

COM(2024) 486 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 octobre 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 23 octobre 2024

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions de modifications à apporter aux règlements ONU nos 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171, sur les propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de nouveau règlement ONU sur les rappels de ceinture non bouclée, de nouveau règlement ONU sur des dispositions uniformes concernant l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'arrêt de pédale et de nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision; sur les propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux ONU nos 6, 7 et 14; sur une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse; sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle n° 1 et sur une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques

Bruxelles, le 22 octobre 2024
(OR. en)

14778/24

Dossier interinstitutionnel:
2024/0269(NLE)

MI 874
ENT 195
UNECE 19

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 22 octobre 2024

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de
l'Union européenne

N° doc. Cion: COM(2024) 486 final

Objet: Proposition de
DÉCISION DU CONSEIL
relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du
Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de
la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les
propositions de modifications à apporter aux règlements ONU nos 0, 10, 13,
13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116,
118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167
et 171, sur les propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des
ceintures de sécurité, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de
retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de
nouveau règlement ONU sur les rappels de ceinture non bouclée, de nouveau
règlement ONU sur des dispositions uniformes concernant l'approbation du
contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale et de nouveau règlement
ONU sur l'assistance relative au champ de vision; sur les propositions de
modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux ONU nos 6, 7 et
14; sur une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la
spécification commune des catégories de source lumineuse; sur une
proposition d'amendement à la résolution mutuelle n° 1 et sur une proposition
de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques
périodiques

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 486 final.

p.j.: COM(2024) 486 final

Bruxelles, le 22.10.2024
COM(2024) 486 final

2024/0269 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171, sur les propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de nouveau règlement ONU sur les rappels de ceinture non bouclée, de nouveau règlement ONU sur des dispositions uniformes concernant l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale et de nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision; sur les propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 6, 7 et 14; sur une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse; sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle n^o 1 et sur une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne une décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (WP.29) en ce qui concerne l'adoption de modifications à des règlements ONU existants.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. L'accord de 1958 révisé et l'accord parallèle

Deux accords sont en place pour élaborer des exigences harmonisées visant à éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et à garantir que les véhicules à moteur offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Ce sont:

- l'accord de la CEE-ONU 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 (ci-après dénommé «accord de 1958 révisé») et
- l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ci-après l'«accord parallèle»).

Ces accords sont respectivement entrés en vigueur pour l'UE le 24 mars 1998 et le 15 février 2000. Les travaux liés à ces accords sont supervisés par le WP.29.

2.2. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

Le WP.29 offre un cadre idéal pour l'harmonisation, au niveau mondial, des règlements concernant les véhicules. Le WP.29 est un groupe de travail permanent dans le cadre institutionnel des Nations unies. Il est doté d'un mandat précis et d'un règlement intérieur. Il fait office de forum mondial permettant d'engager un débat ouvert sur la réglementation des véhicules à moteur concernant la mise en œuvre de l'accord de 1958 révisé et de l'accord parallèle. Tout membre des Nations unies et toute organisation régionale d'intégration économique mise en place par des membres des Nations unies peut participer à part entière aux activités du WP.29 et acquérir la qualité de partie contractante aux accords sur les véhicules supervisés par le WP.29. L'Union européenne est partie à ces accords¹.

¹ Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies 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 («accord de 1958 révisé») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

Décision 2000/125/CE du Conseil, du 31 janvier 2000, relative à la conclusion de l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle») (JO L 35 du 10.2.2000, p. 12).

Les réunions du WP.29 de la CEE-ONU ont lieu trois fois par an: en mars, juin et novembre. Afin de tenir compte des progrès techniques, le WP.29 peut adopter à chaque réunion:

de nouveaux règlements ONU;

de nouvelles résolutions ONU;

de nouveaux règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU);

des modifications à apporter aux règlements et résolutions ONU au titre de l'accord de 1958 révisé et

des modifications à apporter aux RTM et résolutions ONU au titre de l'accord parallèle.

Avant chaque réunion du WP.29, les organes subsidiaires spécialisés du WP.29 discutent de ces modifications au niveau technique.

Ensuite, le WP.29 peut adopter des propositions:

à la majorité qualifiée des parties contractantes présentes et votant en faveur des propositions au titre de l'accord de 1958 révisé ou

à l'unanimité des parties contractantes présentes et votant en faveur des propositions au titre de l'accord parallèle.

Avant chaque réunion du WP.29, une décision du Conseil au titre de l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) établit la position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne:

les nouveaux règlements ONU, les nouveaux RTM ONU et les nouvelles résolutions ONU; et

les amendements, compléments et rectificatifs à des règlements ONU, à des RTM ONU et à des résolutions ONU.

2.3. L'acte envisagé par le WP.29

Du 12 au 15 novembre 2024, lors de sa 194^e session, le WP29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171;

des propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de nouveau règlement ONU sur des dispositions uniformes pour l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale, et de nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision;

des propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux (RTM) ONU n^{os} 6, 7 et 14;

une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse;

une proposition d'amendement à la résolution mutuelle ONU n^o 1; et

une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques.

3. POSITION À PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Le système WP.29 renforce l'harmonisation internationale des normes pour les véhicules. L'accord de 1958 révisé joue un rôle clé dans la réalisation de cet objectif. Les constructeurs de l'UE peuvent utiliser un ensemble commun de règlements en matière de réception par type, sachant que les parties contractantes reconnaîtront leurs produits comme étant conformes à leur législation nationale.

Ce régime a permis que le règlement (CE) n° 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur abroge plus de 50 directives de l'UE et les remplace par les règlements correspondants élaborés dans le cadre de l'accord de 1958 révisé.

Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil² suit une approche similaire. Il établit des dispositions administratives et des prescriptions techniques relatives à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ledit règlement intègre des règlements adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé dans le système de réception UE par type, soit en tant que prescriptions pour la réception par type, soit en tant qu'alternatives à la législation de l'Union.

Une fois que le WP.29 a adopté une proposition de nouveau règlement de l'ONU ou de modification d'un règlement de l'ONU existant, le secrétaire exécutif de la CEE-ONU notifie l'acte correspondant aux parties contractantes. À moins qu'une minorité de blocage des parties contractantes ne s'y oppose dans un délai de 6 mois, l'acte entre en vigueur. Ensuite, chaque partie contractante peut transposer l'acte dans ses règles nationales applicables. Dans l'UE, la publication de l'acte au *Journal officiel de l'UE* achève le processus de transposition.

La position de l'Union doit être établie concernant les actes suivants:

- propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171 pour actualiser des dispositions concernant:
- l'homologation internationale de véhicule entier - les amendements proposés visent à introduire de nouvelles dispositions transitoires;
- la compatibilité électromagnétique - les amendements proposés visent à introduire de nouvelles dispositions transitoires pour les essais d'immunité aux champs électromagnétiques rayonnés. En outre, la proposition vise à clarifier le nombre minimum de conditions de fonctionnement en régime stabilisé des systèmes de propulsion des véhicules qui doit être pris en considération dans le plan d'essai. La proposition propose également d'étendre la plage de fréquences de l'essai d'immunité aux champs électromagnétiques. La proposition introduit également de nouvelles limites d'émissions pour les véhicules qui sont chargés uniquement dans des environnements non résidentiels;
- le freinage des véhicules lourds - les amendements proposés visent à améliorer la cohérence dans l'interprétation des prescriptions de l'annexe 18, à aligner le texte du règlement ONU n° 13 avec celui de l'annexe 6 du règlement ONU n° 79 et à prescrire les mêmes procédures d'évaluation pour les systèmes à commande électronique et les systèmes à commande électronique complexes. Les amendements

² Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

proposés visent également à introduire de nouvelles dispositions transitoires. Les amendements proposés visent à clarifier la nécessité d'appliquer, le cas échéant, l'essai de type II pour les garnitures de frein alternatives;

- le freinage des voitures particulières - les amendements proposés visent à permettre l'utilisation de systèmes de freinage qui s'appuient uniquement sur l'utilisation de l'énergie électrique emmagasinée, commandée par le conducteur, pour fournir la performance de freinage de service prescrite dans ce règlement. La proposition reflète, le cas échéant, les changements proposés pour le règlement ONU n° 13 et comprend des dispositions additionnelles qui prescrivent que le système de gestion de l'énergie doit afficher un avertissement au début d'un cycle d'utilisation;
- les ancrages des ceintures de sécurité - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les ceintures de sécurité - les amendements proposés visent à actualiser des prescriptions spécifiques, y compris des dispositions transitoires, et le processus d'homologation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue uniquement, à la suite de la décision de déplacer les prescriptions pour l'installation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, ainsi que les rappels de ceinture non bouclée dans deux nouveaux règlements ONU. Les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- la résistance des sièges - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- aménagements intérieurs - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les appuie-tête - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules à moteur (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux

ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;

- les cabines des véhicules utilitaires - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les vitrages de sécurité - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les dispositifs pour la vision indirecte - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements. En outre, la proposition vise à clarifier les prescriptions applicables aux systèmes de caméra de surveillance et résout la question en ce qui concerne les véhicules transportant des marchandises dangereuses, équipés d'une fonction permettant la désénergisation des circuits électriques;
- l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les cyclomoteurs - les amendements proposés visent à introduire de nouvelles prescriptions en ce qui concerne l'installation d'indicateurs de direction optionnels sur les bicyclettes, y compris les véhicules dont la vitesse maximale par conception ne dépasse pas 25 km/h;
- la résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus) - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les véhicules agricoles - les amendements proposés visent à introduire des clarifications techniques et apportent des corrections éditoriales en ce qui concerne la visibilité géométrique des feux, y compris leur nombre et leur emplacement;
- la protection contre le choc avant - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux

ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;

- la protection contre le choc latéral - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats cohérents entre les règlements;
- les véhicules à chaîne de traction électrique - les amendements proposés visent à étendre le champ d'application du règlement aux véhicules de la catégorie O (remorques/semi-remorques);
- les véhicules roulant au gaz naturel comprimé ou au gaz naturel liquéfié - les amendements proposés visent à modifier les prescriptions de marquage lorsque plus d'un règlement ONU s'applique à un composant, en alignant ainsi les prescriptions du règlement ONU n° 110 sur celles des règlements ONU n° 67, 107 et 158;
- le module de coussin gonflable de deuxième monte - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les antivols et systèmes d'alarme - les amendements proposés visent à réintroduire la référence aux systèmes d'alarme des véhicules homologués conformément aux dispositions du règlement ONU n° 163, qui ont été omises par erreur à la suite de la division du règlement ONU n° 116 en trois règlements ONU distincts portant les n°s 161, 162 et 163;
- la résistance au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur - les amendements proposés visent à modifier les prescriptions de marquage lorsque plus d'un règlement ONU s'applique à un composant, en alignant ainsi les prescriptions du règlement ONU n° 118 sur celles des règlements ONU n°s 67, 107 et 158;
- le champ de vision des conducteurs vers l'avant - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements. Les dispositions transitoires sont alignées avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement ONU et les prescriptions spécifiques concernant l'assistance relative au champ de vision;
- la sécurité des piétons - les amendements proposés visent à clarifier la manière de déterminer les tiers de la surface d'essai du pare-brise;
- les systèmes améliorés de retenue pour enfant - les amendements proposés visent à corriger une incohérence, de sorte que tous les ancrages satisfassent à la prescription d'avoir deux positions adjacentes des systèmes de retenue pour enfant. Les amendements proposés visent à spécifier des dispositions transitoires pour l'acceptation des homologations délivrées conformément aux versions antérieures du

règlement et à mettre à jour l'annexe 27 pour qu'elle soit cohérente avec la version la plus récente de la série 03 d'amendements;

- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible - Les amendements proposés visent à clarifier les prescriptions relatives au dispositif de décompression activé thermiquement et aux lignes d'alimentation requises;
- le choc latéral contre un poteau (PSI) - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- le choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements. En outre, la proposition vise à modifier la prescription concernant le critère de compression du thorax du 5^e mannequin féminin dans le cas des véhicules de la catégorie N1;
- les systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages des fixations supérieures ISOFIX et positions i-Size - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- les dispositifs mécaniques d'attelage pour les véhicules agricoles - les amendements proposés visent à éliminer la possibilité d'avoir différentes prescriptions techniques appliquées par les autorités d'homologation lorsque les dispositifs mécaniques d'attelage pour les tracteurs agricoles dont la vitesse maximale ne dépasse pas 60 km/h sont soumis à l'essai d'homologation. La proposition vise également à aligner les prescriptions avec les réceptions UE qui sont acceptées comme étant techniquement correctes en ce qui concerne la conception et la sécurité d'utilisation à toutes les vitesses;
- les dispositifs de signalisation lumineuse - les amendements proposés visent à clarifier les prescriptions relatives aux intensités lumineuses pour les feux de circulation diurne;
- les dispositifs d'éclairage de la route - les amendements proposés visent à introduire la méthode de mesurage de la linéarité pour obtenir des résultats de mesurage comparables dans tous les laboratoires;
- l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée

pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements. En outre, la proposition vise à actualiser les prescriptions relatives à la sécurité électrique à la suite d'une collision afin de les aligner sur d'autres règlements relatifs à la sécurité à la suite d'une collision;

- les systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS) - les amendements proposés visent à clarifier que l'efficacité du système ne doit pas être affectée négativement par des champs magnétiques ou électriques aussi bien quand le système ALKS est opérationnel que lorsqu'il est désactivé;
- la marche arrière - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements.
- les usagers vulnérables de la route à proximité immédiate, à l'avant et sur les côtés - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- la vision directe des usagers vulnérables de la route - les amendements proposés visent à aligner les prescriptions avec l'amendement le plus récent (révision 7) de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), en introduisant une procédure d'étalonnage, garantissant que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements. En outre, la proposition vise à rendre technologiquement neutres les prescriptions relatives au volume visible à l'avant du véhicule et améliore la vision directe directement à l'avant du véhicule; et
- les systèmes d'aide à la conduite (DCAS) - les amendements proposés visent à fournir des corrections éditoriales supplémentaires et des clarifications;
- des propositions concernant:
- un nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size - cette proposition de nouveau règlement vise à introduire des prescriptions spécifiques et une procédure d'homologation d'un type de véhicule au regard de l'installation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue pour enfant, sur la base des prescriptions dérivées du règlement ONU n° 16;
- un nouveau règlement concernant les rappels de ceinture non bouclée - cette proposition de nouveau règlement vise à introduire des prescriptions spécifiques et une procédure d'homologation d'un type de véhicule au regard des rappels de ceinture non bouclée, sur la base des prescriptions dérivées du règlement ONU n° 16;
- un nouveau règlement concernant des dispositions uniformes pour l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale - cette proposition de nouveau

règlement vise à introduire de nouvelles prescriptions qui limitent l'effet de l'appui par le conducteur sur la pédale d'accélération pour prévenir des collisions causées par une accélération non intentionnelle; et

- un nouveau règlement ONU concernant l'assistance relative au champ de vision - cette proposition de nouveau règlement vise à introduire de nouvelles prescriptions qui garantissent que l'assistance relative au champ de vision aide le conducteur à accomplir la tâche de conduite tout en limitant l'obstruction et la distraction possible qu'elle pourrait causer; et
- des propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux (RTM) n^{os} 6, 7 et 14 afin d'actualiser des prescriptions concernant:
- les vitrages de sécurité - les amendements proposés visent à actualiser et à transférer vers la R.M.1 les spécifications de la machine relative au point H tridimensionnel. Une procédure d'étalonnage a été ajoutée pour garantir que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats cohérents entre tous les règlements;
- les appuie-tête - les amendements proposés visent à actualiser et à transférer vers la R.M.1 les spécifications de la machine relative au point H tridimensionnel. Une procédure d'étalonnage a été ajoutée pour garantir que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essai cohérents entre tous les règlements;
- le choc latéral contre un poteau - les amendements proposés visent à actualiser et transférer vers la R.M.1 les spécifications de la machine relative au point H tridimensionnel. Une procédure d'étalonnage a été ajoutée pour garantir que la machine relative au point H tridimensionnel utilisée pour tous les essais dans les règlements ONU et les règlements techniques mondiaux ONU soit cohérente et donne des résultats d'essais cohérents entre tous les règlements.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 12 au 15 novembre 2024.

En outre, la position de l'Union doit être établie en ce qui concerne:

- une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse - les amendements proposés visent à introduire une configuration alternative pour la catégorie H11 de source lumineuse de remplacement à diode électroluminescente, sur la base du principe d'«équivalence intelligente»;
- une proposition d'amendement de la résolution d'ensemble ONU n° 1 - les amendements proposés visent à introduire des dispositions concernant les spécifications et la procédure d'étalonnage de la machine relative au point H tridimensionnel et la procédure pour déterminer les positions assises dans les véhicules à moteur, à utiliser dans tous les règlements et RTM ONU référencés; et
- une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques (GTI sur les ITP) - la proposition vise à modifier le règlement intérieur en permettant l'extension du mandat du GTI sur les ITP, en supprimant, dans le contexte de la guerre d'agression de la Fédération de Russie contre l'Ukraine, le poste de co-président russe et en nommant un seul président finlandais du GTI sur

les ITP. La proposition finlandaise, qui remplace les deux autres propositions de mandat soumises par le GTI sur l'ITP et par la Fédération de Russie, permettra au GTI sur l'ITP de poursuivre les travaux sur la conformité des véhicules tout au long de leur durée de vie. Le WP.29 organisera un vote sur 3 propositions de mandat³ du GTI sur l'IPT. La décision du Conseil permettra à la Commission européenne de voter au nom des sept États membres de l'UE (représentant 7 voix) qui sont des parties contractantes à l'accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (Accord de 1997)

L'UE devrait soutenir les actes ci-dessus car ils sont conformes à sa politique du marché intérieur dans le secteur automobile en ce qui concerne la sécurité, l'automatisation et les émissions, ainsi qu'à ses politiques géopolitique, en matière de transport, de climat et d'énergie.

Lesdits actes ont un impact très positif sur la compétitivité du secteur automobile et sur le commerce international de l'Union. Un vote en leur faveur stimulerait le progrès technologique, offrirait des avantages en matière d'économies d'échelle, empêcherait la fragmentation du marché intérieur et garantirait que les normes dans le secteur automobile soient appliquées de la même façon dans toute l'Union.

Une expertise externe n'est pas utile dans le cas de la présente proposition. Toutefois, le comité technique pour les véhicules à moteur a examiné cette proposition.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE dispose que le Conseil adopte des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»⁴.

4.1.2. Application en l'espèce

Le WP.29 est un organe au sein duquel les parties contractantes de la CEE-ONU discutent de la mise en œuvre de l'accord de 1958 révisé et de l'accord parallèle.

Les actes que le WP.29 est appelé à adopter sont des actes qui ont des effets juridiques.

Les règlements ONU énoncés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'UE. Ensemble avec la résolution de l'ONU et les RTM de l'ONU, ils pourront influencer de manière décisive le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de la réception par type des véhicules.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

³ ECE/TRANS/WP.29/2024/88, ECE/TRANS/WP.29/2024/158 et ECE/TRANS/WP.29/2024/159

⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, *Allemagne/Conseil*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union.

Un acte envisagé peut avoir deux finalités ou composantes, dont l'une peut être identifiée comme principale et l'autre comme simplement accessoire. Dans ce cas, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle relative à la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé portent principalement sur le rapprochement des législations. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 114 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 114 du TFUE, lu en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171, sur les propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de nouveau règlement ONU sur les rappels de ceinture non bouclée, de nouveau règlement ONU sur des dispositions uniformes concernant l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale et de nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision; sur les propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux ONU n^{os} 6, 7 et 14; sur une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse; sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle n^o 1 et sur une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de la décision 97/836/CE du Conseil¹, l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»). L'accord de 1958 révisé est entré en vigueur le 24 mars 1998.
- (2) En vertu de la décision 2000/125/CE du Conseil², l'Union a adhéré à l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux

¹ Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies 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 («accord de 1958 révisé») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

² Décision 2000/125/CE du Conseil du 31 janvier 2000 relative à la conclusion de l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle») (JO L 35 du 10.2.2000, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle»). L'accord parallèle est entré en vigueur le 15 février 2000.

- (3) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil³ établit des dispositions administratives et des prescriptions techniques relatives à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ledit règlement intègre des règlements adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé (ci-après dénommés «règlements ONU») dans le système de réception UE par type, soit en tant que prescriptions pour la réception par type, soit en tant qu'alternatives à la législation de l'Union.
- (4) Conformément à l'article 1^{er} de l'accord de 1958 révisé et à l'article 6 de l'accord parallèle, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29) peut adopter des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU, aux règlements techniques mondiaux ONU (RTM) et aux résolutions ONU, ainsi que des propositions de nouveaux règlements ONU, RTM ONU et résolutions ONU concernant l'homologation des véhicules. De plus, conformément à ces dispositions, le WP.29 peut adopter des propositions d'autorisations pour l'élaboration d'amendements à des RTM ONU ou pour l'élaboration de nouveaux RTM ONU, et peut adopter des propositions d'extension de mandats pour des RTM ONU.
- (5) Du 12 au 15 novembre 2024, lors de la 194^e session, du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, le WP.29 peut adopter: des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171; des propositions de nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, de nouveau règlement ONU sur des dispositions uniformes pour l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale, et de nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision; des propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux (RTM) ONU n^{os} 6, 7 et 14; une proposition d'amendement à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de source lumineuse; une proposition d'amendement à la résolution mutuelle ONU n^o 1; et une proposition de mandat du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques.
- (6) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Tout comme les résolutions ONU et les RTM ONU, elles pourront influencer de manière décisive le contenu de la législation de l'UE dans le domaine de la réception par type des véhicules à moteur. Par conséquent, il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du WP.29 concernant l'adoption de ces propositions⁴.

³ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n^o 715/2007 et (CE) n^o 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴ Les règlements ONU n^{os} 32 et 33 ne sont pas applicables aux fins de la réception UE par type.

- (7) Afin de refléter l'expérience de terrain et les évolutions techniques, les prescriptions pour certains aspects ou caractéristiques couverts par les règlements ONU n^{os} 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 et 171, les RTM ONU n^{os} 6, 7 et 14, la résolution d'ensembl sur la spécification commune des catégories de source lumineuse, et la résolution mutuelle n^o 1 doivent être modifiées ou complétées.
- (8) Afin de permettre l'évolution technique et afin d'améliorer la sécurité, il convient d'adopter un nouveau règlement ONU sur l'installation des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue, des systèmes de retenue pour enfant, des systèmes de retenue pour enfant ISOFIX et des systèmes de retenue pour enfant i-Size, un nouveau règlement ONU sur les rappels de ceinture non bouclée, un nouveau règlement ONU sur l'approbation du contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale et un nouveau règlement ONU sur l'assistance relative au champ de vision.
- (9) Afin de garantir la continuation des travaux du groupe de travail informel sur les inspections techniques périodiques (GTI sur les ITP) en rapport avec la conformité des véhicule tout au long de leur durée de vie, il convient d'adopter la proposition de mandat soumise par la Finlande et de rejeter les propositions de mandat soumises par le GTI sur les ITP et par la Fédération de Russie.
- (10) Ces propositions sont conformes à la politique du marché intérieur de l'UE relative au secteur automobile en ce qui concerne la sécurité, l'automatisation et les émissions, ainsi qu'à ses politiques géopolitique, en matière de transport, de climat et d'énergie, et ont une incidence très positive sur la compétitivité du secteur automobile de l'UE et sur le commerce international.
- (11) Compte tenu des avantages mentionnés, il est suggéré de voter en faveur de ces propositions,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 194^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra entre le 12 et le 15 novembre 2024, est de voter en faveur des propositions énumérées dans l'annexe de la présente décision.

Article 2

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*