



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 23 octobre 2023  
(OR. en)

14562/23

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0372(NLE)

---

---

MI 885  
ECO 69  
ENT 220  
UNECE 13

## NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 octobre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 644 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 <sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162, sur les propositions de nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus, ainsi que sur une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU n° 1

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 644 final.

---

p.j.: COM(2023) 644 final

Bruxelles, le 23.10.2023  
COM(2023) 644 final

2023/0372 (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<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162, sur les propositions de nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus, ainsi que sur une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU n<sup>o</sup> 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 et d'une résolution mutuelle, ainsi que l'adoption de deux nouveaux règlements ONU.

### **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 accords<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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 14 au 16 novembre 2023, lors de sa 191<sup>e</sup> session, le WP.29 pourrait adopter une série de:

propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162;

des propositions de nouveau règlement ONU sur les enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU sur les systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus; et

une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU 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 Conseil<sup>2</sup> 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<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162 afin d'actualiser les dispositions concernant:
  - l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule – mises à jour de dispositions transitoires s'appliquant à de nouvelles séries d'amendements aux règlements applicables au titre de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule;
  - les ancrages des ceintures de sécurité – une mise à jour concernant les véhicules M2 et M3, avec un siège orienté vers l'avant faisant face à un système intégré de retenue pour enfant, empêchant un impact entre l'adulte et l'enfant;
  - les ceintures de sécurité – mises à jour concernant les véhicules M2 et M3, avec un siège orienté vers l'avant faisant face à un système intégré de retenue pour enfant, empêchant un impact entre l'adulte et l'enfant;
  - la résistance des sièges – une mise à jour garantissant que seuls des appuie-tête sûrs puissent être montés sur les sièges dans toutes les places assises et toutes les catégories de véhicules;
  - les polluants visibles, mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumées des moteurs diesel) – une clarification de la formulation concernant l'usage du carburant de référence requis pour les essais d'émissions;
  - le vitrage de sécurité – une mise à jour introduisant une exemption pour une zone d'obscurcissement opaque possible sur le pare-brise des véhicules M2, facilitant l'installation de rétroviseurs intérieurs et de divers dispositifs de sécurité et de commodité sur les camions avec plateau de chargement de type ouvert;
  - l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour

---

<sup>2</sup> 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 véhicules à moteur – corrections des prescriptions relatives à la visibilité des feux rouges vers l’avant et/ou des feux blancs vers l’arrière du véhicule, et mises à jour des prescriptions relatives aux projections d’assistance à la conduite,
- les véhicules L3 – une mise à jour permettant la suppression progressive de l’installation d’anciennes lampes/anciens dispositifs d’éclairage,
- les cyclomoteurs – une mise à jour permettant la suppression progressive de l’installation d’anciennes lampes/anciens dispositifs d’éclairage, et
- les véhicules agricoles – une mise à jour permettant la suppression progressive de l’installation d’anciennes lampes/anciens dispositifs d’éclairage;
- les pièces de frein de rechange – une clarification concernant les prescriptions pour l’emballage et l’étiquetage de certains ensembles de garnitures de frein;
- l’impact frontal – une mise à jour introduisant des prescriptions pour la sécurité après accident des véhicules fonctionnant à l’hydrogène;
- l’impact latéral – une mise à jour introduisant des prescriptions pour la sécurité après accident des véhicules fonctionnant à l’hydrogène ainsi que diverses clarifications;
- les véhicules à chaîne de traction électrique – diverses clarifications, y compris des clarifications concernant la direction de l’impact dans l’essai d’intégrité mécanique;
- les systèmes de chauffage – une mise à jour facilitant l’adoption de la nouvelle technologie de «chauffage par rayonnement», qui peut être appliquée aux véhicules électriques;
- les dispositifs améliorés de retenue pour enfants – clarifications concernant le principe du passage de ceinture unique, ainsi que mises à jour introduisant des prescriptions et une procédure d’essai pour les ancrages des fixations inférieures;
- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible – une transposition du texte de la phase 2 du RTM ONU n° 13;
- le choc latéral contre un poteau – mises à jour introduisant des prescriptions pour la sécurité après accident des véhicules fonctionnant à l’hydrogène;
- le choc à l’avant, l’accent étant mis sur les systèmes de retenue – une mise à jour introduisant des prescriptions pour la sécurité après accident des véhicules fonctionnant à l’hydrogène;
- les systèmes d’ancrage ISOFIX, les ancrages des fixations supérieures ISOFIX et i-Size – une mise à jour introduisant des prescriptions et une procédure d’essai pour les ancrages des fixations inférieures, et une clarification concernant le nombre de positions ISOFIX;
- les dispositifs d’éclairage de la route – une mise à jour des prescriptions concernant les projections d’assistance à la conduite;

- l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sécurité du groupe motopropulseur électrique en cas de collision par l'arrière – une mise à jour introduisant des prescriptions pour la sécurité après accident des véhicules fonctionnant à l'hydrogène;
- l'essai WLTP – mises à jour introduisant la nouvelle approche du facteur d'utilité pour les hybrides rechargeables de l'extérieur, conformément aux dispositions récemment introduites dans la norme Euro 6e;
- les systèmes automatisés de maintien dans la voie – mises à jour associées aux prescriptions concernant la compatibilité électromagnétique;
- l'enregistreur de données de route – clarifications concernant la justesse des données d'accélération pour l'élément de données d'accélération latérale et longitudinale;
- les dispositifs empêchant l'utilisation non autorisée – une mise à jour concernant les prescriptions relatives à la compatibilité électromagnétique; et
- les dispositifs d'immobilisation – une mise à jour des prescriptions relatives à la compatibilité électromagnétique;
- des propositions de nouveau règlement ONU sur les enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU sur les systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus; et
- une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU n° 1 – une mise à jour fournissant des spécifications concernant le dispositif d'essai anthropomorphe WorldSID pour homme adulte du 50<sup>e</sup> centile à utiliser dans les essais relatifs à la protection des occupants des véhicules routiers en cas de choc latéral.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 14-16 novembre 2023.

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

- une proposition d'autorisation révisée d'élaborer un RTM ONU sur les émissions globales en conditions de conduite réelles, qui autorise la poursuite de travaux au titre du RTM ONU sur la base d'une méthodologie visant à déterminer les émissions en conditions de conduite réelle des véhicules légers adaptée de manière appropriée à des champs d'utilisation plus larges des véhicules et à des polluants supplémentaires;
- une proposition de demande d'autorisation pour l'élaboration d'un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules lourds électrifiés;
- une proposition de modification des orientations concernant les éléments de performance des enregistreurs de données de route appropriés pour adoption dans les résolutions ou règlements relevant des accords de 1958 et 1998, qui introduit des clarifications concernant la justesse des données d'accélération pour l'élément de données d'accélération latérale et longitudinale; et
- une proposition de mise à jour des recommandations pour la cybersécurité automobile et la mise à jour des logiciels en se référant à toutes les normes pertinentes et actuelles, y compris celles de l'ISO.

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.

En revanche, la proposition de complément 1 à la série 10 d'amendements au règlement ONU n° 17<sup>3</sup> n'est pas prête pour un vote lors de la réunion de novembre 2023 du WP.29 et doit continuer d'être discutée au sein d'un organe subsidiaire spécialisé du WP.29.

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»<sup>4</sup>.

#### *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, 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*

---

<sup>3</sup> ECE/TRANS/WP.29/2023/115

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

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<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162, sur les propositions de nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus, ainsi que sur une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU n<sup>o</sup> 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 Conseil<sup>1</sup>, 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 Conseil<sup>2</sup>, 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 Conseil<sup>3</sup> établit des dispositions administratives et des prescriptions techniques relatives à la réception par

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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,

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) En vertu de l'article 1<sup>er</sup> 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 14 au 16 novembre 2023, lors de la 191<sup>e</sup> 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<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162;  
  
des propositions de nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et de nouveau règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus; et  
  
une proposition de modification de la résolution mutuelle ONU n<sup>o</sup> 1.
- (6) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Ensemble avec la résolution de l'ONU, ils influenceront 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) Compte tenu de l'expérience acquise et de l'évolution technique, il est nécessaire de modifier ou de compléter les prescriptions relatives à certains éléments ou caractéristiques faisant l'objet des règlements ONU n<sup>os</sup> 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 et 162 et de la résolution mutuelle ONU n<sup>o</sup> 1.
- (8) Afin de prendre en compte le progrès technique et d'améliorer la sécurité, il convient d'adopter un nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route destinés aux véhicules lourds et un nouveau règlement ONU relatif aux systèmes de retenue pour enfants pour un transport plus sûr des enfants dans les bus.
- (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

---

composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n<sup>o</sup> 715/2007 et (CE) n<sup>o</sup> 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

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,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 191<sup>e</sup> session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra entre le 14 et le 16 novembre 2023, 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*