



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Message 201

Communication de la Commission - TRIS/(2024) 0415

Directive (UE) 2015/1535

Notification: 2023/0579/CZ

Retransmission de la réponse de l'Etat membre notifiant (Czechia) à des observations (5.2) de Slovakia.

MSG: 20240415.FR

1. MSG 201 IND 2023 0579 CZ FR 16-01-2024 16-02-2024 CZ ANSWER 16-01-2024

2. Czechia

3A. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví

Biskupský dvůr 1148/5

110 00 Praha 1

tel.: +420 221 802 212

e-mail: eu9834@unmz.cz

3B. Český metrologický institut

Úsek legální metrologie

Okružní 31 Brno

tel.: +420 545 555 414

e-mail: legmet@cmi.cz

4. 2023/0579/CZ - I10 - Métrologie

5.

6. Commentaire 1:

Les exigences techniques et métrologiques pour le pesage des véhicules en mouvement sont énoncées dans le document normatif de l'Organisation internationale de métrologie légale (OIML) OIML R-1341. Les documents d'orientation internationaux existants devraient être pris en compte dans l'élaboration de la législation nationale afin de contribuer à l'harmonisation des exigences à l'échelle mondiale. Le document «Projet de mesure de nature générale n°: 0111-OOP-C010-23» (ci-après la «mesure») ne tient manifestement pas compte de certaines des exigences contenues dans la recommandation internationale R 134-1 de l'OIML, qui s'applique au pesage des véhicules routiers en mouvement et à la mesure des charges par essieu. En outre, la mesure utilise une dénomination spécifique pour le type d'instrument: la «pesée à grande vitesse» qui donne l'impression de désigner une nouvelle catégorie d'instruments de mesure (poids et compteur de vitesse liés) qui n'aura pas en principe à refléter les exigences métrologiques de l'OIML R 134-1, mais qui inclura toujours la pesée automatique en mouvement. Pour cette raison, il n'est pas clair pour nous de savoir sur quel règlement, sur quelle norme technique ou sur quel document normatif la mesure était fondée.

Commentaire 2:

En outre, nous proposons d'aligner la définition de la masse du véhicule au point 1.6 de la mesure sur la définition de la norme T.3.1.5 OIML R134-1. En effet, nous estimons que la définition, dans sa formulation actuelle, n'est pas conforme à la définition normative.

Commentaire 3:

Au chapitre 2.1, la mesure précise les conditions de fonctionnement à surveiller, telles que la température et la vitesse



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

de fonctionnement, mais surveillant l'impact d'autres conditions environnementales (sources potentielles influant sur l'exactitude de la pesée), telles que la vitesse actuelle du vent (que ce soit en rafales ou un effet négatif constant) ou d'autres facteurs tels que la pression d'air et les vibrations d'autres véhicules passants. Les conditions des facteurs d'influence susmentionnés ci-dessus doivent être ajoutées car elles peuvent avoir une incidence négative sur l'exactitude du résultat de pondération dans le cas d'une pesée proche des limites admissibles.

Commentaire 4:

Selon la mesure, le dispositif de mesure de la vitesse du véhicule fait partie des balances de pesée en mouvement. Nous pensons que, sur la base de l'exigence énoncée au point 7.4, la précision de la mesure de la vitesse du dispositif de mesure de vitesse ne peut pas être garantie lors d'une vérification ultérieure, nécessaire au fonctionnement des instruments donnés.

Commentaire 5:

En conclusion, on peut dire que la précision de pesage avec ce type d'instrument de mesure n'est pas conforme à l'OIML R 134-1. Compte tenu des erreurs admissibles de l'instrument de mesure et de la combinaison des effets environnementaux et autres susmentionnés, les incertitudes de mesure qui en résultent pourraient être disproportionnées, ce qui pourrait avoir une incidence significative sur les processus décisionnels ultérieurs pour déterminer le poids total et la charge par essieu des véhicules routiers. L'extension éventuelle de l'OIML R 134-1 aux exigences applicables à un type donné d'instrument de mesure devrait être effectuée au moyen d'une révision du présent document sur la base d'une évaluation par les membres des comités techniques compétents.

Réponses aux commentaires

Commentaires 1 et 5:

La République tchèque utilise depuis 2010 des échelles pour le pesage d'inspection à grande vitesse des véhicules routiers en mouvement (WIM), dans le cadre de sa législation nationale au sens de l'article 3, paragraphe 3, de la loi no 505/1990 sur la métrologie, telle que modifiée (pour fixer des sanctions ou protéger d'autres intérêts publics protégés par une législation spéciale) depuis 2010. Étant donné qu'au moment où cette question n'était pas entièrement traitée par une réglementation internationale (et elle n'est pas traitée dans la mesure nécessaire à ce jour par l'OIML R 134 de 2006), la République tchèque a alors décidé d'utiliser le document international COST 323 (y compris l'adoption d'une spécification uniforme sélectionnée de la précision des poids) pour traiter les exigences techniques et métrologiques de ces instruments de mesure, en tenant compte des dispositions pertinentes de la norme américaine ASTM E 1318 et des recommandations utilisables de l'OIML R 134 de 2006. Les erreurs maximales tolérées (pour la vérification) énoncées à l'article 2.3, du règlement national ont été établies dans le règlement national depuis 2010, dans le règlement actuellement révisé soumis à notification, les plus grandes erreurs admissibles pour l'utilisation (exploitation) de ces instruments de mesure ont été ajoutées par l'article 2.4.

Compte tenu du fait qu'en principe aucun progrès n'a été réalisé dans ce domaine au niveau de la normalisation européenne au cours des 13 dernières années (le projet de norme européenne a commencé mais n'a jamais été achevé) et que l'OIML R 134 a été révisé depuis plusieurs années pour compléter les exigences et spécifications techniques relatives à l'utilisation des balances à grande vitesse (WIM). La stratégie actuelle de la République tchèque n'a pas changé en ce qui concerne les exigences techniques et métrologiques applicables aux balances de pesée en mouvement. Toutefois, cela ne signifie pas que la République tchèque n'est pas prête à modifier sa stratégie à l'avenir. Si le document OIML R 134 peut être complété, approuvé et publié ultérieurement en ce qui concerne la pesée, la République tchèque est prête à harmoniser sa réglementation nationale avec ce document international de manière plus complète. Afin d'améliorer le soutien des experts pour les solutions de pesage en mouvement, sur la base de 13 années d'expérience dans leur utilisation et avec la fourniture de contrôle métrologique (homologation de type et vérification), le CMI a désigné l'année dernière son représentant expert auprès du groupe de travail de l'OIML chargé de la révision de la R 134 de l'OIML.

Commentaire 2:

Le commentaire sur la terminologie et/ou le terme «masse du véhicule» conformément à la T.3.1.5 OIML R 134-1 a été pris en compte de la manière suivante: «masse totale de l'ensemble des véhicules, y compris tous les éléments fixés



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

et/ou placés sur le véhicule».

Commentaire 3:

Le projet de révision de la mesure de nature générale (MGN) est basé sur la réglementation existante de ce type d'instrument de mesure et sur les documents techniques sources mentionnés ci-dessus. En dehors des quantités mesurables spécifiées à l'article 2.1, dans lesquelles les conditions limites pour les essais de réception par type déterminent si le type d'instrument de mesure en question présente les caractéristiques métrologiques requises, la législation nationale impose l'obligation de surveiller d'autres variables ou facteurs possibles ayant une influence potentielle sur l'exactitude de la pesée. Dans le cadre de l'analyse de l'incertitude, ces effets opérationnels potentiels sont inclus dans la spécification légale de la précision du système de pesage représentée par la plus grande erreur admissible pour la vérification ou pour l'utilisation d'échelles pendant la période de validité de leur vérification (les plus grandes erreurs admissibles de fonctionnement).

Les exigences générales relatives à l'utilisation des balances sont ensuite spécifiées à l'article 3.15, par exemple sous la forme d'une exigence relative à l'installation d'échelles afin d'assurer la minimisation des effets néfastes sur le site d'installation sur l'exactitude des mesures et des données associées. Les balances doivent de préférence être installées en dehors des zones où des accélérations ou décélérations fréquentes pourraient se produire et ne doivent pas être installées dans les sections où le nombre de voies change. Toutes les exigences d'installation qui ont un effet sur l'opération de pesée doivent être précisées de manière suffisamment détaillée. Le constructeur des balances doit, si nécessaire en ce qui concerne les prescriptions de base des articles 3.15.2 et 3.15.3, et pour assurer une pesée correcte des véhicules, établir des spécifications plus détaillées pour les prescriptions d'installation. Ces prescriptions plus détaillées sont incluses dans le certificat d'homologation de type d'instrument de mesure. Le cas échéant, d'autres conditions ou recommandations pour l'installation de balances fournissant des conditions permettant d'assurer une stabilité adéquate à long terme de leurs caractéristiques métrologiques (par exemple, des prescriptions plus détaillées concernant les caractéristiques qualitatives de la route à l'intérieur de la zone de pesée) doivent être indiquées par le fabricant dans la documentation technique de l'instrument de mesure spécifié ou dans les instructions d'installation ou d'utilisation du type de balances donné.

Commentaire 4:

Il ne s'agit pas de l'indication principale de l'instrument de mesure spécifié, la vérification de l'exactitude et la précision de la mesure de la vitesse de travail étant prévues dans le cadre de l'essai de blocage de la vitesse de fonctionnement. Étant donné qu'une telle intention ne semble pas ressortir suffisamment du texte de révision du MGN, le texte pertinent sera formellement affiné en ce sens avant que le MGN ne soit émis.

Dans tous les cas, merci beaucoup pour les commentaires utiles, avec lesquels nous continuerons à travailler.

Commission européenne

Point de contact Directive (UE) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu