



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 28 mai 2024
(OR. en)

10420/24

Dossier interinstitutionnel:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	28 mai 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 219 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 n ^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU concernant l'adhérence sur la neige et la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés, sur une proposition de modifications à apporter aux règlements technique mondiaux ONU n ^{os} 9, 13, 21, 22 et 24, et sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle ONU n° 1

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 219 final.

p.j.: COM(2024) 219 final

Bruxelles, le 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (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} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU concernant l'adhérence sur la neige et la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés, sur une proposition de modifications à apporter aux règlements technique mondiaux ONU n^{os} 9, 13, 21, 22 et 24, et sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle ONU n° 1

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.

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:

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).

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 25 au 28 juin 2024, lors de sa 193^e session, le WP.29 pourrait adopter une série de:

propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155;

une proposition de nouveau projet de règlement ONU concernant l'adhérence sur neige et la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés;

des propositions de modifications à apporter aux règlements techniques mondiaux (RTM) ONU n^{os} 9, 13, 21, 22 et 24; et

une proposition de modification de la résolution mutuelle n° 1.

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 aux règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155 afin de mettre à jour des dispositions concernant:
 - le freinage des véhicules lourds – les modifications proposées visent à adapter le règlement afin de permettre l'homologation de véhicules équipés à la fois d'un système de conduite automatisé et d'un mode de conduite manuelle;
 - le freinage des voitures particulières – les modifications proposées visent à adapter le règlement afin de permettre l'homologation de véhicules équipés à la fois d'un système de conduite automatisé et d'un mode de conduite manuelle;
 - les casques de sécurité – les modifications proposées visent à introduire une alternative (c'est-à-dire un simulateur rigide) à la méthode d'essai actuelle (c'est-à-dire un simulateur déformable) afin de faciliter la construction du simulateur et de rendre la vérification moins chère par rapport au coût total des essais;
 - les pneumatiques des voitures particulières et de leurs remorques – les modifications proposées permettent d'autres solutions de mesure technique pour la largeur totale des pneumatiques, ce qui est de nature à faciliter les innovations techniques;
 - les émissions de bruit des motocycles – les modifications proposées actualisent à la version la plus récente la référence à la norme ISO 10844 pour la piste d'essai;
 - les émissions des moteurs à allumage par compression et à allumage commandé (GPL et GNC) – les modifications proposées visent à permettre l'utilisation d'hydrogène comme carburant pour l'homologation des émissions des véhicules lourds. Cette modification vise à intégrer uniquement les moteurs à hydrogène mono-carburant;
 - le bruit des véhicules des catégories M et N – les modifications proposées introduisent des corrections et des clarifications concernant la définition de la puissance, l'étalonnage, la correction de température et l'évaluation du son de référence ont été incluses sur la base des derniers changements apportés à ce règlement;

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).

- les pneumatiques destinés aux véhicules utilitaires légers et à leurs remorques – les modifications proposées spécifient que la largeur totale maximale des pneumatiques identifiée par le symbole «A» (configuration du montage du pneumatique sur la jante) inclut une tolérance de 4 pourcents. En outre, elles alignent l'annexe 9 sur l'annexe 1 ce qui permet aux autorités compétentes en matière d'homologation de faire le lien avec les rapports pertinents;
- les émissions de bruit des cyclomoteurs – les modifications proposées actualisent à la version la plus récente la référence à la norme ISO 10844 pour la piste d'essai;
- les freins de motocycles – les modifications proposées visent à corriger un défaut d'alignement involontaire entre les dispositions transitoires pour la nouvelle série 06 d'amendements au règlement ONU n° 78 et les orientations générales concernant les dispositions transitoires dans les règlements ONU;
- l'équipement de direction – les modifications proposées visent à clarifier les dispositions relatives à la fonction de direction à commande automatique du stationnement commandé à distance de catégorie A pour les combinaisons de véhicules. La définition actuelle prévoit une distance limite de max. 6 m du véhicule à moteur, ce qui est insuffisant dans les situations où la manœuvre est supervisée par le conducteur situé derrière la combinaison de véhicules. De plus, la proposition vise à adapter le règlement afin de permettre l'homologation de véhicules équipés à la fois d'un système de conduite automatisé et d'un mode de conduite manuelle;
- les émissions des véhicules M1 et N1 – les modifications proposées permettent le calcul de valeurs de résistance à l'avancement sur route à partir de celles déterminées selon le RTM ONU n° 15 (WLTP) et alignent le règlement ONU n° 83 sur le règlement ONU n° 154. En outre, les modifications proposées visent à introduire des corrections et des clarifications de sorte que les véhicules qui relèvent d'un même «type de véhicule en ce qui concerne les émissions» selon le règlement ONU n° 154 continuent de satisfaire aux prescriptions de ce règlement. Enfin, la proposition donne davantage d'éclaircissements concernant les prescriptions liées aux différents caractères EA, EB et EC des émissions;
- la mesure de la puissance nette et de la puissance sur 30 minutes – les modifications proposées visent à clarifier et à actualiser les prescriptions concernant la présence d'équipements auxiliaires lors de l'essai de la puissance nette ou de la puissance sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques. Il est proposé de supprimer la prescription selon laquelle la pompe et le thermostat sont situés sur le banc d'essai dans la même position relative que sur le véhicule;
- les dispositions uniformes concernant l'homologation des moteurs destinés à être montés sur les tracteurs agricoles et forestiers et sur les engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur – les modifications proposées visent à corriger des erreurs typographiques ainsi qu'à permettre l'utilisation d'hydrogène comme carburant pour l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à être montés sur les tracteurs agricoles et forestiers et sur les engins mobiles non routiers;
- les véhicules équipés d'un groupe motopropulseur électrique – les modifications proposées introduisent un étiquetage, qui aidera les services d'urgence à déterminer comment s'approcher de bus et de camions équipés d'un groupe

motopropulseur électrique en cas d'incendie, en particulier du SRSEE, ou lorsque le SRSEE est endommagé à la suite d'un accident;

- les émissions de CO₂ / la consommation de carburant – les modifications proposées autorisent une autre procédure de vérification de la consommation d'énergie électrique pour la conformité de la production, et modifient les prescriptions relatives au chargeur et la méthode de mesure du courant du SRSEE pour un groupe motopropulseur électrique hybride. Les deux modifications alignent la façon de faire et les procédures sur celles déjà incluses dans la série 02 d'amendements du règlement ONU n° 154.
- les pneumatiques rechapés destinés aux voitures particulières et à leurs remorques – les modifications proposées déplacent les prescriptions relatives à l'adhérence sur la neige des pneumatiques rechapés du règlement ONU n° 108 vers un nouveau règlement ONU dédié relatif à l'homologation des pneumatiques rechapés des classes C1, C2 et C3 en ce qui concerne leur adhérence sur la neige et/ou leur classification comme pneumatiques de traction. Ce nouveau règlement vise à régler les difficultés rencontrées par les rechapeurs et les autorités compétentes en matière d'homologation dans la pratique en ce qui concerne l'homologation des installations de rechapage produisant des pneumatiques pour utilisation dans des conditions d'enneigement sévères et la vérification de la conformité de la production de ces pneumatiques rechapés;
- les pneumatiques rechapés destinés aux véhicules utilitaires légers et leurs remorques – les modifications proposées déplacent les prescriptions relatives à l'adhérence sur la neige des pneumatiques rechapés et à leur classification en tant que pneumatiques de traction du règlement ONU n° 109 vers un nouveau règlement ONU dédié relatif à l'homologation des pneumatiques rechapés des classes C1, C2 et C3 en ce qui concerne leur adhérence sur la neige et/ou leur classification comme pneumatiques de traction. Ce nouveau règlement vise à régler les difficultés rencontrées par les rechapeurs et les autorités compétentes en matière d'homologation dans la pratique en ce qui concerne l'homologation des installations de rechapage produisant des pneumatiques pour utilisation dans des conditions d'enneigement sévères et la vérification de la conformité de la production de ces pneumatiques rechapés;
- la résistance au roulement, le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques – les modifications proposées améliorent la reproductibilité de la méthode d'essai d'adhérence sur la neige en remplaçant la référence actuelle de pneumatiques C3 SRTTs 19.5 et 22.5 par la nouvelle référence des pneumatiques C3 SRTTs 19.5 et 22.5 lamélisés. Outre un certain nombre de modifications éditoriales, la référence aux normes ISO est actualisée dans de nombreux paragraphes et une nouvelle formule de correction de la température pour les émissions de bruit de roulement des pneumatiques des classes C1 et C2 est introduite. La proposition a également introduit une nouvelle méthodologie pour mesurer l'abrasion des pneumatiques C1;
- les dispositions uniformes concernant l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à être montés sur les tracteurs agricoles et forestiers et sur les engins mobiles non routiers en ce qui concerne la mesure de la puissance net, du couple net et de la consommation de carburant spécifique – les émissions de polluants par le moteur – les modifications proposées visent à corriger des erreurs typographiques ainsi qu'à permettre l'utilisation d'hydrogène comme carburant

pour l'homologation des moteurs à combustion interne destinés à être montés sur les tracteurs agricoles et forestiers et sur les engins mobiles non routiers, en ce qui concerne la puissance nette, le couple net et la consommation de carburant spécifique;

- les systèmes avancés de retenue pour enfants – les modifications proposées visent à autoriser l'installation d'un dispositif de protection factice sur le banc dans l'essai frontal dynamique avec un coussin rehausseur universel, sans endommager le cou du mannequin;
- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible – les modifications proposées corrigent les références qui ont été incluses lors de la transposition du RTM 13 en phase 1 à la série initiale d'amendements au règlement ONU n° 134 et copiées dans la série 01 d'amendements au règlement ONU n° 134;
- les véhicules de transport routier silencieux – les modifications proposées réduisent les incertitudes de mesure lors de la mesure du niveau sonore par bande de tiers d'octave et réduisent les zones grises existantes dans le contexte de la délivrance des homologations. En outre, le comportement du système AVAS d'avertissement acoustique de la présence du véhicule au-dessus d'une vitesse du véhicule de 20 km/h et lors des marches arrière est examiné en vue de garantir une interaction effective entre ce règlement et les prescriptions contenues dans d'autres règlements concernant le niveau sonore maximal autorisé dans la plage de vitesses du système AVAS et les dispositions relatives aux émissions sonores supplémentaires (ASEP) ou les dispositions relatives aux émissions sonores supplémentaires en conditions de conduite réelles;
- les dispositifs rétro réfléchissants – les modifications proposées alignent la procédure à suivre en cas de réflexion d'une surface sur le catadioptré tant pour la mesure du coefficient d'intensité lumineuse que pour la mesure de la couleur. Actuellement, la procédure de mesure est différente et cela peut entraîner des coordonnées de couleur mesurée différentes dans des laboratoires différents; et
- la cybersécurité et le système de gestion de la cybersécurité – la proposition vise à étendre le champ d'application du règlement ONU n° 155 pour y inclure les véhicules de catégorie L;
- une proposition de nouveau règlement ONU concernant l'adhérence sur la neige et la classification comme pneumatique de traction pour les pneumatiques rechapés – ce nouveau règlement ONU est proposé afin de régler les difficultés rencontrées par les rechapés et les autorités compétentes en matière d'homologation dans la pratique avec les prescriptions existantes en ce qui concerne l'homologation des installations de rechapage produisant des pneumatiques pour utilisation dans des conditions d'enneigement sévères et la vérification de la conformité de la production de ces pneumatiques rechapés. Cette proposition va de pair avec les propositions supprimant les prescriptions relatives à l'adhérence sur la neige des pneumatiques rechapés des règlements ONU n°s 108 et 109; et
- des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU n°s 9, 13, 21, 22 et 24 afin d'actualiser les dispositions concernant:
 - la sécurité des piétons – les modifications proposées ont trait à l'état d'avancement des dispositions pour l'essai de véhicules équipés de systèmes déployables de protection des piétons, y compris les conditions préalables, sans

apporter de changement aux éléments de frappe en forme de tête et à leurs paramètres correspondants, pour les essais sur le haut du capot;

- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible – les modifications proposées corrigent des erreurs rédactionnelles dans le texte de l'amendement 1 au RTM ONU n° 13;
- la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DEVP) – les modifications proposées améliorent les définitions et les spécifications et introduisent un concept de famille; afin de prendre en compte les groupes motopropulseurs hautement intégrés; elles prévoient aussi une méthode supplémentaire pour la procédure d'essai ISO (TP1), qui s'appuie sur le ratio de répartition de la puissance entre deux branches d'un groupe motopropulseur, tel qu'il est indiqué par un signal à bord;
- la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules légers électrifiés – les modifications proposées introduisent des prescriptions concernant la vérification de la distance virtuelle déclarée par le constructeur; et
- la mesure en laboratoire des émissions de frein des véhicules légers – les modifications proposées introduisent la procédure permettant de déterminer les coefficients de la part de freinage à friction spécifiques au véhicule à utiliser avec le RTM sur la mesure des émissions de particules dues à l'usure de frein et des émissions en nombre de particules des freins utilisés sur les véhicules légers jusqu'à 3,5 tonnes.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 25 au 28 juin 2024.

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

- une proposition d'amendement 4 à la résolution mutuelle n° 1 – les modifications proposées introduisent des spécifications pour la qualification de modèles de corps humain pour la détermination du temps d'impact d'une tête de piéton en tant que condition préalable de systèmes déployables de protection des piétons, en conformité avec les prescriptions du RTM ONU n° 9;
- une proposition de modification à apporter au document d'interprétation du règlement ONU n° 155 – la proposition vise à aligner le document d'interprétation sur la proposition simultanée d'amendements au règlement ONU n° 155, qui étend le champ d'application du règlement pour y inclure tous les véhicules de la catégorie L;
- une proposition de lignes directrices et de recommandations concernant les prescriptions de sécurité, les évaluations et les méthodes d'essai ADS, en vue du développement de la réglementation; et
- une proposition de modification à apporter aux lignes directrices générales pour les procédures réglementaires des Nations unies et les dispositions provisoires dans les règlements ONU – la proposition clarifie l'application de dispositions transitoires dans les règlements ONU.

L'Union devrait soutenir les actes ci-dessus car ils sont conformes à sa politique du marché intérieur pour l'industrie automobile en ce qui concerne la sécurité, l'automatisation et les émissions, ainsi qu'à ses politiques des transports, du climat et de l'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»³.

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.

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.

³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, *Allemagne/Conseil*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU concernant l'adhérence sur la neige et la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés, sur une proposition de modifications à apporter aux règlements technique mondiaux ONU n^{os} 9, 13, 21, 22 et 24, et sur une proposition d'amendement à la résolution mutuelle ONU n^o 1

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 (ci-après dénommé «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 véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (ci-après dénommé «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

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).

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).

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

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) En vertu de l'article 1^{er} de l'accord de 1958 révisé et de l'article 6 de l'accord parallèle, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (ci-après dénommé «WP.29») peut adopter des propositions de modifications des règlements ONU, des RTM ONU et des résolutions ONU, ainsi que des propositions de nouveaux règlements ONU, de nouveaux RTM ONU et de nouvelles 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 25 au 28 juin 2024, lors de la 193^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, le WP.29 peut adopter: propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155; une proposition de nouveau projet de règlement ONU concernant l'adhérence sur neige et la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés; des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU n^{os} 9, 13, 21, 22 et 24; et une proposition d'amendement à la résolution mutuelle n^o 1.
- (6) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. 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. Par conséquent, il est approprié d'établir la position à prendre au nom de l'Union au sein du WP.29 concernant l'adoption de ces propositions.
- (7) Afin de refléter l'expérience sur le terrain et l'évolution technique, les prescriptions concernant certains aspects ou caractéristiques couverts par les règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 et 155, la résolution mutuelle ONU n^o 1 et les RTM ONU n^{os} 9, 13, 21, 22 et 24 doivent être modifiés ou complétés.
- (8) Afin de prendre en compte le progrès technique, d'améliorer la sécurité et de réduire l'empreinte environnementale, , il convient d'adopter un nouveau règlement ONU relatif à l'adhérence sur la neige et à la classification comme pneumatique de traction des pneumatiques rechapés.
- (9) Ces propositions sont conformes à la politique du marché intérieur de l'Union concernant l'industrie automobile en ce qui concerne la sécurité, l'automatisation et les émissions, ainsi qu'à ses politiques en matière de transport, de climat et d'énergie, et ont une incidence très positive sur la compétitivité du secteur automobile de l'Union et sur le commerce international.
- (10) Compte tenu des avantages mentionnés, il est suggéré de voter en faveur de ces propositions,

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).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 193^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra entre le 25 et le 28 juin 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