur à 10 minutes, cette étendue est de 18 secondes ;
  - b) pour les temps suivants : 3 % de la valeur vraie.
- 5.3. Des règlements nationaux préciseront si le réglage de l'ensemble de mesure (taximètre + véhicule) doit être effectué de telle sorte que les limites de l'étendue des erreurs admissibles soient placées symétriquement ou asymétriquement par rapport à l'erreur zéro, laquelle, pour l'entraînement sur la base de la distance, est, dans ce cas, rapportée à la distance réellement parcourue par le véhicule.

#### 6. SCHEMEMENTS

- 6.1. Les organes des taximètres énumérés ci-après doivent être construits de façon à pouvoir être scellés par une marque de scellement :
  - a) le boîtier renfermant le mécanisme intérieur du taximètre ;
  - b) le boîtier du dispositif adaptateur ;

- c) les gaines des dispositifs mécaniques ou électriques formant la liaison entre l'entrée du taximètre et la pièce correspondante prévue sur le véhicule pour le raccordement de l'instrument, y compris les pièces détachables du dispositif adaptateur ;
  - d) dans les cas de remontage électrique du mécanisme d'horlogerie et d'entraînement électrique du dispositif de commande du taximètre, les connexions du câble de raccordement électrique ;
  - e) les éventuelles plaques d'inscription obligatoires et d'apposition des marques de vérification ;
  - f) les connexions du câble de raccordement électrique du dispositif répéteur éventuel, visé au point 3.3.4.
- 6.2. Ces scellements, s'ils existent, doivent être tels que tout accès aux organes et liaisons protégés soit rendu impossible sans qu'une marque de scellement soit endommagée.
- 6.3. Le certificat d'approbation CEE de modèle fixera les emplacements des scellements et, autant que de besoin, la nature et la forme des dispositifs permettant l'exécution de ces scellements.

## 7. VERIFICATION PRIMITIVE CEE

- 7.1. Lorsque la vérification complète est requise, la vérification primitive CEE d'un taximètre s'effectue en plusieurs phases.
- 7.2. Première phase : le taximètre reçoit la marque de vérification primitive partielle CEE, lorsque :
- a) son modèle a reçu l'approbation CEE de modèle ;
  - b) l'instrument est conforme au modèle approuvé et porte les inscriptions exigées au point 4. ;
  - c) l'étendue de ces erreurs respecte les prescriptions des points 5.1 et 5.2.
- 7.3. Phases ultérieures : elles sont du ressort des autorités du pays où le taximètre sera mis en service.
- Elles comprennent :
- avant l'installation sur le véhicule :
    - a) le contrôle du réglage de l'instrument conformément aux prescriptions du point 5.3 ;
    - b) le contrôle du réglage des tarifs conformément aux règlements en vigueur ;
  - après l'installation sur le véhicule :
    - le contrôle de l'ensemble de mesurage ainsi réalisé.
-