



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****160<sup>e</sup> session**

Genève, 25-28 juin 2013

Point 4.5 de l'ordre du jour provisoire

**Établissement d'une base de données électronique pour l'échange  
de renseignements sur les homologations de type (DETA)****Rapport intermédiaire et proposition de plan de travail  
concernant l'établissement d'une base de données  
électronique pour l'échange de renseignements  
sur les homologations de type****Communication du groupe de travail informel chargé de l'établissement  
d'une base de données électronique pour l'échange de renseignements  
sur les homologations de type\***

À sa session de mars 2013, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a pris note du plan de travail et du rapport intermédiaire actualisés (WP.29-159-21) du groupe de travail informel chargé de l'établissement d'une base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type (DETA). Le WP.29 a décidé de reprendre à sa session de juin 2013 l'examen du plan de travail proposé en vue de l'ajout des amendements pertinents dans la version révisée de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/1102, par. 54).

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## **Proposition de plan de travail et rapport intermédiaire concernant l'établissement d'une base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type (DETA)**

### **I. Résumé analytique**

1. Le groupe de travail informel DETA a formulé des propositions relatives à une base de données qui contiendrait les homologations délivrées conformément aux Règlements de l'ONU et qui permettrait de les diffuser. Cette base faciliterait l'élaboration de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et l'échange des homologations IWVTA, tout en fournissant des renseignements pour l'immatriculation des véhicules sur le territoire des Parties contractantes à l'Accord de 1958. En outre, elle permettrait de simplifier les dispositions concernant les marques d'homologation. On trouvera dans le présent rapport intermédiaire les grands principes suggérés. Le groupe de travail informel DETA prie le WP.29 d'approuver le plan suivant:
2. L'accès à la base de données DETA sera dans un premier temps limité aux autorités d'homologation de type, qui s'en serviront pour échanger les renseignements sur les homologations tels qu'ils figurent dans les Règlements de l'ONU.
3. Ainsi, l'accès aux données sera initialement restreint auxdites autorités, qui disposeront de droits de lecture et d'écriture pour tous les Règlements de l'ONU les concernant. L'accès pourra être étendu aux fabricants, et aux tiers qu'ils désigneront, avec des droits limités à la lecture pour certaines parties ou l'ensemble des informations relatives à leurs propres homologations.
4. Les données pouvant être téléchargées sur un serveur seront spécifiées dans chaque Règlement de l'ONU (fiche de communication, fiche de renseignements, etc.).
5. La base DETA servira en premier lieu à échanger les homologations IWVTA et pourra ensuite être utilisée pour d'autres Règlements de l'ONU.
6. Il sera possible de remplacer les marques d'homologation par un identifiant unique (UI – Unique Identifier). Dans ce cas, le Règlement visé sera modifié en conséquence et l'identifiant unique sera généré automatiquement par l'application proposée pour la base DETA.
7. Un projet de guide d'utilisation de la base DETA est présenté dans le document DETA-17-06, consultable sur le site Web DETA à l'adresse [www2.unece.org/wiki/display/trans/DETA+17th+session](http://www2.unece.org/wiki/display/trans/DETA+17th+session).
8. L'identifiant unique est décrit à l'annexe 1.
9. L'application DETA sera développée sous licence du Système européen d'échange de renseignements sur les homologations de type (ETAES) et sera mise à disposition en phase d'essai sur le même serveur, sans coûts supplémentaires. Lorsqu'elle sera opérationnelle, elle sera définitivement placée sur un serveur de l'ONU, à compter de mars 2015.
10. À partir de mars 2015, l'ONU aura la responsabilité de l'équipement informatique requis pour l'application, des licences et de la maintenance, qui pourra s'avérer nécessaire. L'ONU se chargera également de l'administration de la base.

11. Le groupe de travail informel chargé de la question de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) examinera les propositions transmises par le groupe de travail informel DETA dans les documents IWVTA-SG58-04-05-Rev.2 (voir annexe 2) et IWVTA-SGR0-04-04-Rev.1 (voir annexe 3) aux fins de leur prise en compte pour la révision 3 de l'Accord de 1958 et le projet de règlement n° 0 sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

## **II. Informations générales sur le projet DETA**

### **A. Introduction**

12. Le groupe de travail informel chargé de la création d'une base de données pour l'échange de renseignements sur les homologations de type (DETA) a été établi par le WP.29 à sa 142<sup>e</sup> session. Il se réunit trois fois par an. Depuis sa première réunion (tenue le 16 novembre 2007), il s'est réuni 16 fois. Le Président du groupe de travail a rendu compte au WP.29 des résultats de chaque réunion.

13. Le mandat du groupe de travail, tel qu'il a été approuvé par le WP.29 à sa 146<sup>e</sup> session, figure dans le document ECE/TRANS/WP.29/2008/117. L'établissement de la base de données DETA serait un progrès majeur en ce qui concerne la simplification des marques d'homologation dans le contexte des Règlements de l'ONU annexés à l'Accord de 1958. Par exemple, les marques d'homologation actuelles pour les dispositifs d'éclairage sont complexes et pourraient être remplacées par un identifiant unique simplifié, à condition que les pays aient accès à la base pour y consulter des renseignements techniques complémentaires.

14. L'élaboration de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) est une raison supplémentaire d'établir la base de données DETA.

### **B. Questionnaire**

15. Un questionnaire (document DETA-05-03) a permis de recenser les attentes des utilisateurs potentiels de la base de données DETA. L'analyse des réponses à ce questionnaire (document DETA-05-04) a révélé beaucoup d'intérêt pour l'établissement de cette base, non seulement de la part des Parties contractantes, des autorités d'homologation, des services techniques et des bureaux d'immatriculation, mais également de celle des constructeurs et de leurs fournisseurs, des organismes de contrôle technique, des services de police et des consommateurs notamment. Elle a en outre mis en évidence le fait que les attentes et les objectifs concernant la base DETA étaient sensiblement différents pour les services publics d'une part et le secteur privé d'autre part.

#### **1. Objectifs**

16. Pour les autorités nationales (y compris les services techniques), les objectifs envisagés ne sont pas du tout les mêmes que pour les fabricants (et les associations qui les représentent).

17. Les autorités nationales ont dans la plupart des cas mentionné les objectifs suivants:

Tableau 1

**Objectifs envisagés par les autorités nationales en ce qui concerne la base de données DETA**

<i>Objectif</i>	<i>Autorités nationales et services techniques, en pourcentage</i>
Constituer une source de référence	67
Faciliter le processus d'homologation des véhicules, des pièces et des composants (pour les fabricants comme pour les services techniques)	39
Faciliter l'échange de renseignements dans le domaine de la réglementation	39
Faciliter l'homologation de véhicules d'occasion dans le cadre du contrôle technique périodique ou de contrôles routiers (valeurs de référence, source de renseignements techniques, vérification des pièces de rechange, identification des modifications apportées à un véhicule et vérification des caractéristiques d'un véhicule)	33
Vérification de la validité d'une homologation	28
Immatriculation/autorisation d'un véhicule	28

18. Les entreprises du secteur privé ont quant à elles fait ressortir les objectifs ci-après:

Tableau 2

**Objectifs envisagés par les entreprises du secteur privé en ce qui concerne la base de données DETA**

<i>Objectif</i>	<i>Associations de fabricants et d'autres entreprises du secteur privé</i>
Simplifier les marques d'homologation (consultation des homologations de véhicules au moyen d'un simple numéro de référence)	57
Constituer une source de référence	29
Faciliter l'élaboration de la future homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA)	29
Vérification de la validité d'une marque d'homologation	29

## 2. Utilisation de la base de données

19. Le questionnaire a également indiqué que les autorités nationales pourraient utiliser la base de données davantage que les entreprises du secteur privé:

Tableau 3

**Utilisation envisagée pour la base de données DETA**

<i>Utilisation</i>	<i>Autorités nationales et services techniques, en pourcentage</i>	<i>Associations de fabricants et d'autres entreprises du secteur privé</i>
Recherche	56	29
Soumission	50	14
Aucune	0	29

### 3. Types de données privilégiés

20. Les autorités nationales et les entreprises du secteur privé n'ont pas le même point de vue sur les données qu'il convient d'inclure dans la base de données DETA. Les données mentionnées le plus souvent sont les suivantes:

Tableau 4

#### Types de données à inclure dans la base de données DETA

<i>Type de données</i>	<i>Autorités nationales et services techniques, en pourcentage</i>	<i>Associations de fabricants et d'autres entreprises du secteur privé</i>
Fiche de communication	61	43
Fiche de renseignements	61	14
Procès-verbal d'essai	61	0
Annexes à la fiche de communication	56	14
Photographies et schémas	33	14
Toutes les données nécessaires	22	43

### 4. Propriété des données

21. Le point de vue sur la propriété des données stockées dans la base de données DETA n'est pas le même non plus:

Tableau 5

#### Propriété des données

<i>À qui appartiennent les données stockées dans la base de données DETA (selon la législation nationale)?</i>	<i>Autorités nationales et services techniques, en pourcentage</i>	<i>Associations de fabricants et d'autres entreprises du secteur privé</i>
Autorité nationale uniquement	39	14
Demandeur/fabricant/représentant uniquement	28	43
Autorité d'homologation de type et demandeur (pour les données spécifiques)	11	0
Demandeur, autorité d'homologation de type et service technique	6	0
Autorité d'homologation de type et service technique uniquement	6	0
Bien public (la publication étant toutefois restreinte)	6	0

### 5. Limitation de l'accès

22. Dans leur majorité, les sondés ont indiqué qu'il devrait être possible de restreindre et de surveiller l'accès en lecture aux données. Les données stockées dans la base de données étant confidentielles, il pourrait être nécessaire d'en filtrer l'accès par les utilisateurs en fonction du groupe d'utilisateurs auquel ils appartiennent.

## 6. Autres caractéristiques de la base de données DETA

23. Les entreprises du secteur privé en particulier ont indiqué que la base de données devrait posséder également les caractéristiques suivantes:

Tableau 6

### Autres caractéristiques souhaitées pour la base de données DETA

<i>Autres caractéristiques importantes pour la base de données</i>	<i>Autorités nationales et services techniques, en pourcentage</i>	<i>Associations de fabricants et d'autres entreprises du secteur privé</i>
Fonction de notification/information pour les nouvelles entrées	6	29
Accès rapide pour les organismes autorisés (dans le cas de la simplification des marques d'homologation)	0	29
Fonctions de sécurité	6	29
Interface dans plusieurs langues	0	14
Compatibilité avec les logiciels courants	6	0
Conservation de l'historique des homologations	6	0

## 7. Financement

24. Les autorités nationales (56 %) comme les entreprises du secteur privé (29 %) considèrent que la base de données devrait être financée par les utilisateurs. Vingt-neuf pour cent des autorités nationales sont favorables à un forfait pour tous les utilisateurs.

## 8. Autres applications

25. Il n'est pas nécessaire de prévoir une intégration avec d'autres bases de données mondiales, les homologations de type de l'Union européenne ou les données sur les systèmes de transport intelligents.

## 9. Externalisation des tâches

26. En ce qui concerne les orientations générales, le plan de développement et les considérations juridiques, les sondés ne sont pas favorables à l'externalisation. Ces derniers sont toutefois disposés à accepter l'idée d'une externalisation des tâches de maintenance, d'administration, de diffusion et d'assistance technique.

27. Les réponses apportées au questionnaire peuvent être analysées de la façon suivante: les services publics mettent l'accent sur les tâches d'administration du processus d'homologation de type, notamment l'échange électronique d'une grande diversité de renseignements. Les entreprises du secteur privé sont plus réservées, ce qui peut s'expliquer par les questions de propriété et de confidentialité des données, et d'accès à celles-ci; elles s'attachent à la simplification du marquage des homologations, jugé compliqué, grâce à un numéro unique, ou identifiant unique, ainsi qu'à l'élaboration de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) au sein de la CEE. Le groupe de travail informel DETA a étudié une approche graduelle selon laquelle les autorités d'homologation téléchargeraient sur le serveur uniquement les documents devant être communiqués entre elles conformément au Règlement. Dans un premier temps, l'accès aux données serait limité aux autorités d'homologation ou aux parties autorisées par le constructeur. Des renseignements supplémentaires concernant l'homologation de type pourraient aussi être téléchargés librement. Cette première étape tiendrait compte des

objectifs communs du secteur privé et du secteur public, tels qu'ils sont formulés dans le questionnaire.

28. Le groupe de travail informel DETA a longuement examiné la façon de répartir équitablement la charge financière de la base de données entre les utilisateurs. Il avait le choix entre un forfait unique pour tous les utilisateurs ou un droit d'accès pour chaque téléchargement de données dans un sens ou dans l'autre. Cependant, il fallait nécessairement établir un comité directeur chargé de prendre des décisions sur des questions pratiques telles que le financement de toutes les dépenses. Cette question a été réglée lorsque la CEE a proposé de prendre en charge les frais liés à la base une fois qu'elle serait opérationnelle (notamment les coûts du matériel, de la licence pour le logiciel et de la maintenance). Le WP.29 pourrait, si nécessaire, prendre l'initiative de poursuivre le développement de la base.

### **C. Le système européen d'échange de renseignements sur les homologations de type (European Type Approval Exchange System – ETAES) et l'hébergement de la base de données DETA**

29. Le groupe de travail informel DETA a pris note de plusieurs démonstrations du système européen d'échange de renseignements sur les homologations de type administré par l'Union européenne (UE), dans lequel tous les certificats d'homologation de type de l'ensemble du véhicule et les pièces jointes correspondantes sont téléchargés sur un serveur central situé sur le territoire de l'un des États membres. Tous les documents ainsi téléchargés sont accessibles à l'ensemble des autorités d'homologation de l'Union européenne. Le groupe de travail a constaté que ce système répondait à tous les besoins exprimés par ses membres, notamment la génération automatique de l'identifiant unique en tant que substitut envisageable pour la marque d'homologation, ainsi que les droits d'accès aux données. Le groupe de travail suggère d'utiliser pour la base de données DETA la même plate-forme que pour le système ETAES.

30. À sa quinzième réunion, le groupe de travail informel DETA a noté que la CEE avait proposé d'héberger la base de données DETA à partir de 2015, à l'issue de la phase d'essai déterminante de deux années. L'autorité d'homologation de type de l'Allemagne, qui héberge actuellement la base de données ETAES, a proposé de développer la base de données DETA sous licence ETAES, offrant ainsi à la CEE une solution financière jusqu'à ce que celle-ci, par l'intermédiaire de son service informatique, prenne en charge l'hébergement de la base. Ce financement serait soumis à l'accord du WP.29.

31. Une description provisoire et un projet de guide d'utilisation de la base de données DETA sont présentés dans le document DETA-17-06, consultable sur le site Web DETA à l'adresse [www2.unece.org/wiki/display/trans/DETA+17th+session](http://www2.unece.org/wiki/display/trans/DETA+17th+session).

#### **D. Prise en compte de la base de données DETA dans les dispositions de l'Accord de 1958 et pour l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA)**

32. Le groupe de travail informel DETA estime que l'utilisation de la base de données DETA pour la diffusion électronique de renseignements sur les homologations de type et de l'identifiant unique comme substitut des marques d'homologation compliquées nécessite un fondement juridique. Dans le document IWVTA-SG58-04-05 (reproduit à l'annexe 3 du présent rapport), le groupe de travail fait la proposition suivante:

- a) Ajouter au texte de l'article 2 de l'Accord de 1958, en cours de révision, une référence à l'utilisation de l'identifiant unique comme substitut de la marque d'homologation actuelle;
- b) Mentionner la possibilité de diffuser électroniquement les renseignements sur les homologations de type;
- c) Ajouter dans un appendice à l'Accord de 1958 le complément d'information suivant:
  - i) L'établissement par la CEE d'une base de données en ligne sécurisée;
  - ii) La diffusion obligatoire des renseignements par l'intermédiaire de la base de données DETA, si cela est prévu dans un Règlement de l'ONU, en particulier le Règlement n° 0 sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA);
  - iii) L'introduction dans ladite base de données de la fiche de communication;
  - iv) L'utilisation facultative de l'identifiant unique pour les homologations pour lesquelles le Règlement ONU correspondant le permet, sous réserve que l'homologation soit enregistrée dans la base de données DETA.

33. Le groupe de travail informel DETA demande l'accord du WP.29 sur le fait que pour bien utiliser le modèle IWVTA pour les homologations de type de l'ensemble du véhicule et l'immatriculation des véhicules, il faut obligatoirement employer la base de données DETA dans le contexte du Règlement n° 0 de l'ONU (voir l'annexe 3 du présent rapport dans laquelle est reproduit le document IWVTA-SGR0-04-05 proposant d'utiliser la base DETA aux fins de la diffusion des fiches de communication pour toutes les homologations IWVTA délivrées conformément au Règlement ONU n° 0).

34. Le groupe de travail informel DETA est d'avis que la base de données DETA simplifie le travail relatif aux marques d'homologation et accélère la diffusion des homologations IWVTA, et que l'emploi de cette base doit être rendu obligatoire pour permettre au plus tôt l'application des homologations IWVTA à l'échelon national ou régional. Dans le document IWVTA-SGR0-04-05, il est proposé d'utiliser la base DETA aux fins de la diffusion des fiches de communication pour toutes les homologations IWVTA délivrées conformément au Règlement ONU n° 0. Si l'on tient compte du délai de mise en application de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, il faut mettre en service la base DETA en 2015. Par conséquent, une phase d'essai de deux années au moins semble nécessaire.

35. Le WP.29 est invité à examiner sans délai les principes qui fondent les deux propositions ci-dessus, de façon à permettre au groupe de travail informel DETA de formuler avec le groupe de travail informel IWVTA les amendements à apporter au texte de la révision de l'Accord de 1958 et le texte à introduire dans le Règlement ONU n° 0.



**5. Suite des travaux**

36. Le groupe de travail informel DETA a décidé d'attendre l'accord du WP.29 pour poursuivre les travaux en cours.

## Annexe I

### Modèle d'identifiant unique pour la base de données DETA

En ce qui concerne la base de données DETA, il est important de noter la possibilité d'utiliser un identifiant unique pour marquer chaque produit qui a été homologué et qui satisfait aux dispositions de la réglementation nationale des Parties contractantes aux Accords de 1958 et 1998. Conformément au Règlement ONU applicable, l'identifiant unique remplace la marque d'homologation de type. Un identifiant unique est nécessaire pour accéder aux données stockées dans la base DETA. Le numéro d'ordre correspondant à l'identifiant unique est automatiquement généré par le logiciel de la base. Pour pouvoir être reconnu en tant qu'identifiant unique, le numéro d'ordre doit être précédé d'un symbole. À sa douzième réunion informelle, tenue en juin 2011, le groupe de travail informel DETA a décidé d'utiliser un symbole semblable à la marque d'homologation tronquée qui figure dans le Règlement n° 37. Voici un exemple d'identifiant unique pour un produit:

**UI** 0987654321

## Annexe II

### Prise en compte de la base de données DETA dans le projet de texte de la révision 3 de l'Accord de 1958

#### A. Introduction

1. À sa seizième réunion, le groupe de travail informel DETA a examiné, sur la base du document DETA-16-04, les amendements à apporter au texte de la révision de l'Accord de 1958 pour faire référence à la base de données DETA. Il a adopté des amendements supplémentaires, qui sont énoncés dans le document DETA-16-04-Rev.1. La période prévue pour les observations ayant pris fin, ce document peut être considéré comme la proposition finale à l'attention du sous-groupe IWVTA SG58. Ce dernier a été prié d'incorporer dans le projet de texte de la révision de l'Accord de 1958 les propositions telles qu'elles sont reproduites ci-après (texte du document DETA-16-04-Rev.1) et telles qu'elles ont été présentées à sa quatrième réunion sur la base du document IWVTA-SG58-03-02-Rev.1.

2. Parallèlement, le projet d'amendement à l'Accord de 1958 a fait l'objet de nouvelles corrections:

a) Dans sa proposition initiale (document IWVTA-SG58-04-05), le groupe de travail informel DETA a suggéré d'ajouter à la fin de l'article 2 une nouvelle phrase indiquant la possibilité de remplacer la marque d'homologation de type par un identifiant unique. Compte tenu de la modification de l'article 2 convenue à la troisième réunion du SG58, il est préférable d'ajouter la phrase supplémentaire à la fin de l'alinéa 3 de cet article;

b) Dans sa proposition initiale (document IWVTA-SG58-04-05), le groupe de travail informel DETA a également suggéré d'ajouter à la fin de l'article 5 une nouvelle phrase indiquant que, conformément aux dispositions de l'appendice [X], la diffusion des renseignements sur l'homologation de type pouvait également se faire au moyen d'un document électronique. Dans l'intervalle, l'article 5 a été modifié, mais la phrase supplémentaire peut toujours être insérée à la fin de ce dernier;

c) Le 3 mars 2013, le groupe de rédaction du SG58 a examiné le document IWVTA-SG58-04-05rev.1 et a demandé que l'on reformule le sous-titre du nouvel appendice et que l'on clarifie la question de l'établissement de la base de données par le Secrétaire exécutif de la CEE. Le présent document contient l'amélioration demandée et se substitue au document IWVTA-SG58-04-05rev.1.

#### B. Proposition d'amendements au projet de révision 3 de l'Accord de 1958 (les modifications proposées sont signalées en gras)

*Article 2, alinéa 3, modifier comme suit:*

«3. Les homologations de type et les marques d'homologation pour les types de véhicules à roues, les équipements et les pièces sont délivrées conformément aux procédures énoncées à la section 3 de l'appendice 2.

**Sauf dispositions contraires énoncées dans le Règlement visé, la marque d'homologation de type peut être remplacée par un identifiant unique conformément à l'appendice [X].».**

*Article 5, modifier comme suit:*

«Article 5

Les autorités d'homologation de toute Partie contractante qui applique un Règlement de l'ONU envoient, à la demande des autorités d'homologation des autres Parties contractantes appliquant le même Règlement, une liste des homologations de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces qu'elles ont refusé d'accorder ou retirées.

En outre, lorsqu'elles reçoivent une demande provenant de l'autorité d'homologation d'une autre Partie contractante appliquant ledit Règlement, elles envoient immédiatement à cette autorité d'homologation, conformément aux dispositions de [l'appendice 2], un exemplaire de tous les documents d'information pertinents sur lesquels elles ont fondé leur décision d'accorder, de refuser d'accorder ou de retirer une homologation concernant un véhicule à roues, un équipement ou une pièce relevant dudit Règlement.

**Conformément aux dispositions de l'appendice [X], l'exemplaire sur papier peut être remplacé par un document électronique.».**

*Nouvel appendice [X], modifier comme suit:*

«Appendice [X] (à compléter)

**Échange de renseignements sur les homologations de type**

1. **Lorsqu'une autorité d'homologation est tenue de fournir un exemplaire sur papier d'une homologation et des pièces qui lui sont jointes, ou lorsque cela lui est demandé, elle peut envoyer les documents sur papier, ou par courrier électronique sous forme de documents électroniques, ou encore en utilisant la base de données en ligne sécurisée établie par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU.**
2. **Parmi les documents stockés dans la base de données en ligne sécurisée de la CEE figurent au moins les documents spécifiés dans chaque Règlement de l'ONU, à savoir les documents informant les Parties contractantes d'une homologation, d'une extension, d'un refus ou d'un retrait d'homologation, ou encore d'un arrêt définitif de la production d'un type de véhicule, d'un équipement ou d'une pièce conformément audit Règlement.**
3. **Si l'homologation applicable à un véhicule, un équipement ou une pièce est enregistrée dans la base de données en ligne sécurisée de la CEE, la marque d'homologation requise en vertu du Règlement de l'ONU correspondant au produit visé peut être remplacée par un identifiant unique précédé du symbole **(UI)** (sauf dispositions contraires dans le Règlement). Cet identifiant unique est généré automatiquement par le logiciel de la base de données.**
4. **Toutes les Parties contractantes appliquant un Règlement de l'ONU ont accès, au moyen de l'identifiant unique, à l'information sur le Règlement qui est enregistrée dans la base de données. Elles ont ainsi accès à l'information pertinente concernant une ou plusieurs homologations.**
5. **Les dispositions ci-dessus, concernant la diffusion de documents électroniques au moyen de la base de données en ligne sécurisée de la CEE aux fins du déroulement efficace du processus d'homologation, compte tenu des droits d'accès définis par les Parties contractantes, peuvent au besoin être prescrites dans les Règlements de l'ONU annexés au présent Accord.».**

## C. Justification

Les autorités d'homologation conservent généralement les documents d'homologation sous forme électronique. Lorsqu'un exemplaire d'un document d'homologation leur est demandé, elles ont l'habitude de l'envoyer sous forme électronique par courrier électronique. Dans le contexte de l'élaboration de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA), dans le cadre de l'Accord de 1958, la diffusion en temps utile des documents relatifs à ce type d'homologation est essentielle pour une immatriculation rapide des véhicules sur le territoire des Parties contractantes qui reconnaissent l'homologation IWVTA. Une base de données contenant ce type d'homologations a déjà été établie au sein de l'Union européenne; une base de données semblable au sein de l'ONU faciliterait grandement la diffusion des homologations IWVTA entre les autorités d'homologation. Le groupe de travail informel DETA a mené ses travaux en s'appuyant sur cette idée.

Il est proposé d'ajouter à l'article 5 une simple disposition autorisant la diffusion de documents électroniques. Les dispositions détaillées, notamment la possibilité d'établir une base de données, sont présentées dans un nouvel appendice [X], plutôt que dans les articles de l'Accord de 1958.

Le groupe de travail informel DETA a conçu l'identifiant unique dans le but de simplifier les prescriptions actuelles concernant les marques d'homologation, en particulier pour les feux. Les marques actuelles, complexes, peuvent ainsi être remplacées par l'identifiant unique, apposé sur le véhicule ou la pièce et donnant accès aux homologations enregistrées dans la base de données pour ledit véhicule ou ladite pièce. Cet identifiant est généré automatiquement par le logiciel de la base de données. Une disposition relative à l'utilisation de l'identifiant unique est prévue à l'alinéa 3 de l'article 2.

## Annexe III

### Projet de proposition d'élaboration du Règlement n° 0 de l'ONU

#### A. Introduction

À sa seizième réunion, le groupe de travail informel DETA a examiné les amendements à apporter au texte du Règlement n° 0 de l'ONU en vue d'y incorporer les dispositions relatives à l'utilisation de la base de données DETA. Il a adopté une proposition visant à introduire dans le projet de Règlement n° 0 les nouvelles dispositions formulées dans le document DETA-15-03-Rev.1, transmis au sous-groupe IWVTA SGR0. Il a été demandé à ce dernier d'inclure dans le projet de texte du Règlement n° 0 la proposition reproduite ci-après (DETA-15-03-Rev.1). Les modifications proposées sont fondées sur le document IWVTA-09-09, qui contient la première proposition de Règlement n° 0, élaborée par l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles.

#### B. Proposition d'amendements au projet de Règlement n° 0 de l'ONU (les modifications proposées sont signalées en gras)

*Paragraphe 4, modifier comme suit:*

- «4. Homologation
- 4.1 Si le type de véhicule présenté à l'homologation conformément au présent Règlement ONU satisfait aux dispositions dudit Règlement, l'homologation lui est accordée.
- 4.2 Chaque type homologué reçoit un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (dans le cas présent 00 pour le Règlement ONU sous sa forme initiale) indiquent la série d'amendements correspondant aux modifications techniques essentielles les plus récentes apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.
- 4.3 L'homologation ou l'extension ou le refus d'homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule conformément au présent Règlement ONU est notifié aux Parties à l'Accord de 1958 appliquant ledit Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du Règlement **et en utilisant une base de données en ligne sécurisée conformément aux dispositions de l'appendice [X] de l'Accord de 1958.**
- 4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée:
- 4.4.1 D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E", suivie du numéro distinctif du pays qui a délivré l'homologation;
- 4.4.2 Du numéro du présent Règlement ONU, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1;

- 4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en vertu du présent Règlement ONU, il n'est pas nécessaire d'y apposer une marque d'homologation représentant une homologation délivrée pour l'un des Règlements ONU mentionnés à l'annexe 4.
- 4.6 La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7 La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique apposée par le constructeur ou à proximité.
- 4.8 L'annexe 2 du présent Règlement ONU donne un exemple de marque d'homologation.».

### **C. Justification**

La justification est la même que celle énoncée dans l'annexe II du présent document. La proposition ci-dessus vise à prescrire dans le Règlement ONU n° 0 l'utilisation de la base de données DETA pour la diffusion des homologations IWVTA.

---