



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2003/51  
11 avril 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)  
(Cent trentième session, 24-27 juin 2003,  
points 5.2 et B.2.1.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION CONCERNANT L'EXAMEN DES DÉFINITIONS COMMUNES  
DE LA CATÉGORIE, DE LA MASSE ET DES DIMENSIONS  
D'UN VÉHICULE (TÂCHES COMMUNES)

Communication du représentant des États-Unis d'Amérique

Note: Le texte reproduit ci-dessous a été établi par le représentant des États-Unis d'Amérique pour aider le WP.29 et le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998 à examiner la proposition du Japon concernant les «Tâches communes» (TRANS/WP.29/2003/17). Il est fondé sur le texte d'un document distribué sans cote (document informel n° 7) lors de la cent vingt-neuvième session du WP.29 (TRANS/WP.29/909, par. 140). Les éléments modifiés y apparaissent en caractères gras, tandis que les éléments supprimés n'y figurent pas.

---

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

## A. PROPOSITION

Modifier comme suit la proposition (document TRANS/WP.29/2003/17):

Modifier comme suit le titre de la proposition:

**«PROPOSITIONS TENDANT À ÉLABORER UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE CONCERNANT LES DISPOSITIONS UNIFORMES ÉNONÇANT LES DÉFINITIONS ET PROCÉDURES COMMUNES À UTILISER DANS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX»**

Modifier comme suit le texte concernant l'objectif de la proposition:

«Lors de la cent vingtième session du WP.29, le Gouvernement japonais a soumis le document TRANS/WP.29/2000/33, dans lequel il proposait une solution pour résoudre les problèmes communs que pose la définition de la catégorie, de la masse et des dimensions d'un véhicule. **Afin de déterminer les types de prescriptions et les degrés de sévérité qu'il convient d'adopter dans des règlements techniques mondiaux, il est nécessaire de parvenir à une communauté de vues quant aux véhicules qui seront visés. Le Japon a proposé de créer cette communauté de vues en établissant des définitions sur lesquelles il y aura eu accord.** Cette idée de proposition vient de ce qu'il a signé l'Accord de 1958 en novembre 1998, qu'il a commencé à appliquer des Règlements de la CEE et qu'il a rencontré des difficultés semblables dans plusieurs domaines. Les difficultés rencontrées ont fortement incité le Japon à se porter volontaire pour faire l'inventaire des problèmes prévisibles et définir des solutions pour les Parties contractantes à l'Accord de 1998. La présente proposition vise à harmoniser les définitions courantes de la catégorie, des dimensions et de la masse d'un véhicule dans tous les rtm, de façon à aider les Parties contractantes à établir ces règlements et à les adopter.

Le présent Règlement technique mondial s'applique à tous les véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces visés par l'Accord relatif à l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.

**L'élaboration de définitions de la catégorie, de la masse et des dimensions d'un véhicule nous aidera à établir des rtm qui, dans le monde entier, rendront les véhicules plus sûrs et moins polluants et réduiront leur coût de mise au point et de fabrication ainsi que leur coût pour le consommateur.»**

Modifier comme suit le texte concernant la «Description du projet de règlement»:

Pour dresser la liste des problèmes communs aux rtm, il faut prendre en considération les points suivants:

1. Les «définitions communes» doivent être considérées comme des éléments fondamentaux des rtm.
  - Les définitions communes de la catégorie, de la masse et des dimensions d'un véhicule devraient être établies en partant de l'hypothèse qu'elles seront essentiellement utilisées pour les rtm relevant de l'Accord mondial de 1998.

- **Le présent document n'est pas un rtm dans la mesure où il ne contient pas de prescriptions relatives à l'efficacité comme celles qui sont énumérées à l'article 4. Il n'entraîne donc pas l'application de l'obligation que l'article 7 impose aux Parties contractantes d'engager des procédures pour adopter des rtm.**
2. Les «définitions communes» doivent être élaborées du point de vue technique et ne doivent pas nécessairement renvoyer à des facteurs sociaux tels que la fiscalité ou le permis de conduire, par exemple.
- Les définitions communes de la catégorie, de la masse et des dimensions doivent être élaborées essentiellement pour établir les prescriptions techniques et les procédures d'essai.
  - Même une fois que ces définitions destinées à l'Accord mondial de 1998 auront été adoptées en tant que [Règlement technique mondial n° 0<sup>1</sup>], les Parties contractantes à l'Accord ne seront pas obligées de modifier des facteurs sociaux tels que la fiscalité, les assurances, les péages ou le permis de conduire, par exemple, pour les adapter aux nouvelles définitions.
3. **Seules les «définitions communes» des termes fondamentaux permettant de définir les catégories et les caractéristiques des véhicules, inévitablement employées dans la formulation des règlements de sécurité, doivent être établies en tenant compte des définitions en vigueur des Parties contractantes et des normes internationales pertinentes.**
4. Méthodes d'élaboration des «définitions communes».
- Lorsque les rtm adoptés ou élaborés comprennent des définitions communes de la catégorie, de la masse ou des dimensions d'un véhicule, le WP.29 peut demander au GRSG de les examiner pour voir s'il conviendrait de les ajouter au [Règlement technique mondial n° 0].

Ce projet de «Règlement technique mondial n° 0» (voir feuilles jointes<sup>2</sup>) **présenté par le Japon est fondé sur les travaux du** groupe informel relevant du GRSG qui s'est réuni d'octobre 2000 à octobre 2002 **et a tenu** compte des points ci-dessus.

La proposition de «Règlement technique mondial n° 0» est soumise au GRSG, qui devrait l'examiner à sa cinquante-quatrième session, en mai 2003.

---

<sup>1</sup> Ces remarques sont fondées sur l'hypothèse que les définitions communes constitueront le [Règlement technique mondial n° 0]. Les termes ont été placés entre crochets car tout dépendra de la résolution du WP.29 et du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord mondial de 1998.

<sup>2</sup> Note du secrétariat: non fournies avec le document TRANS/WP.29/2003/17.

Modifier comme suit le texte concernant les «Règlements et directives en vigueur»:

**«Le Recueil des règlements admissibles ne contient encore aucun règlement. Les textes et règlements ci-dessous ont été pris en considération lors de l'élaboration du nouveau règlement technique mondial sur les définitions communes et les procédures à utiliser dans les Règlements techniques mondiaux.**

- Europe:           Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)  
Directive 70/156/CEE de l'Union européenne concernant l'homologation  
de type
- États-Unis:       Loi sur la sécurité du trafic et des véhicules automobiles (*National Traffic  
and Motor Vehicle Safety Act*) **et 49 CFR 571.3**  
**Loi sur l'information et la réduction des coûts en ce qui concerne les  
véhicules à moteur**  
**Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique (*Clean Air Act*)  
et 40 CFR 86**
- Japon:            Loi sur les véhicules routiers.

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

Les États-Unis d'Amérique considèrent que la proposition (TRANS/WP.29/2003/17) est importante et devrait être utilisée comme cadre directeur pour tous les futurs rtm. Son application assurerait une uniformité en ce qui concerne la catégorie, la masse et les dimensions des véhicules et aiderait les Parties contractantes à éviter la confusion lors de l'élaboration et de l'adoption de futurs rtm.

Cependant, ils estiment que le projet de règlement technique mondial devrait être défini comme un document de référence pour les raisons suivantes:

- Le règlement a été élaboré pour n'être utilisé que dans les futurs rtm et ne répond pas à tous les critères auxquels doit satisfaire un règlement technique qui sont énumérés à l'article 4 de l'Accord de 1998, plus précisément ceux qui concernent l'efficacité.
- En outre, si ce document était un rtm officiel, toutes les Parties contractantes qui ont voté en faveur de l'établissement du rtm seraient tenues d'engager des procédures pour donner force de loi à un tel règlement technique, conformément à l'article 7 de l'Accord de 1998.

-----