

**Bruxelles, le 26 mai 2025
(OR. en)**

9418/25

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0124 (NLE)**

**MI 330
ENT 79
UNECE 7**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de juin 2025

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 251 final.

p.j.: COM(2025) 251 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.5.2025
COM(2025) 251 final

2025/0124 (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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de juin 2025

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 des Nations unies pour l'Europe (WP.29), sur 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

Il existe deux accords visant à élaborer des prescriptions harmonisées ayant pour objet d'éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Il s'agit:

- de 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 et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (ci-après l'«accord de 1958 révisé»); et
- 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 (ci-après l'«accord parallèle»).

Ces accords sont entrés en vigueur pour l'UE respectivement 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 des Nations unies pour l'Europe

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 de l'ONU, doté d'un mandat spécifique et d'un règlement intérieur spécifique. Il fait office de forum mondial permettant d'engager un débat ouvert sur la réglementation des véhicules à moteur et sur 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'UE 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 révisé de 1958») (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 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, sur:

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 24 au 27 juin 2025, lors de sa 196^e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 et 175;

une proposition de nouveau règlement ONU relatif au système d'urgence de maintien dans la voie (ELKS); et

une proposition d'amendement à apporter au RTM ONU n^o 24.

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 essentiel 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^o 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur² 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.

² Abrogé et remplacé par le règlement (UE) 2019/2144.

Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil³ suit une approche similaire. Il établit les dispositions administratives et les prescriptions techniques applicables à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Il intègre les règlements adoptés au titre 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'UE.

Une fois que le WP.29 a adopté une proposition de nouveau règlement ONU ou de modification d'un règlement 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'UE doit être établie concernant les actes suivants:

- les propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 et 175 afin d'actualiser les dispositions concernant:
 - le bruit des véhicules à trois roues — les amendements proposés visent à introduire les toutes nouvelles dispositions de la norme internationale (ISO) 10844:2024 qui réduisent les différences d'une piste d'essai à l'autre dues à des divergences d'interprétation et d'application des prescriptions techniques;
 - le freinage des véhicules lourds — les amendements proposés visent à permettre l'utilisation d'un dispositif de verrouillage du frein de stationnement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction afin de satisfaire, en conditions statiques, aux prescriptions énoncées dans le règlement ONU n^o 13 concernant les systèmes de freinage de stationnement;
 - les ceintures de sécurité — les amendements proposés visent à clarifier la manière de réaliser l'essai d'ouverture de la boucle en simulant la charge résultant d'un corps de 60 kg;
 - la résistance mécanique des sièges — les amendements proposés visent à améliorer la protection des occupants de plus petite taille, en particulier des conductrices, contre les traumatismes cervicaux;
 - les pneumatiques pour les voitures particulières et leurs remorques — les amendements proposés visent à aligner certaines définitions et exigences sur les dernières dispositions de la norme ISO 4000-1:2024;
 - les émissions sonores des motocycles — les amendements proposés visent à étayer les dispositions ayant pour but de lutter contre les tentatives de contournement des essais et à faciliter les essais relatifs à la conformité de la production. Les amendements proposés visent également à introduire des dispositions supplémentaires en matière d'émissions sonores;

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).

- les dispositifs de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à clarifier les dispositions transitoires relatives à l'application des règlements ONU n^{os} 129 et 170;
- les pneumatiques pour les véhicules utilitaires et leurs remorques — les amendements proposés visent à apporter plusieurs clarifications;
- les saillies extérieures des véhicules utilitaires — les amendements proposés visent à mettre à jour les références à la procédure de détermination du point H et d'étalonnage de la machine tridimensionnelle utilisée pour cette mesure (point «H» 3-D);
- les pneumatiques pour les véhicules de la catégorie L — les amendements proposés visent à aligner les catégories d'utilisation «pneumatique normal», «pneumatique neige» et «pneumatiques à usage spécial» sur celles des règlements ONU n^{os} 30 et 54;
- l'équipement de direction — les amendements proposés visent à améliorer la terminologie relative à l'état du système à chaque nouveau «démarrage du moteur»/«cycle de fonctionnement» et à clarifier les dispositions relatives aux équipements de servodirection tels que les systèmes de commande électronique de la direction;
- les pneumatiques rechapés pour les voitures particulières et leurs remorques — les amendements proposés visent à introduire plusieurs corrections et à aligner la définition des pneumatiques neige sur les définitions figurant dans les règlements ONU n^{os} 109 et 172;
- les pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques — les amendements proposés visent à introduire plusieurs corrections et à aligner plusieurs définitions sur le règlement ONU n^s 54;
- la résistance au roulement, le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé — les amendements proposés visent à actualiser les renvois à la dernière spécification internationale ASTM F2493-24 et à la dernière norme internationale ISO 4000-1:2024 et à aligner les définitions sur celles figurant dans les règlements ONU n^{os} 30 et 54. Les amendements proposés visent également à normaliser la méthode de précision pour la mesure de la profondeur de l'eau;
- les systèmes améliorés de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à préciser les conditions préalables à l'attribution de numéros de réception par type à des «systèmes améliorés de retenue pour enfants» et à mieux coordonner l'attribution de numéros de réception par type entre les règlements ONU n^{os} 129 et 170;
- les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) — les amendements proposés visent à améliorer la terminologie relative à l'état du système à chaque nouveau «démarrage du moteur»/«cycle de fonctionnement»;
- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible — les amendements proposés visent à clarifier l'ordre des essais de perméation et de fuite;
- le montage des pneumatiques — les amendements proposés visent à apporter plusieurs corrections aux définitions et aux exigences des différentes catégories d'utilisation des pneumatiques;

- les systèmes actifs de freinage d’urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M₁ et N₁) — les amendements proposés visent à améliorer la terminologie relative à l’état du système à chaque nouveau «démarrage du moteur»/«cycle de fonctionnement»;
- les systèmes automatisés de maintien dans la voie (ALKS) — les amendements proposés visent à améliorer la terminologie relative à l’état du système à chaque nouveau «démarrage du moteur»/«cycle de fonctionnement»;
- les systèmes de retenue pour enfants aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar) — les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement sur les règlements ONU n^{os} 44 et 129 relatifs à la sécurité des adultes et des enfants;
- les systèmes d’aide à la conduite — les amendements proposés visent à introduire plusieurs corrections d’ordre rédactionnel;
- l’adhérence sur neige des pneumatiques rechapés et leur classement dans la catégorie des pneumatiques traction — les amendements proposés visent à instaurer une nouvelle classe de pneumatiques de référence et à introduire de nouvelles dispositions transitoires;
- 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 — les amendements proposés visent à introduire une nouvelle méthode de test de la sangle de la boucle et de nouvelles dispositions transitoires;
- les témoins de port de ceinture — les amendements proposés visent à clarifier les dérogations aux exigences relatives aux strapontins et à introduire de nouvelles dispositions transitoires; et
- le contrôle de l’accélération en cas d’erreur de pédale (ACPE) — les amendements proposés visent à définir des prescriptions relatives à l’homologation des systèmes ACPE pour les véhicules de la catégorie N₁ ainsi que des prescriptions supplémentaires en matière de performance pour d’autres scénarios; et
- une proposition concernant:
 - un nouveau règlement ONU relatif au système d’urgence de maintien dans la voie (ELKS) — cette proposition de nouveau règlement vise à transposer les prescriptions du règlement d’exécution (UE) 2021/646 de la Commission; et
 - un amendement au RTM ONU n^o 24 — les amendements proposés visent à améliorer le protocole de mesure des émissions de particules de frein dans son ensemble.

Le WP.29 prévoit de voter sur ces propositions lors de la réunion qu’il tiendra du 24 au 27 juin 2025.

De plus, la position de l’UE doit être établie en ce qui concerne:

- une demande d’autorisation d’élaborer un nouveau RTM ONU sur les enfants laissés dans des véhicules de la catégorie 1 — cette demande vise à autoriser la rédaction de

prescriptions réglementaires pour les véhicules de catégorie 1 et à lancer l'élaboration d'un nouveau RTM ONU parallèlement à un règlement ONU.

L'UE devrait soutenir les actes susmentionnés 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.

Tous ces actes ont une incidence très positive sur la compétitivité du secteur automobile de l'UE et sur le commerce international. Un vote en faveur de ces actes favoriserait le progrès technologique, permettrait de réaliser des économies d'échelle, empêcherait la fragmentation du marché intérieur et garantirait l'application uniforme des normes automobiles dans l'ensemble de l'UE.

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 ayant des effets juridiques.

Les règlements ONU mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'UE. Avec les RTM ONU, ils pourront influencer de manière décisive le contenu de la législation de l'UE 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 sur lequel une position est prise au nom de l'Union.

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.

Un acte envisagé peut avoir deux finalités ou composantes, dont l'une peut être identifiée comme principale et l'autre comme simplement accessoire. En l'espèce, 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 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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de juin 2025

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision 97/836/CE du Conseil¹, l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (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 l'«accord de 1958 révisé»). L'accord de 1958 révisé est entré en vigueur le 24 mars 1998.
- (2) Par 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 l'«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 les dispositions administratives et les prescriptions techniques applicables à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ce règlement intègre les règlements

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 révisé de 1958») (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>).

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° 715/2007 et (CE) n° 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>).

adoptés au titre de l'accord de 1958 révisé (ci-après les «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 (WP.29) peut adopter des propositions de modifications à apporter à des règlements ONU, à des règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) et à 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, ainsi que des propositions d'extension de mandats pour des RTM ONU.
- (5) Du 24 au 27 juin 2025, lors de la 196^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, le WP.29 pourrait adopter:
- (6) des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 et 175; une proposition de nouveau règlement ONU relatif au système d'urgence de maintien dans la voie (ELKS); et une proposition d'amendement à apporter au RTM ONU n^o 24.
- (7) Afin de refléter l'expérience sur le terrain et l'évolution technique lors du processus d'homologation de type, les prescriptions concernant certains aspects ou caractéristiques couverts par les règlements n^{os} 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 et 175, ainsi que par le RTM ONU n^o 24 doivent être modifiés ou complétés.
- (8) Afin de permettre le progrès technologique et de promouvoir la sécurité routière, un nouveau règlement ONU relatif au système d'urgence de maintien dans la voie (ELKS) doit être adopté.
- (9) Ces propositions sont conformes aux orientations stratégiques de l'Union concernant l'industrie automobile, à savoir le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen et le pacte pour une industrie propre.
- (10) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Avec le RTM ONU, ils influenceront le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de la réception par type des véhicules. Par conséquent, il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du WP.29, sur l'adoption de ces propositions,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 196^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, qui se tiendra du 24 au 27 juin 2025, est de voter en faveur des propositions énumérées dans l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président