



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/2008/46
7 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des règlements
concernant les véhicules

Cent quarante-quatrième session
Genève, 11-14 mars 2008
Point 4.3.1 de l'ordre du jour provisoire

EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE RÈGLEMENTS

Projet de Règlement sur les codes de pays, les catégories
de véhicules et les définitions

Communication du Groupe de travail des dispositions
générales de sécurité*

Le texte reproduit ci-dessous a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa quatre-vingt-treizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/72, par.29). Il est basé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34/Rev.1, tel qu'il a été modifié au cours de la session. Il est soumis au WP.29 et à l'AC.1 pour examen.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, harmoniser et mettre à jour les Règlements dans le but d'améliorer les caractéristiques des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES CODES DE PAYS, LES CATÉGORIES DE VÉHICULES ET LES DÉFINITIONS

1. Domaine d'application

Le présent Règlement traite des codes de pays, des catégories de véhicules et des définitions appliqués dans les Règlements annexés à l'Accord de 1958 révisé¹.

2. Codes de pays

Voir annexe 1.

3. Règles applicables aux définitions des véhicules et de leur masse

3.1 Définitions des véhicules

3.1.1 Par «véhicule» ou «véhicule routier», on entend tout véhicule à roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h, conçu pour être utilisé sur route, qui est soit automoteur, soit tracté par un véhicule automoteur.

3.1.2 Par «véhicule à moteur», on entend tout véhicule automoteur.

3.1.3 Par «véhicule automobile», on entend tout véhicule à moteur autre que les tracteurs agricoles ou forestiers (voir par. 4.6) et les engins mobiles (voir par. 5.1).

3.1.4 Par «remorque», on entend tout véhicule non automoteur, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur.

3.1.5 Par «véhicule tracteur»², on entend tout véhicule automoteur dont la principale fonction consiste à tracter une remorque.

3.1.6 Par «ensemble de véhicules», on entend tout ensemble constitué d'un véhicule à moteur attelé à une ou plusieurs remorques.

3.1.7 Par «véhicule incomplet», on entend un véhicule qui doit encore subir au moins une phase de fabrication supplémentaire pour être apte à l'usage pour lequel il a été conçu et construit.

¹ Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, fait à Genève le 20 mars 1958 (comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995) (document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

² Les véhicules tracteurs sont appelés «tracteurs», «camions tracteurs», «tracteurs routiers» ou «engins tracteurs» dans certains Règlements.

- 3.1.8 Par «véhicule complet», on entend un véhicule qui n'a pas à subir de phase de fabrication supplémentaire pour être apte à l'usage pour lequel il a été conçu et construit.
- 3.1.9 Par «place assise», on entend tout siège séparé ou toute partie d'une banquette destiné à un voyageur adulte assis. S'il existe un ancrage pour un siège amovible, ce siège doit être pris en compte pour déterminer le nombre de places assises et la masse.
- 3.1.10 Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer instantanément si un véhicule automobile est un véhicule de la catégorie M ou N, on considère qu'il appartient à la catégorie N s'il remplit les conditions suivantes:
- $X > S \times 68$
 $X > 150 \text{ kg}$
 $S \leq 6$ pour les véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 t
 $S \leq 8$ pour tous les autres véhicules
 où
 P = masse totale maximale du véhicule en kg
 R = masse en ordre de marche en kg
 S = nombre de places assises, à l'exclusion des conducteurs
 $X = \text{charge utile} = P - (R + S \times 68)$
- 3.1.11 Si un véhicule automobile ne remplit pas les conditions requises pour le transport des marchandises (voir par. 3.1.10), il est réputé être conçu et construit pour le transport de personnes.
- 3.2 Définitions de la masse des véhicules
- 3.2.1 Par «masse à vide», on entend la masse à vide nominale du véhicule spécifiée par le ou les constructeurs, y compris tous les équipements de série installés en usine pour l'utilisation normale du véhicule (par exemple extincteur, outils, roue de secours), plus le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90 % du carburant, 100 % des autres gaz ou liquides spécifiés par le constructeur, à l'exception des eaux usées. Dans le cas d'un engin mobile, celui-ci est censé être en ordre de marche. Si un second carburant est utilisé, par exemple gaz de pétrole liquéfié (GPL), le réservoir doit être rempli au maximum autorisé.
- 3.2.2 Par «masse d'un véhicule en ordre de marche», on entend la somme de la masse à vide du véhicule et de la masse du conducteur (75 kg) et, pour les véhicules conçus et construits pour le transport de plus de 8 personnes (en plus du conducteur), de la masse d'un membre d'équipage (75 kg) si l'une des 9 places ou plus est prévue pour celui-ci. Dans le cas d'un engin mobile, les outils spéciaux, les accessoires, matériaux utilisés, etc., s'ils font partie de l'équipement, doivent être pris en compte ainsi que la masse des membres d'équipage (75 kg chacun).

3.2.3 Par «masse maximale» ou «masse totale en charge», on entend la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur. Dans le cas d'un tracteur conçu pour être attelé à une semi-remorque (tracteur routier) ou à une remorque à essieu médian, la masse dont il doit être tenu compte pour le classement du véhicule est la masse du tracteur en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la force statique verticale maximale transmise au tracteur par la semi-remorque ou la remorque à essieu médian et, s'il y a lieu, de la masse maximale du chargement propre du tracteur.

3.2.4 Par «masse maximale des remorques», on entend la force statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la remorque, augmentée de la force statique verticale éventuelle transmise par la remorque au véhicule tracteur au point d'attelage lorsque la remorque est à sa charge maximale. La masse à prendre en considération pour déterminer le classement de la remorque est la force statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la remorque lorsqu'elle est à sa charge maximale déclarée par le constructeur.

3.2.5 Par «masse maximale d'un ensemble de véhicules», on entend la masse totale d'un ensemble de véhicules automobiles et d'une ou plusieurs remorques déclarée par le constructeur du véhicule automobile. La masse maximale d'un ensemble de véhicules est la somme de la masse maximale du véhicule tracteur et de la masse maximale de la remorque, moins la masse transmise par la remorque au véhicule tracteur.

3.3 Règles applicables aux équipements et au processus de fabrication en plusieurs phases

3.3.1 Les équipements non mentionnés au paragraphe 3.2.1 ou 3.2.2 sont réputés faire partie de la charge utile.

3.3.2 Sont assimilés à des marchandises les équipements et aménagements se trouvant à bord d'un véhicule (véhicules-grues, véhicules-ateliers, véhicules publicitaires, etc.). Un véhicule qui a été homologué en tant que véhicule de la catégorie N ne doit pas être reclassé comme engin mobile au cours d'un processus de fabrication en plusieurs phases.

3.3.3 En cas de processus de fabrication en plusieurs phases, toutes les masses et les homologations pertinentes doivent être vérifiées à l'issue de chaque phase.

4. Classification des véhicules à moteur et des remorques

4.1 Catégorie L – Véhicules automobiles légers

Par «véhicule de la catégorie L», on entend un véhicule automobile à deux, trois ou quatre roues, dont les performances et la masse, dans le cas des véhicules à quatre roues, sont limitées (voir par. 4.1.6 et 4.1.7).

4.1.1 Catégorie L₁ – Cyclomoteurs à deux roues

Véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas [45] km/h, et dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ pour les moteurs à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 4 kW pour les moteurs électriques.

4.1.2 Catégorie L₂ – Cyclomoteurs à trois roues

Véhicule à trois roues, quelle qu'en soit la disposition, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas [45] km/h, et dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ pour les moteurs à allumage commandé, ou dont la puissance nette maximale ne dépasse pas 4 kW pour les autres moteurs à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 4 kW pour les moteurs électriques.

4.1.3 Catégorie L₃ – Motocycles

Véhicule à deux roues dont le moteur, dans le cas d'un moteur à combustion interne, a une cylindrée dépassant 50 cm³, ou, pour tout mode de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse [45] km/h.

4.1.4 Catégorie L₄ – Motocycles à side-car

Véhicule à trois roues, disposées asymétriquement par rapport au plan longitudinal médian, dont le moteur, dans le cas d'un moteur à combustion interne, a une cylindrée dépassant 50 cm³, ou, pour tout mode de propulsion, dont la vitesse par construction dépasse [45] km/h.

4.1.5 Catégorie L₅ – Tricycles

Véhicule à trois roues disposées symétriquement par rapport au plan longitudinal médian, dont le moteur, dans le cas d'un moteur à combustion interne, a une cylindrée dépassant 50 cm³, ou, pour tout mode de propulsion, dont la vitesse maximale par construction dépasse [45] km/h.

4.1.6 Catégorie L₆ – Quadricycles légers

Véhicule à quatre roues dont la masse à vide n'excède pas 350 kg, non compris la masse des batteries pour les véhicules électriques, ayant une vitesse maximale par construction n'excédant pas 45 km/h et un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ pour les moteurs à allumage commandé, ou dont la puissance nette maximale ne dépasse pas 4 kW pour les autres moteurs à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale n'excède pas 4 kW pour les moteurs électriques.

Les véhicules de la catégorie L₆ appartiennent à la classe I s'ils sont:

- a) équipés de sièges,
- b) délimités dans un plan horizontal par une carrosserie,

- c) pourvus d'un toit ou d'une autre protection en cas de retournement,
- d) dirigés au moyen d'un volant, et
- e) munis d'une commande de gaz au pied.

Les véhicules de la catégorie L₆ appartiennent à la classe II s'ils sont:

- a) équipés de selles, mais pas de sièges,
- b) dépourvus de carrosserie,
- c) dépourvus de toit ou d'une autre protection en cas de retournement,
- d) dirigés au moyen d'un guidon, et
- e) munis d'une commande de gaz manuelle.

4.1.7 Catégorie L₇ – Quadricycles

Véhicule à quatre roues, autres que ceux classés dans la catégorie L₆, dont la masse à vide ne dépasse pas 400 kg (550 kg dans le cas des véhicules destinés au transport de marchandises), non compris la masse des batteries pour les véhicules électriques, dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 15 kW pour les moteurs électriques, ou dont la puissance nette maximale ne dépasse pas 15 kW pour les moteurs à combustion interne.

Les véhicules de la catégorie L₇ appartiennent à la classe I s'ils sont:

- a) équipés de sièges,
- b) délimités dans un plan horizontal par une carrosserie,
- c) pourvus d'un toit ou d'une autre protection en cas de retournement,
- d) dirigés au moyen d'un volant, et
- e) munis d'une commande de gaz au pied.

Les véhicules de la catégorie L₇ appartiennent à la classe II s'ils sont:

- a) équipés de selles, mais pas de sièges,
- b) dépourvus de carrosserie,
- c) dépourvus de toit ou d'une autre protection en cas de retournement,
- d) dirigés au moyen d'un guidon et
- e) munis d'une commande de gaz manuelle.

4.2 Catégorie M – Véhicules automobiles destinés au transport de personnes ayant quatre roues ou plus

Par «véhicule de la catégorie M», on entend un véhicule automobile ayant quatre roues ou plus, conçu et construit pour le transport de personnes.

4.2.1 Catégorie M₁

Véhicules comportant 8 places assises au maximum, outre le siège du conducteur, et dépourvus d'emplacements pour le transport de voyageurs debout.

4.2.2 Catégorie M₂

Véhicules comportant plus de 8 places assises, outre le siège du conducteur, et ayant une masse totale en charge n'excédant pas 5 t.

4.2.3 Catégorie M₃

Véhicules comportant plus de 8 places assises, outre le siège du conducteur, et ayant une masse totale en charge excédant 5 t.

4.2.4 Les véhicules des catégories M₂ et M₃ se subdivisent en plusieurs classes.

4.2.4.1 Véhicules ayant une capacité de plus de 22 places, outre le conducteur

4.2.4.1.1 Classe I

Véhicules conçus et construits avec des emplacements destinés aux voyageurs debout, afin de permettre des montées et descentes fréquentes.

4.2.4.1.2 Classe II

Les véhicules conçus et construits pour transporter principalement des voyageurs assis et conçus et construits pour permettre le transport de voyageurs debout dans l'allée et/ou dans un espace qui ne soit pas plus grand que celui prévu pour deux sièges doubles.

4.2.4.1.3 Classe III

Véhicules conçus et construits pour transporter exclusivement des voyageurs assis.

4.2.4.1.4 Véhicules appartenant à plusieurs classes

Ces véhicules doivent être homologués pour chacune des classes auxquelles ils appartiennent.

4.2.4.2 Véhicules ayant une capacité ne dépassant pas 22 places, outre le conducteur

4.2.4.2.1 Classe A

Véhicules conçus et construits pour le transport de voyageurs assis et de voyageurs debout.

4.2.4.2.2 Classe B

Véhicules conçus et construits pour transporter exclusivement des voyageurs assis.

4.3 Catégorie N – Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises ayant quatre roues ou plus

Cette catégorie comprend aussi:

- a) les engins tracteurs,
- b) les châssis expressément conçus pour être munis d'un équipement spécial.

4.3.1 Catégorie N₁

Véhicules dont la masse totale en charge n'excède pas 3,5 t.

4.3.2 Catégorie N₂

Véhicules dont la masse totale en charge excède 3,5 t, mais n'excède pas 12 t.

4.3.3 Catégorie N₃

Véhicules dont la masse totale en charge excède 12 t.

4.4 Catégorie O – Remorques – véhicules conçus pour être tractés par un véhicule à moteur

4.4.1 Catégorie O₁

Remorques dont la masse maximale n'excède pas 0,75 t.

4.4.2 Catégorie O₂

Remorques dont la masse maximale excède 0,75 t, mais n'excède pas 3,5 t.

4.4.3 Catégorie O₃

Remorques dont la masse maximale excède 3,5 t, mais n'excède pas 10 t.

4.4.4 Catégorie O₄

Remorques dont la masse maximale excède 10 t.

4.4.5 Les remorques relèvent en outre de l'un des trois types suivants:

4.4.5.1 «Semi-remorque»

Remorque dont le ou les essieux sont situés en arrière du centre de gravité du véhicule (chargé uniformément), qui est équipée d'un dispositif d'attelage permettant la transmission des forces horizontales et verticales au véhicule tracteur. Un ou plusieurs des essieux peuvent être entraînés par la force motrice du véhicule tracteur.

4.4.5.2 «Remorque à essieux séparés»

Remorque ayant deux essieux au moins et équipée d'un dispositif d'attelage pouvant se mouvoir verticalement (par rapport à la remorque) qui dirige l'essieu ou les essieux avant, mais qui ne transmet pas de force statique notable au véhicule tracteur. Un ou plusieurs des essieux peuvent être entraînés par la force motrice du véhicule tracteur.

4.4.5.3 «Remorque à essieu médian»

Remorque équipée d'un dispositif d'attelage qui ne peut se mouvoir verticalement (par rapport à la remorque) et dont l'essieu ou les essieux sont situés à proximité du centre de gravité du véhicule (chargé uniformément), de sorte que seule une faible force statique verticale ne dépassant pas 10 % de la valeur correspondant à la masse totale en charge de la remorque ou 1 000 daN (si cette seconde valeur est moins élevée) est transmise au véhicule tracteur. Un ou plusieurs des essieux peuvent être entraînés par la force motrice du véhicule tracteur.

4.5 «Véhicule spécial»

Les «véhicules spéciaux», appartiennent à l'une des catégories L, M, N ou O et sont affectés au transport de voyageurs ou de marchandises; ils doivent satisfaire aux prescriptions concernant ces catégories chaque fois qu'il y a lieu. Un véhicule a le statut de véhicule spécial s'il remplit une fonction supplémentaire nécessitant un aménagement de sa carrosserie et/ou un équipement spéciaux. La liste suivante est limitative.

4.5.1 Autocaravane (SA)

Véhicule de la catégorie M conçu pour être habité et comportant au moins les équipements ci-dessous installés à demeure:

- a) des sièges et une table (qui peut être amovible);
- b) des lits obtenus par transformation des sièges;
- c) un équipement de cuisine; et
- d) des espaces de rangements.

4.5.2 Véhicule blindé (SB)

Véhicule muni d'un blindage à l'épreuve des balles.

4.5.3 Ambulance (SC)

Véhicule de la catégorie M servant au transport de malades ou de blessés et spécialement équipé à cette fin.

4.5.4 Véhicule funéraire (SD)

Véhicule de la catégorie M servant au transport de corps et spécialement équipé à cette fin.

4.5.5 Véhicule accessible aux fauteuils roulants (SE)

Véhicule de la catégorie M₁ construit ou spécialement modifié pour pouvoir transporter une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant pour un déplacement par route.

4.5.6 Motocycles de police (SF)

Véhicules des catégories L₁ et L₃ adaptés pour leur utilisation par la police.

4.6 Catégorie T – Tracteurs agricoles et forestiers

Par «tracteur agricole et forestier», on entend un véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction est essentiellement liée à sa force de traction et qui est spécialement conçu et construit pour tracter, pousser, porter ou entraîner certains outils, machines ou remorques utilisés dans l'agriculture ou la foresterie. Il peut être conçu, construit ou aménagé pour transporter une charge et du personnel d'accompagnement.

4.7 Catégorie G – Véhicules tout-terrain

Par «véhicule tout-terrain», on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N et qui doit satisfaire aux prescriptions concernant ces catégories, sauf autre disposition d'un Règlement spécifique. Un véhicule est considéré comme véhicule tout-terrain s'il satisfait aux prescriptions suivantes en fonction de la catégorie à laquelle il appartient.

4.7.1 Les véhicules de la catégorie N₁ ayant une masse totale en charge n'excédant pas 2 t et tous les véhicules de la catégorie M₁ sont considérés comme véhicules tout-terrain s'ils:

- a) ont au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus et construits pour être entraînés simultanément, y compris si l'un des essieux est débrayable;
- b) ont au moins un dispositif de verrouillage de différentiel ou au moins un mécanisme ayant un effet similaire; et
- c) peuvent gravir une pente de 30 %, cette capacité étant déterminée par calcul pour un véhicule seul.
- d) satisfont en outre à au moins cinq des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25°;
 - ii) angle de fuite minimal de 20°;
 - iii) angle de rampe minimal de 20°;
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 mm;

- v) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 mm;
- vi) garde au sol minimale entre les essieux de 200 mm.

4.7.2 Les véhicules de la catégorie N_1 ayant une masse totale en charge excédant 2 t et les véhicules des catégories N_2 , M_2 et M_3 ayant une masse totale en charge n'excédant pas 12 t, sont considérés comme véhicules tout-terrain, soit s'ils sont conçus et construits pour que toutes leurs roues soient entraînées simultanément, y compris si l'un des essieux est débrayable, soit s'ils:

- a) ont au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus et construits pour être simultanément entraînés, y compris si l'un des essieux est débrayable;
- b) ont au moins un dispositif de verrouillage de différentiel ou au moins un mécanisme ayant un effet similaire;
- c) peuvent gravir une pente de 25 %, cette capacité étant déterminée par calcul pour un véhicule seul.

4.7.3 Les véhicules de la catégorie M_3 ayant une masse totale en charge excédant 12 t et les véhicules de la catégorie N_3 sont considérés comme véhicules tout-terrain, soit s'ils sont conçus et construits pour que leurs roues soient entraînées simultanément, y compris si l'un des essieux est débrayable, soit s'ils:

- a) ont au moins 50 % de roues motrices;
- b) ont au moins un dispositif de blocage de différentiel ou au moins un mécanisme ayant un effet similaire;
- c) peuvent gravir une pente de 25 %, cette capacité étant déterminée par calcul pour un véhicule seul;
- d) satisfont en outre à au moins quatre des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25°;
 - ii) angle de fuite minimal de 25°;
 - iii) angle de rampe minimal de 25°;
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 mm;
 - v) garde au sol minimale entre les essieux de 300 mm;
 - vi) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 mm.

4.7.4 État de charge et conditions lors des contrôles

4.7.4.1 Les véhicules de la catégorie N_1 d'une masse totale en charge n'excédant pas 2 t et ceux de la catégorie M_1 doivent être en ordre de marche.

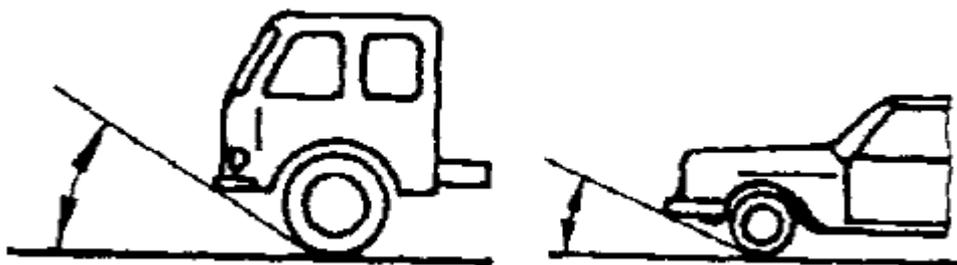
4.7.4.2 Les véhicules automobiles autres que ceux visés au paragraphe 4.7.1 doivent être chargés à leur masse totale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur.

4.7.4.3 La capacité de franchissement des pentes requises (25 ou 30 %) est vérifiée par simple calcul. Toutefois, le service technique peut exceptionnellement demander à ce qu'un véhicule du type en question lui soit soumis pour un essai réel.

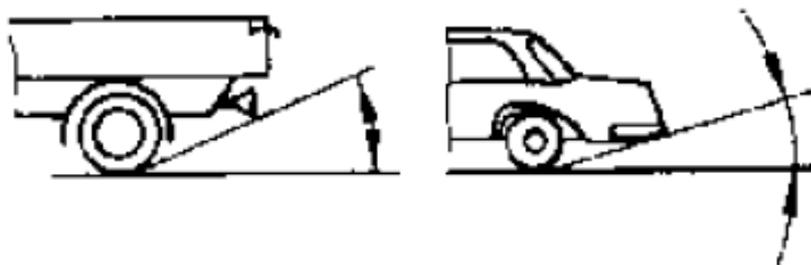
4.7.4.4 Lors de la mesure des angles d'attaque, de fuite et de rampe, les dispositifs de protection contre l'encastrement ne sont pas pris en compte.

4.7.5 Définitions et schémas des angles d'attaque, de fuite et de rampe, ainsi que de la garde au sol.

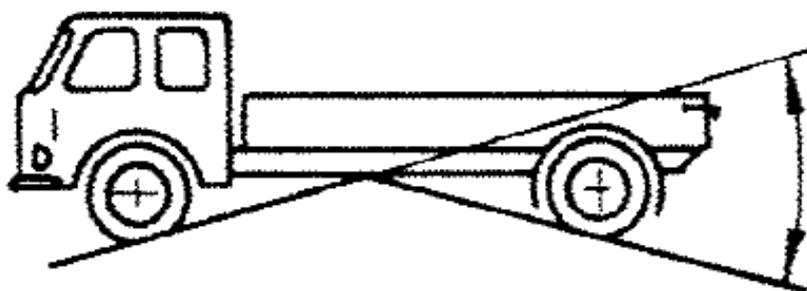
4.7.5.1 «Angle d'attaque» – voir norme ISO 612:1978, terme n° 6.10.



4.7.5.2 «Angle de fuite» – voir norme ISO 612:1978, terme n° 6.11.

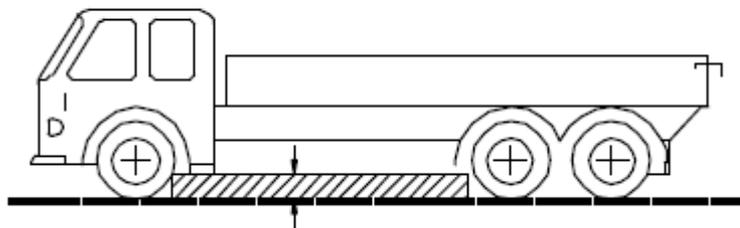


4.7.5.3 «Angle de rampe» – voir norme ISO 612:1978, terme n° 6.9.

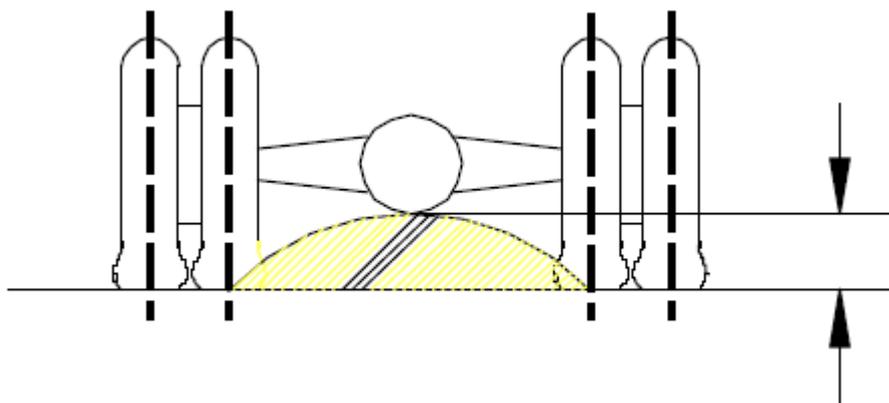


4.7.5.4 Par «garde au sol entre les essieux», on entend la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule.

Les bogies sont considérés comme étant un seul et même essieu.



- 4.7.5.5 Par «garde au sol sous un essieu», on entend la distance déterminée par le point le plus haut d'un arc de cercle passant par le milieu de la surface d'appui des roues d'un essieu (des roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et qui touche le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues. Aucune partie rigide du véhicule ne doit empiéter sur le segment hachuré du graphique. Le cas échéant, la garde au sol de plusieurs essieux est indiquée suivant la position de ceux-ci sur le véhicule, par exemple 280/250/250.



- 4.7.6 Désignation combinée

Les symboles M et N peuvent être combinés au symbole G. Par exemple, un véhicule de la catégorie N₁ qui est adapté à une utilisation tout-terrain peut être désigné par le symbole N₁G.

- 4.8 Par «engin mobile», on entend un véhicule conçu et construit pour effectuer une tâche spécifique et qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne se prête ni au transport de marchandises ni au transport de personnes autres que le personnel de conduite ou de manœuvre. Les véhicules des catégories L, M, N, O et T équipés d'une machine ne sont pas considérés comme des engins mobiles, sauf si le constructeur le demande.

5. Règles d'application

5.1 Références à la Résolution d'ensemble R.E.3³ et au présent Règlement

- 5.1.1 Toutes les références explicites à la classification des véhicules figurant dans l'une quelconque des versions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble R.E.3 adoptées antérieurement au présent Règlement restent valables. Les Parties contractantes veillent à ce que leurs services techniques appliquent précisément la version de la R.E.3 qui était applicable lorsque le Règlement ou sa version amendée a été approuvé.
- 5.1.2 Si un Règlement ou un amendement à celui-ci adopté antérieurement au présent Règlement mentionne une certaine catégorie de véhicules, on considère, sauf disposition contraire, qu'il s'agit d'une référence à la version de l'annexe 7 de la R.E.3 applicable au moment où le Règlement ou sa version amendée a été approuvé.
- 5.1.3 Tout Règlement ou amendement faisant référence au présent Règlement renvoie, sauf disposition contraire, à la version la plus récente dudit Règlement. S'il s'agit d'une référence à la version du Règlement transversal applicable à une date donnée, les Parties contractantes veillent à ce que leurs services techniques appliquent cette version.
- 5.1.4 Les futurs règlements et amendements modifiant le domaine d'application de tout Règlement doivent seulement faire référence aux catégories de véhicules définies dans le présent Règlement ou dans l'annexe 7 de la R.E.3. Toutefois, un règlement pourra introduire des subdivisions pour des caractéristiques techniques particulières.
- 5.1.5 Les Parties contractantes peuvent continuer à appliquer leurs définitions nationales ou régionales dans leur législation nationale.

³ Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document TRANS/WP.29/78/Rev.1 et ses amendements 1 à 4.

Annexe 1CODES DE PAYS CEE POUR LES HOMOLOGATIONS DE TYPE,
LES MARQUES D'HOMOLOGATION ET LES FICHES
D'HOMOLOGATIONS

E 1 Allemagne	E 26 Slovénie
E 2 France	E 27 Slovaquie
E 3 Italie	E 28 Bélarus
E 4 Pays-Bas	E 29 Estonie
E 5 Suède	E 31 Bosnie-Herzégovine
E 6 Belgique	E 32 Lettonie
E 7 Hongrie	E 34 Bulgarie
E 8 République tchèque	E 36 Lituanie
E 9 Espagne	E 37 Turquie
E 10 Serbie	E 39 Azerbaïdjan
E 11 Royaume-Uni	E 40 Ex-République yougoslave de Macédoine
E 12 Autriche	E 42 Communauté européenne*
E 13 Luxembourg	E 43 Japon
E 14 Suisse	E 45 Australie
E 16 Norvège	E 46 Ukraine
E 17 Finlande	E 47 Afrique du Sud
E 18 Danemark	E 48 Nouvelle-Zélande
E 19 Roumanie	E 49 Chypre
E 20 Pologne	E 50 Malte
E 21 Portugal	E 51 République de Corée
E 22 Fédération de Russie	E 52 Malaisie
E 23 Grèce	E 53 Thaïlande
E 24 Irlande	E 56 Montenegro
E 25 Croatie	E 58 Tunisie

* Les homologations sont délivrées par les États membres sous leur code de pays CEE.