



Conseil économique et social

Distr. générale
4 août 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Cent cinquante-deuxième session

Genève, 9-12 novembre 2010

Point 21 de l'ordre du jour provisoire

Marques d'homologation dans les Règlements techniques mondiaux

Proposition d'approche possible en vue de l'harmonisation des prescriptions relatives aux marques au niveau mondial

Communication des experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, de l'Association internationale des constructeurs de motocycles et du Groupe de travail «Bruxelles 1952»*

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, de l'Association internationale des constructeurs de motocycles et du Groupe de travail «Bruxelles 1952» en vue de l'harmonisation des prescriptions relatives aux marques au niveau mondial. Il est fondé sur le document informel WP.29-151-08, qui a été distribué à la cent cinquante et unième session (ECE/TRANS/WP.29/1085, par. 105).

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

I. Accord de 1998 – situation actuelle concernant les prescriptions relatives aux marques

1. Les Règlements techniques mondiaux (RTM) élaborés au titre de l'Accord de 1998 ne renferment, par définition, que des prescriptions purement techniques et ne mentionnent rien du processus d'homologation. Par conséquent, aucune disposition de l'Accord de 1998 ne peut porter sur l'utilisation des marques pour «certifier» administrativement qu'un produit donné répond aux exigences d'un RTM: ces marques d'homologation s'inscrivent en effet dans le cadre d'un processus d'homologation, qui ne relève pas du champ d'application de l'Accord.
2. Aux fins de son entrée en vigueur, tout RTM doit être transposé en droit interne ou en droit international. Chaque pays prend des mesures pour permettre l'application des RTM au niveau national, ce qui, dans le cas de l'Accord de 1958, passe généralement par l'élaboration d'un nouveau règlement CEE ou d'un amendement à un Règlement existant.
3. De ce fait, même après la transposition, les prescriptions nationales ou internationales existantes (marques CEE, marques DOT des États-Unis d'Amérique, marques CCC de la Chine, etc.) demeurent valables.
4. S'il est vrai qu'en théorie, un RTM pourrait prévoir une marque d'homologation (souvent dénommée «marque G»), il n'en est rien en pratique, et ce pour diverses raisons, notamment celles exposées ci-après.
5. Incompatibilité entre l'homologation de type et l'auto-homologation, à savoir que dans le cadre du système de l'auto-homologation, la marque G serait certes apposée par le fabricant, mais elle ne serait pas reconnue par une autorité d'homologation de type, à moins que le produit fasse ensuite l'objet d'une pareille homologation.
6. Dans certains cas, les RTM peuvent comporter des modules, voire des options. Dans ce cas, la marque G ne ferait qu'ajouter à la complexité des différentes règles et homologations applicables et toute configuration uniforme de la marque susceptible d'être valable pour tous les RTM serait impossible.
 - a) Incompatibilité entre l'homologation de type et l'auto-homologation, à savoir que dans le cadre du système de l'auto-homologation, la marque G serait certes apposée par le fabricant, mais elle ne serait pas reconnue par une autorité d'homologation de type, à moins que le produit fasse ensuite l'objet d'une pareille homologation.
 - b) Dans certains cas, les RTM peuvent comporter des modules, voire des options. Dans ce cas, la marque G ne ferait qu'ajouter à la complexité des différentes règles et homologations applicables et toute configuration uniforme de la marque susceptible d'être valable pour tous les RTM serait impossible.
 - c) La marque G devrait être acceptée systématiquement par les Parties contractantes, ce qui n'est pas garanti aux termes de l'Accord de 1998.
 - d) La marque G devrait remplacer toutes les prescriptions nationales et/ou internationales en vigueur en matière de marques, ce qui de nouveau n'est pas garanti aux termes de l'Accord de 1998; sinon, la marque G deviendrait simplement une marque supplémentaire et superflue ne présentant aucune valeur ajoutée.
7. Par conséquent, bien que l'harmonisation technique soit possible au niveau mondial, il conviendrait toujours d'apposer différentes marques sur les produits vendus sur le marché mondial, même si ceux-ci satisfont en tout point aux prescriptions des RTM.

8. Cela signifie également qu'il est nécessaire de trouver d'autres solutions à la stricte utilisation de l'Accord de 1998 et de ses RTM pour harmoniser les prescriptions relatives aux marques.

II. Types de marques en vigueur

9. Souvent, différents types de marques peuvent avoir à être apposés sur les produits:

a) Des marques techniques

Ces marques «techniques», qui peuvent être précisées dans diverses réglementations, comprennent:

i) Le nom et la marque de fabrique du fabricant;

ii) Des caractéristiques techniques, par exemple les dimensions, le matériau, la fonction, etc.

Fondamentalement, ces marques sont les seules dont le client ait besoin pour décider d'acheter ou de faire procéder à une révision ou à une réparation, et s'assurer ainsi de l'utilisation des bonnes pièces de rechange.

b) Des données administratives d'homologation

Ces marques de «certification» indiquent généralement le système d'homologation appliqué, l'autorité qui a délivré l'homologation, le numéro du règlement, le numéro d'homologation, etc.

Fondamentalement, ces marques ne présentent un intérêt que pour les questions de certification et d'homologation. Elles attestent de l'homologation en bonne et due forme du produit en vertu d'une réglementation donnée.

Comme indiqué précédemment, chaque pays peut avoir ses propres prescriptions de marquage; au niveau de la CEE, celles-ci sont harmonisées par le biais des Règlements au titre de l'Accord de 1958.

10. Il convient donc de simplifier les prescriptions de marquage, en tenant compte à la fois des besoins des clients et des autorités chargées de l'homologation.

11. Aussi, est-il proposé d'adopter une approche graduelle visant, à terme, à instaurer, dans le cadre des différents accords CEE (voire au-delà), une seule marque technique et une seule prescription en matière de marques d'homologation.

III. Harmonisation des prescriptions relatives aux marques «techniques»: Étape 1

12. Les RTM élaborés au titre de l'Accord de 1998 décrivent toutes les prescriptions techniques auxquelles les produits doivent satisfaire, lorsque le RTM est appliqué au niveau national ou international.

13. Par conséquent, les RTM constituent un cadre adapté pour l'harmonisation, le cas échéant, des prescriptions relatives aux marques «techniques», s'agissant:

a) Des marques techniques à apposer sur le produit (par exemple, nom/marque de fabrique du fabricant, caractéristiques techniques de la pièce, etc.);

b) De la configuration de ces marques (par exemple, description de la police de caractères, de la couleur, de la taille, de l'emplacement de la marque et de son mode de fixation, etc.).

14. Il pourrait donc être procédé à cette harmonisation des marques techniques dans le cadre de chacun des RTM concernés. Lors de la mise en application dudit RTM, les prescriptions actuelles relatives aux marques techniques figurant dans les réglementations nationales et/ou internationales devraient alors être totalement alignées sur les dispositions du RTM.

15. À ce stade, il est prévu que les prescriptions relatives aux marques nationales ou internationales d'homologation administrative actuellement en vigueur (marque CEE, marque DOT des États-Unis d'Amérique, marque CCC, etc.) demeurent inchangées.

16. Comme des RTM sont en cours d'élaboration, il est déjà possible de mettre en œuvre cette harmonisation des prescriptions relatives aux marques techniques au niveau mondial dans le cadre de l'Accord de 1998.

IV. Harmonisation graduelle des prescriptions relatives aux marques d'homologation: Étapes 2 – N

17. S'agissant de l'harmonisation au niveau mondial des prescriptions relatives aux marques d'homologation, il convient d'adopter une nouvelle approche puisque, comme indiqué précédemment, l'Accord de 1998 n'offre ni outils d'homologation harmonisés et donc ni outils harmonisés concernant les marques d'homologation, sauf pour les marques techniques (voir explications ci-dessus).

18. Afin de définir progressivement un système d'homologation harmonisé au niveau mondial, les marques d'homologation complète actuellement en vigueur pourraient être versées dans une «base de données d'homologation mondiale». Il serait apposé sur le produit un numéro d'index (XYZ)/identifiant/code unique, de manière que les autorités puissent, au moyen de ce code XYZ, trouver toutes les marques d'homologation, ainsi que, si elles le souhaitent, les homologations correspondantes dans la base de données.

19. La procédure pourrait se dérouler comme suit:

a) Le fabricant indique un numéro d'index «XYZ» unique permettant d'identifier son produit. L'unicité au niveau mondial de ce numéro d'index est ensuite vérifiée et garantie par la base de données d'homologation mondiale;

b) Le fabricant place dans la base de données d'homologation mondiale un nouveau fichier assorti du numéro d'index «XYZ» et informe les autorités de l'existence de ce fichier dans son dossier de demande d'homologation;

c) Lors de l'homologation de ce produit, la ou les autorités enregistrent alors chacun des numéros d'homologation et – si elles le souhaitent – les homologations à proprement parler dans le fichier «XYZ» de la base de données. Seuls les utilisateurs autorisés peuvent entrer des données dans la base de données avec «leur» numéro d'homologation;

d) Le fabricant appose sur son produit une marque technique conformément au RTM correspondant (comme prévu au point III ci-dessus) et le numéro d'index «XYZ» afin d'établir un lien entre le produit et la base de données d'homologation mondiale;

e) Les autorités souhaitant vérifier les homologations accordées à un produit donné pourraient obtenir les renseignements nécessaires en accédant à la base de données

d'homologation mondiale, au moyen du numéro d'index «XYZ» clairement visible sur le produit.

20. Cette procédure devra vraisemblablement se dérouler en plusieurs étapes, à savoir:

a) Étape 2: Création d'une «base de données d'homologation mondiale», renfermant toutes les données administratives/certificats relatifs au produit;

b) Étape 3: Remplacer les marques d'homologation CEE actuellement apposées sur le produit par un index (XYZ) renvoyant à la base de données des homologations nationales/internationales;

c) Étapes 4 – N: Remplacer progressivement les marques d'homologation nationale figurant sur le produit par l'index (XYZ) renvoyant à la base de données des homologations nationales/internationales.

21. En fait, plusieurs de ces étapes pourraient être menées dans le même temps si plusieurs pays décidaient d'opter pour ce nouveau système en même temps. Toutefois, en attendant, ce nouveau système pourrait être appliqué dans un premier temps aux marques CEE au titre de l'Accord de 1958, pour être ensuite élargi aux autres pays et/ou régions.

V. Avantages du concept proposé

22. Le concept proposé utilise certes les possibilités offertes par l'Accord de 1998 pour harmoniser, par le biais des RTM, les prescriptions relatives aux marques techniques; il constitue également une solution au fait que l'Accord de 1998, par définition, ne permet pas d'harmoniser les marques d'homologation au niveau mondial.

23. S'agissant de l'harmonisation des prescriptions relatives aux marques techniques au niveau mondial, l'Accord de 1998 constitue un cadre adapté et immédiatement disponible, pour autant, bien entendu, que toutes les Parties contractantes à l'Accord de 1998 mettent dûment en œuvre les dispositions relatives aux marques techniques figurant dans chacun des RTM.

24. Pour ce qui est maintenant des marques d'homologation, le concept visant à remplacer les diverses marques d'homologation nationales/internationales par un index unique présente clairement les avantages suivants:

a) Il permet aux autorités d'accéder directement (en mode lecture) à l'ensemble des documents d'homologation assortis au produit;

b) Plus la marque est petite, plus ses possibilités d'emplacement sont nombreuses;

c) Les autres homologations qui pourraient être accordées à l'avenir au même produit ne sont gérées que dans la base de données d'homologation, à savoir qu'en cas d'homologations supplémentaires obtenues ultérieurement dans d'autres pays et en vertu d'autres prescriptions, il n'est pas nécessaire d'ajouter une nouvelle marque sur le produit, en plus de celle existante (ce qui au jour d'aujourd'hui suppose généralement des modifications à la fois longues et onéreuses).

25. Enfin, l'un des principaux avantages du concept proposé concernant les marques d'homologation réside dans le fait qu'il n'est pas limité à l'Accord de 1958 et qu'il n'est pas non plus lié à l'Accord de 1998. Selon le nombre de pays désireux d'adopter ce nouveau système, il peut potentiellement devenir un vrai système mondial de marques d'homologation.