



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/51
7 avril 2005

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-trente-sixième session, 21-24 juin 2005,
point 7.2 de l'ordre du jour)

**CLARIFICATION DE L'ACCORD DE 1997 EN CE QUI CONCERNE
LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

Communication du représentant de la Hongrie

Note: Le texte reproduit ci-après est soumis au WP.29 par la Hongrie pour demander que des éclaircissements soient donnés sur la délivrance du certificat international de contrôle technique et la façon de le remplir. Il est fondé sur le document informel n° WP.29-135-3 (TRANS/WP.29/1039, par. 75).

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 CEE sont également disponibles via Internet:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Dans le cadre de l'application de l'Accord de 1997, des divergences de vues sont apparues au sujet du «certificat international de contrôle technique». La question était de savoir si un tel certificat était nécessaire pour les véhicules de moins d'un an, qu'ils soient ou non en circulation internationale.

Le certificat international de contrôle technique est régi par trois instruments internationaux:

- A) Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, fait à Genève le 1^{er} mai 1971, amendement 2 (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Amend.2);
- B) Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, fait à Vienne le 13 novembre 1997 (l'Accord de Vienne de 1997 (ECE/RCTE/CONF./4));
- C) Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, fait à Vienne le 13 novembre 1997, additif 1 – Règle n° 1: Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne la protection de l'environnement (ECE/RCTE/CONF/4/Add.1).

Les parties pertinentes du paragraphe 26 *bis* de l'annexe de l'instrument mentionné sous A) sont reproduites ci-après:

- «4. a) *Les automobiles en circulation internationale ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg, à l'exception de celles qui sont utilisées pour le transport des voyageurs et qui ne comportent pas plus de huit sièges sans compter celui du conducteur, doivent répondre à des prescriptions particulières en ce qui concerne le bruit et les émissions de polluants. À cet égard:*
 - i) *Ces automobiles devront avoir satisfait au minimum aux prescriptions techniques et aux limites prévues dans la série d'amendements aux Règlements pertinents de la CEE en vigueur aux fins de l'Accord de Genève de 1958 à la date de première immatriculation après leur construction;*
 - ii) *Ces automobiles devront satisfaire aux prescriptions de contrôle minimales spécifiées dans la(les) Règle(s) pertinente(s) de la CEE; la conformité auxdites prescriptions sera vérifiée lors des contrôles techniques périodiques mentionnés au paragraphe 2 du présent article.*
- ...
- 5. a) *Le conducteur d'une automobile visée à l'alinéa a du paragraphe 4 devra, pour prouver que ledit véhicule a subi avec succès un contrôle technique périodique, mentionné à l'alinéa précité, et qu'il est en bon état de marche, être porteur d'un certificat international de contrôle technique valide et dûment rempli.»*

Conformément au paragraphe ci-dessus, les véhicules à moteur en circulation internationale doivent satisfaire à deux types de prescriptions:

- Celles de certains Règlements de la CEE (al. *i*) et;
- Certaines prescriptions de contrôle minimales (al. *ii*).

Le certificat international de contrôle technique devrait attester du respect de ces deux types de dispositions. Il est vrai que l'alinéa *a* du paragraphe 5 ne fait état que de prescriptions:

- Le véhicule doit avoir «subi avec succès un contrôle technique périodique, mentionné à l'alinéa précité» (ce contrôle technique et sa périodicité sont régis par l'instrument mentionné sous C); et
- Il doit être «en bon état de marche».

Mais, s'il n'est pas indiqué dans la dernière prescription que les véhicules «devront avoir satisfait au minimum aux prescriptions techniques et aux limites prévues dans la série d'amendements aux Règlements pertinents de la CEE en vigueur aux fins de l'Accord de Genève de 1958 à la date de première immatriculation après leur construction» (al. *i*), le respect de cette prescription ne peut être prouvé concrètement par le conducteur (lors d'un contrôle) qu'un an après la première immatriculation.

Le respect de cette prescription ne peut être prouvé lors d'un contrôle qu'au moyen du certificat international de contrôle technique; il ne peut même pas l'être au moyen du certificat d'immatriculation du véhicule. Plus précisément, en dehors de l'Union européenne, il n'y a ni instrument international imposant un système d'homologation de type pour les pays ni système d'homologation de type fondé sur des Règlements de la CEE ou des directives de la Commission européenne et l'existence d'un tel système n'est pas une condition imposée pour adhérer à l'instrument mentionné sous B). Ainsi, dans le cadre des instruments susmentionnés, chaque pays peut théoriquement mettre en œuvre un système facultatif d'immatriculation.

Un véhicule récemment immatriculé (de moins d'un an) ne satisfait pas encore de manière inconditionnelle à la prescription de l'alinéa *i* ci-dessus. Si le certificat international de contrôle technique est rempli pour la première fois (ce qui signifie que le respect de la prescription de l'alinéa *i* serait alors contrôlé) un an seulement après l'immatriculation, un véhicule nouveau mais non respectueux de l'environnement pourrait en principe être pendant un an en circulation internationale, ce qui serait contraire aux instruments susmentionnés.

C'est pourquoi le certificat devrait être rempli lors de la première immatriculation. La Hongrie a établi son règlement national en fonction de ce principe. En Hongrie, le certificat est rempli à la première immatriculation des véhicules qui sont visés par les instruments susmentionnés et qui satisfont aux prescriptions indiquées plus haut.

La Hongrie a engagé des négociations avec les Parties contractantes à l'Accord de Vienne de 1997 (instrument mentionné sous B)) au niveau des experts. Pour éviter de créer davantage de difficultés, elle a suspendu temporairement, à compter du 10 décembre 2004 et jusqu'à nouvel avis, l'exécution de son décret concernant le certificat international de contrôle technique pour les véhicules étrangers de moins d'un an.
