

COM(2024) 61 final

ASSEMBLÉE NATIONALE
QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT
SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 février 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 février 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 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167

Bruxelles, le 12 février 2024
(OR. en)

6506/24

Dossier interinstitutionnel:
2024/0036(NLE)

MI 158
ECO 6
ENT 33
UNECE 3

NOTE DE TRANSMISSION

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

Date de réception: 12 février 2024

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

N° doc. Cion: COM(2024) 61 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} 10,
13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149,
150, 158 et 167

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 61 final.

p.j.: COM(2024) 61 final



Bruxelles, le 12.2.2024
COM(2024) 61 final

2024/0036 (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} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167

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 5 au 8 mars 2024, lors de sa 192^e session, le WP.29 pourrait adopter une série de:

propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167.

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,

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).

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} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167 visant à actualiser les dispositions concernant:
 - la compatibilité électromagnétique - corrections de références et autres modifications éditoriales;
 - le freinage des véhicules lourds – clarification des prescriptions relatives à l'essai de type IIA;
 - les sources d'éclairage à filament – une mise à jour d'une référence normative à la publication 60809 de la Commission électrotechnique internationale (CEI);
 - les nettoie-projecteurs – une mise à jour intégrant tous les faisceaux de croisement des séries 00 et 01 du règlement ONU n° 149 et d'autres modifications éditoriales;
 - les dispositifs de vision indirecte - clarifications des prescriptions relatives aux rétroviseurs et différents dispositifs intérieurs et extérieurs, y compris les modifications de dispositions transitoires;
 - l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour
 - les véhicules à moteur – corrections des références à la série 01 d'amendements au règlement ONU n° 148, clarifications de l'utilisation des feux de circulation diurne (DRL) avec d'autres feux, amélioration de la définition de la stabilité photométrique et autres mises à jour de prescriptions de performance (dans le cas des nouvelles séries d'amendement), y compris des modifications apportées aux dispositions transitoires,
 - les véhicules L3 – mises à jour introduisant des prescriptions relatives aux systèmes adaptatifs d'éclairage vers l'avant (AFS) pour les motocycles;
 - les pneumatiques destinés aux véhicules utilitaires légers et à leurs remorques – une mise à jour spécifiant 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;
 - les pièces mécaniques d'attelage - une mise à jour clarifiant la nécessité d'avoir un dispositif de soutien pour les remorques à essieu central, indépendamment du type de dispositif d'attelage;

- l'équipement de direction – mises à jour portant sur des problèmes de références croisées dans le règlement ONU n° 79 par rapport au règlement ONU n° 130 (système d'avertissement de franchissement de ligne);
- les pneumatiques des véhicules agricoles et de leurs remorques – une mise à jour étendant le champ d'application du règlement ONU aux pneumatiques de la catégorie de vitesse représentée par le symbole E, reflétant le progrès technologique, y compris d'autres clarifications de prescriptions et modifications éditoriales;
- les autobus et les autocars - véhicules M2 et M3 - corrections éditoriales dans la version française du règlement ONU;
- les sources lumineuses à diodes électroluminescentes (LED) - correction éditoriale des prescriptions relatives aux sources lumineuses à LED;
- le système d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS) – introduction du système d'avertissement de franchissement de ligne pour les véhicules à moteur des catégories M1 et N1, conformément à la réception UE par type, et adaptation des prescriptions autorisant l'utilisation des véhicules sur le marché australien, y compris les modifications apportées aux dispositions transitoires;
- les systèmes électroniques de contrôle de stabilité (ESC) – clarifications des prescriptions concernant le problème de saturation des pneumatiques;
- les dispositifs de signalisation lumineuse – clarification des prescriptions, modifications éditoriales et amélioration de la définition de la stabilité photométrique;
- les dispositifs d'éclairage de la route - clarifications et modifications des prescriptions, y compris les prescriptions relatives à la détection de panne pour le feu d'angle, modifications éditoriales, introduction de systèmes adaptatifs d'éclairage vers l'avant (AFS) pour les motocycles et une modification du point d'essai de stabilité photométrique du faisceau de croisement et du système adaptatif d'éclairage vers l'avant de classe C;
- les dispositifs rétro-réfléchissants – mises à jour clarifiant et corrigeant le texte des séries 00 et 01 d'amendements du règlement ONU n° 150 et l'alignement de la procédure à suivre dans le cas d'une réflexion de la surface tant pour la mesure du coefficient d'intensité lumineuse (CIL) que pour la mesure de la couleur;
- la marche arrière – une mise à jour améliorant la clarté de certaines dispositions et des modifications apportées aux prescriptions relatives au champ de vision à courte distance vers l'arrière, y compris le changement temporaire de la vision lors de manœuvres et la désactivation de l'image vers l'arrière en cas d'attelage; et
- la vision directe des usagers vulnérables de la route – une mise à jour introduisant des prescriptions relatives au volume visible à l'avant applicables aux véhicules équipés d'une cabine plus étroite ou dont les montants A sont positionnés en deçà du bord de la cabine.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 5-8 mars 2024.

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

- une proposition de modifications à apporter à l'annexe du document-cadre sur les véhicules automatisés, qui décrit les futures activités et les résultats à livrer d'ici mi-2026; et
- une proposition demandant l'autorisation de modifier les règlements techniques mondiaux n^{os} 6, 7 et 14 en vue du retrait de la référence à la machine relative au point H tridimensionnel.

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 mentionné dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'UE et de nature à influencer de manière décisive le contenu de la législation de l'UE dans le domaine de la réception des véhicules à moteur.

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.

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.

4.2. 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} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167

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 sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants

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 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).

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 5 au 8 mars 2024, lors de la 192^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, le WP.29 pourrait adopter: des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167.
- (6) Les règlements de l'ONU seront contraignants pour l'Union et 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^{os} 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 et 167
- (8) 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.
- (9) 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 192^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra entre le 5 et le 8 mars 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