COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.2.2025
COM(2025) 31 final

2025/0013 (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 en ce qui concerne les propositions de mars 2025 pour les règlements ONU

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 accords[1].

[1] Décision du Conseil 97/836/CE 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 4 au 7 mars 2025, lors de sa 195e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU nos 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 et 171;

une proposition de nouveau règlement ONU concernant la détermination de la puissance du système des véhicules électriques hybrides et des véhicules électriques purs ayant plus d'une machine électrique de propulsion; et

une proposition d'amendement à apporter à la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de sources lumineuses.

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) nº 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[2] suit une approche similaire. Il établit des dispositions administratives et des prescriptions techniques relatives à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ledit règlement intègre des règlements adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé dans le système de réception UE par type, soit en tant que prescriptions pour la réception par type, soit en tant qu'alternatives à la législation de l'Union.

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

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

– propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168, et 171 afin d'actualiser les dispositions concernant:

  – freinage des véhicules lourds – les amendements proposés visent à modifier les prescriptions relatives au ralentisseur, couvrant la masse combinée de l'ensemble du véhicule (c'est-à-dire un véhicule tracteur et une remorque). Les amendements proposés visent également à rectifier les prescriptions relatives au système de freinage de stationnement applicable aux véhicules à moteur:

  – appareil indicateur de vitesse et compteur kilométrique – les amendements proposés visent à mettre à jour les prescriptions existantes pour les compteurs kilométriques afin d'inclure des dispositions concernant: a) la précision des valeurs du compteur kilométrique présent à bord du véhicule, b) la protection contre la manipulation des valeurs du compteur kilométrique présent à bord du véhicule et c) la précision et la protection contre la manipulation des valeurs du compteur kilométriques affichées au conducteur;

  – installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse – les amendements proposés visent à aligner les prescriptions relatives à la visibilité des feux rouges vers l'avant et/ou des feux blancs vers l'arrière du véhicule avec la série 01 d'amendements aux règlements ONU n^{os} 148 et 149. Les amendements proposés visent à clarifier et à aligner les prescriptions applicables aux véhicules non routiers concernant l'inclinaison verticale des faisceaux de croisement en fonction de la hauteur de montage des feux. Les amendements proposés introduisent également une nouvelle caractéristique pour la trajectoire prédite en tant qu'élément des projections d'assistance au conducteur et améliorent la détection des défaillances et les prescriptions en matière de signalisation afin de refléter le progrès technologique en ce qui concerne les sources lumineuses multiples. Les amendements proposés mettent à jour les prescriptions concernant le flux

[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).

lumineux objectif total d'une ou plusieurs sources lumineuses ou d'un ou plusieurs modules de sources lumineuses pour un faisceau de croisement;

– émissions des moteurs à allumage par compression et à allumage commandé (GPL et GNC) – les amendements proposés visent à apporter des corrections éditoriales;

– équipement de direction – les amendements proposés visent à exclure certaines prescriptions de l'homologation pour des catégories supplémentaires de fonctions de direction commandées automatiquement, celles déjà couvertes par le règlement ONU nº 171;

– émissions des véhicules M1 et N1 – les amendements proposés visent à apporter des corrections éditoriales;

– systèmes de silencieux d'échappement de remplacement pour motocycles – les amendements proposés visent à améliorer les prescriptions évitant les manipulations avec des systèmes de silencieux d'échappement de remplacement non d'origine;

– homologation des moteurs destinés à être montés sur des tracteurs agricoles et forestiers et sur des engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur – les amendements proposés visent à apporter des corrections éditoriales;

– véhicules à chaîne de traction électrique – les amendements proposés visent à introduire de nouvelles dispositions concernant le traitement de la propriété intellectuelle des constructeurs et à améliorer les prescriptions relatives à la propagation thermique et à l'homologation des véhicules à chaîne de traction électrique;

– véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses – les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement ONU nº 105 sur la dernière version de l'accord concernant le transport international de marchandises dangereuses par route (ADR);

– antivols et systèmes d'alarme – les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement ONU nº 116 sur les prescriptions techniques du règlement ONU nº 10 dans le règlement ONU nº 157;

– roues de remplacement pour voitures particulières – les amendements proposés visent à clarifier certaines des dispositions du règlement ONU nº 124 en ce qui concerne l'essai des roues en alliage d'aluminium et en alliage de magnésium;

– véhicules de transport routier silencieux – les amendements proposés visent à clarifier les prescriptions concernant l'exigence de pression sonore maximum à l'avant du véhicule pour la marche arrière;

– dispositifs de signalisation lumineuse – l'amendement proposé vise à corriger une référence erronée pour la détermination de la taille du marquage d'homologation d'un unique feu de signalisation lumineuse;

– dispositifs d'éclairage de la route – les amendements proposés visent à corriger certaines prescriptions de mesure photométrique pour les feux de croisement, en modifiant notamment les prescriptions relatives à la détection des défauts et à la signalisation afin de refléter le progrès

technologique dans les sources lumineuses multiples. Les amendements proposés visent également à rectifier un certain nombre de valeurs d'intensité lumineuse maximales en conformité avec les tables de production;

– système de freinage d'urgence avancé (AEBS) pour M1/N1 – les amendements proposés visent à introduire, sur la base de la réception UE par type d'un véhicule entier, des dispositions relative à l'utilisation d'essais virtuels en tant qu'alternative à des essais physiques dans le règlement ONU nº 152;

– marche arrière – les amendements proposés visent à clarifier les conditions d'essai du système de caméra et de détection à l'arrière;

– dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée – les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement ONU nº 161 sur les prescriptions techniques du règlement ONU nº 10 dans le règlement ONU nº 157;

– dispositifs d'immobilisation – les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement ONU nº 162 sur les prescriptions techniques du règlement ONU nº 10 dans le règlement nº 157;

– systèmes d'alarme pour véhicules – les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement ONU nº 163 sur les prescriptions techniques du règlement ONU nº 10 dans le règlement ONU nº 157;

– émissions totales en conditions de conduite réelles (global RDE) – les amendements proposés visent à clarifier la nécessité d'utiliser une analyse de données à 3 phases ou à 4 phases en fonction en fonction du type de carburant du moteur (diesel ou essence). Les prescriptions proposées visent également à aligner les dispositions sur la correction de la concentration et des émissions du système portable de mesure des émissions (PEMS) sur celles du règlement ONU nº 49; et

– systèmes d'assistance au contrôle pour le conducteur (DCAS) – les prescriptions proposées visent à introduire de nouvelles dispositions pour permettre la régulation des manœuvres initiées par les systèmes compatibles DCAS et/ou de permettre de ne pas tenir compte des demandes «au volant»; et

– une proposition concernant:

– un nouveau règlement ONU relatif à la détermination de la puissance du système des véhicules électriques hybrides et des véhicules électriques purs ayant plus d'une machine électrique de propulsion – cette proposition de nouveau règlement vise à transposer les prescriptions du RTM ONU nº 21.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 4 au 7 mars 2025.

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

– une proposition visant à modifier la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de sources lumineuses – les amendements proposés visent à introduire de nouvelles catégories LW7A et LW7B de sources lumineuses à diodes électroluminescentes (LED).

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

Lesdits actes ont un impact très positif sur la compétitivité du secteur automobile et sur le commerce international de l'Union Un vote en 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»[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.

[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.

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.

2025/0013 (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 en ce qui concerne les propositions de mars 2025 pour les règlements ONU

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[1], l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»). L'accord de 1958 révisé est entré en vigueur le 24 mars 1998.

(2) En vertu de la décision 2000/125/CE du Conseil[2], 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 («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[3] 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

---

1 Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj).

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

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).

vertu de l'accord de 1958 révisé (ci-après dénommés «règlements ONU») dans le système de réception UE par type, soit en tant que prescriptions pour la réception par type, soit en tant qu'alternatives à la législation de l'Union.

(4) Conformément à l'article 1er de l'accord de 1958 révisé et à l'article 6 de l'accord parallèle, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29) peut adopter des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU, aux règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) et aux résolutions ONU, ainsi que des propositions de nouveaux règlements ONU, RTM ONU et résolutions ONU concernant l'homologation des véhicules. De plus, conformément à ces dispositions, le WP.29 peut adopter des propositions d'autorisations pour l'élaboration d'amendements à des RTM ONU ou pour l'élaboration de nouveaux RTM ONU, et peut adopter des propositions d'extension de mandats pour des RTM ONU.

(5) Du 4 au 7 mars 2025, lors de la 195e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, le WP.29 peut adopter: des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU nos 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 et 171; une proposition de nouveau règlement ONU concernant la détermination de la puissance du système des véhicules électriques hybrides et des véhicules électriques purs ayant plus d'une machine électrique de propulsion; et une proposition d'amendement à apporter à la résolution d'ensemble concernant la spécification commune des catégories de sources lumineuses.

(6) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Parallèlement à la résolution des Nations unies, 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 concernant l'adoption de ces propositions.

(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 nos 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 et 171; et la résolution d'ensemble sur la spécification commune des catégories de sources lumineuses doivent être modifiées ou complétées.

(8) Afin de permettre le progrès technologique et de promouvoir une mobilité propre, il convient d'adopter un nouveau règlement ONU sur la détermination de la puissance du système des véhicules électriques hybrides et des véhicules électriques purs ayant plus d'une machine électrique de propulsion.

(9) Ces propositions sont conformes aux orientations de la politique stratégique de l'Union concernant l'industrie automobile,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 195e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra du 4

au 7 mars 2025, 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