

**Conseil économique et social**

Distr. générale
10 février 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

110^e session

Genève, 26-29 avril 2016

Point 6 de l'ordre du jour

Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage)**Proposition d'amendement au Règlement n° 55
(Pièces mécaniques d'attelage)****Communication de l'expert de la Pologne***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la Pologne, vise à modifier le Règlement pour qu'on ne puisse délivrer des homologations de type à des pièces mécaniques d'attelage que si elles sont destinées à des véhicules de la catégorie M₁ conçus pour tracter des remorques. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 55 sont indiquées en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, 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.



I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe 8.2, ainsi conçu :

« **8.2** Avant de délivrer une homologation de composant pour un type de dispositif ou de pièce mécanique d'attelage destiné à un certain type de véhicule de la catégorie M₁, l'autorité d'homologation de type doit s'assurer que ce type particulier de véhicule de la catégorie M₁ est conçu pour tracter une remorque, en vérifiant, dans le dossier d'homologation de type du véhicule, si la charge statique verticale maximale admissible sur le point d'attelage est supérieure à zéro. Si cette valeur est égale à zéro, l'homologation doit être refusée. ».

Les paragraphes 8.2 à 8.5 (anciens) deviennent les paragraphes 8.3 à 8.6.

II. Justification

1. Lors d'une récente réunion des autorités d'homologation de type de l'Union européenne, tenue en Islande en 2015, l'expert de la Pologne a soulevé la question des certificats d'homologation de type de l'ONU délivrés à des dispositifs conçus pour des types de véhicules qui ne devraient pourtant jamais tracter des remorques (voir en annexe des extraits du compte rendu de cette réunion des autorités d'homologation de type de l'Union européenne).

2. Le présent document propose donc d'introduire une nouvelle contrainte de portée générale en vertu de laquelle une homologation de type pour des pièces mécaniques d'attelage ne pourrait être délivrée que si le type de véhicule concerné est conçu pour tracter une remorque.

Annexe

[Anglais seulement]

Icelandic Transport Authority	TAAM ICELAND 2015	
9.3. Regulation R55. Directive 94/20/EC . Mechanical coupling components of combinations of vehicles vs. framework directive 2007/46/EC.		
(Poland 1)		
<u>Background:</u>		
There are M ₁ category small passenger cars that are not designed to tow a trailer (e.g. VW Up!, Škoda CityGo, Seat MII), so their respective Whole Vehicle Type-Approval (WVTA) certificates specify the permissible vertical load on a coupling device as zero. Then a coupling device manufacturer obtains an EC or UN type-approval certificate (sometimes - in another country) for a device that is dedicated for the above mentioned type of vehicle that should never tow a trailer.		
The Article 2 of the Directive 94/20/EC says:		
Member States may not refuse:		
<ul style="list-style-type: none"> — EEC type-approval or national type-approval for a vehicle, or refuse or prohibit the sale, registration, entry into service or use of a vehicle on grounds relating to its optional equipment with mechanical coupling devices, — EEC component type-approval or national component type-approval for a mechanical coupling, or prohibit the sale or use of a mechanical coupling device, 		
Consequently, such a coupling device enters the after-market and is legally sold throughout the EU countries and then mounted to the vehicles it is dedicated for, thus breaching the conditions of granting of the WVTA. Such cases are often very difficult to be detected by the police or during the vehicle's periodical technical inspections (PTIs).		
<u>Question / Concern:</u>		
Prior granting a component type-approval certificate, is the Type-Approval Authority obliged to verify the possibility of legal usage of the coupling device against the WVTA certificate (e.g. in ETAES) and refuse the component type-approval if the WVTA does not permit ANY vertical load on a coupling device?		
<u>Proposed solutions:</u>		
A	TAA is obliged to verify if the WVTA allows a vehicle to tow trailers and refuse to grant a component type-approval if the result of that verification is negative.	
B	There is no such an obligation.	
C	There are other reasons / circumstances, where such component type-approval should be granted (please specify).	
TAA code:	„e” „E” 20	
Selection of solution	accepted	refused
A	X	
B		X
C		X
Majority is in favour of solution A but it was decided to forward this question to GRSG. Poland gets TAAM support to take this to GRSG. Move to next TAAM.		