

Bruxelles, le 29.5.2017
COM(2017) 267 final

2017/0106 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à adopter au nom de l'Union européenne, au sein des comités compétents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions d'amendements aux règlements n^{os} 4, 6, 7, 14, 16, 19, 23, 30, 38, 48, 50, 51, 54, 55, 77, 80, 83, 87, 91, 98, 106, 112, 113, 119, 123, 129 et 143 de l'ONU, sur deux propositions d'amendements aux règlements techniques mondiaux n^{os} 1 et 15 de l'ONU, sur une proposition de nouveau règlement technique mondial de l'ONU concernant la procédure de mesure des émissions par évaporation, sur la confirmation du maintien de trois inscriptions dans le recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de l'ONU et sur une décision par consensus relative à l'emploi du terme «RTM ONU»

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• **Motivation et objectifs de la proposition**

Au niveau international, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) élabore des prescriptions harmonisées ayant pour objet d'éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes à l'accord de 1958 révisé et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

Conformément à la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997, 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé») et, conformément à la 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»), l'Union a adhéré à l'accord parallèle.

Les réunions du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29) ont lieu trois fois par an, en mars, en juin et en novembre. À chaque réunion, de nouveaux règlements de l'ONU et des amendements aux règlements ou aux règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU en vigueur sont adoptés afin de tenir compte du progrès technique. Ces amendements sont adoptés par l'un des six groupes de travail du WP.29 préalablement à chacune de ses réunions.

Au cours d'une réunion postérieure du WP.29, les amendements, les compléments et les rectificatifs sont soumis au vote final si le quorum est atteint et si une majorité qualifiée se dégage parmi les parties contractantes. Dans le cadre du WP.29, l'UE est partie à deux accords (l'accord de 1958 et celui de 1998). Une décision du Conseil, appelée «mégadécision», contenant la liste des règlements, des amendements, des compléments et des rectificatifs, est préparée pour chaque réunion du WP.29 et autorise la Commission à voter au nom de l'Union.

La présente décision du Conseil définit la position de l'Union concernant les règlements, les amendements, les compléments et les rectificatifs qui seront soumis au vote lors de la réunion de juin 2017 du WP.29, prévue du 19 au 23 juin 2017.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition complète et est parfaitement cohérente avec la politique du marché intérieur de l'Union en ce qui concerne l'industrie automobile.

Le système WP.29 renforce l'harmonisation internationale des normes pour les véhicules. L'accord de 1958 joue un rôle clé dans la réalisation de cet objectif étant donné qu'il permet aux constructeurs de l'UE de s'appuyer sur un ensemble commun de règlements relatifs à la réception par type, sachant que leurs produits seront reconnus par les parties contractantes 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.

Une démarche similaire a été suivie avec la directive 2007/46/CE, qui a remplacé les systèmes de réception des États membres par une procédure de réception de l'Union et établi un cadre harmonisé contenant des dispositions administratives et des prescriptions techniques générales pour tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ladite directive a intégré des règlements de l'Organisation des Nations unies (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. Depuis l'adoption de cette directive, les règlements de l'ONU ont été incorporés progressivement dans la législation de l'Union dans le cadre de la réception UE par type.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le système WP.29 est lié à la politique de l'Union concernant la compétitivité, sur laquelle la présente initiative a une incidence positive. La présente proposition est également cohérente avec les politiques de l'Union dans les domaines des transports et de l'énergie, qui sont dûment prises en compte dans le processus de rédaction et d'adoption des règlements de l'ONU relevant de l'accord de 1958.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 114, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité**

Le vote en faveur d'instruments internationaux comme les propositions de règlements de l'ONU, d'amendements aux règlements et projets de règlements techniques mondiaux de l'ONU et de leur intégration au système de l'Union pour la réception par type des véhicules à moteur ne peut être exprimé que par l'Union. Cette façon de procéder empêche la fragmentation du marché intérieur, tout en garantissant des normes équivalentes en matière d'environnement et de sécurité dans toute l'UE. Il en résulte également des avantages en termes d'économies d'échelle: les produits peuvent être conçus pour l'ensemble du marché de l'Union, voire pour le marché international, au lieu de devoir être adaptés pour obtenir une réception nationale par type dans chaque État membre.

Cette proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La présente décision du Conseil autorise la Commission à voter au nom de l'Union et est l'instrument proportionné, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la décision 97/836/CE du Conseil, pour définir une position unifiée de l'UE au sein de la CEE-ONU en ce qui concerne le vote sur les documents de travail proposés à l'ordre du jour de la réunion du WP.29. Par conséquent, la présente proposition est conforme au principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en garantissant en même temps un niveau élevé de sécurité et de protection publiques.

- **Choix de l'instrument**

Le recours à une décision du Conseil est requis par l'article 218, paragraphe 9, du TFUE aux fins d'établir les positions à adopter au nom de l'Union au sein d'une instance créée par un accord international.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet

- **Consultations des parties intéressées**

Sans objet

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Une expertise externe n'est pas pertinente dans le cas de la présente proposition. Celle-ci a cependant été examinée par le comité technique pour les véhicules à moteur.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition ne peut faire l'objet d'une analyse d'impact vu qu'elle n'est pas de nature législative et que des options stratégiques alternatives ne sont pas disponibles ou possibles.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'initiative n'a pas de répercussions sur la charge administrative, car les références de textes modifiés annexées à la mégadécision n'introduiront pas de nouvelles obligations administratives de déclaration ou autres pour les entreprises, y compris les PME. Au contraire, la réduction de la charge administrative fait partie des objectifs, car l'application de prescriptions harmonisées à l'échelle mondiale permet aux constructeurs de présenter le dossier de réception des systèmes et composants non seulement dans l'UE mais aussi sur les marchés d'exportation des parties contractantes à l'accord de 1958 qui ne font pas partie de l'UE.

La proposition a un effet très positif sur la compétitivité du secteur automobile et sur le commerce international de l'UE. L'acceptation, par les partenaires commerciaux de l'UE, des règlements harmonisés au niveau international sur les véhicules est reconnue comme la meilleure manière d'éliminer les barrières non tarifaires au commerce et d'ouvrir ou d'élargir l'accès au marché pour les entreprises du secteur automobile de l'UE.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a aucune incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente initiative n'a aucune incidence budgétaire.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La proposition définit la position de l'Union sur le vote concernant:

- les propositions d’amendements aux règlements n^{os} 4, 6, 7, 14, 16, 19, 23, 30, 38, 48, 50, 51, 54, 55, 77, 80, 83, 87, 91, 98, 106, 112, 113, 119, 123, 129 et 143 de l’ONU;
- les propositions d’amendements aux règlements techniques mondiaux n^{os} 1 et 15 de l’ONU;
- une proposition de nouveau règlement technique mondial de l’ONU sur la procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d’essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP);
- la confirmation du maintien des inscriptions n° 11, n° 12 et n° 13 dans le recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de l’ONU; et
- une décision par consensus relative à l’emploi du terme «RTM ONU» dans les documents officiels au titre de l’accord de 1998.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à adopter au nom de l'Union européenne, au sein des comités compétents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions d'amendements aux règlements n^{os} 4, 6, 7, 14, 16, 19, 23, 30, 38, 48, 50, 51, 54, 55, 77, 80, 83, 87, 91, 98, 106, 112, 113, 119, 123, 129 et 143 de l'ONU, sur deux propositions d'amendements aux règlements techniques mondiaux n^{os} 1 et 15 de l'ONU, sur une proposition de nouveau règlement technique mondial de l'ONU concernant la procédure de mesure des émissions par évaporation, sur la confirmation du maintien de trois inscriptions dans le recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de l'ONU et sur une décision par consensus relative à l'emploi du terme «RTM 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) Conformément à 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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé»).
- (2) Conformément à 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 («accord parallèle»).
- (3) La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil³ a remplacé les systèmes de réception des États membres par une procédure de réception de l'Union et établi un cadre harmonisé contenant des dispositions administratives et des

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 Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

prescriptions techniques générales pour tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ladite directive a intégré des règlements adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé (ci-après dénommés «règlements de l'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. Depuis l'adoption de cette directive, les règlements de l'ONU ont été incorporés progressivement dans la législation de l'Union dans le cadre de la réception UE par type.

- (4) Compte tenu de l'expérience acquise et de l'évolution technique, il convient d'adapter au progrès technique les exigences relatives à certains éléments ou certaines caractéristiques faisant l'objet des règlements n^{os} 4, 6, 7, 14, 16, 19, 23, 30, 38, 48, 50, 51, 54, 55, 77, 80, 83, 87, 91, 98, 106, 112, 113, 119, 123, 129 et 143 de l'ONU, ainsi que des règlements techniques mondiaux (RTM) n^{os} 1 et 15 de l'ONU.
- (5) Afin d'établir des dispositions uniformes en ce qui concerne la procédure de mesure des émissions par évaporation dans le cadre de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP EVAP), il y a lieu d'adopter un nouveau règlement technique mondial (RTM) de l'ONU.
- (6) Afin de maintenir, à la demande de l'Agence pour la protection de l'environnement et du Département des transports des États-Unis d'Amérique, les inscriptions n^o 11, n^o 12 et n^o 13 dans le recueil des règlements techniques mondiaux admissibles de l'ONU, il convient de confirmer ces inscriptions.
- (7) Afin d'harmoniser le format des termes avec les termes similaires employés dans le cadre d'accords équivalents, tels que l'accord de 1958, et donc d'améliorer la mise en œuvre de l'accord de 1998 sans pour autant le modifier, le terme «RTM ONU» devrait être utilisé dans les documents officiels au titre de l'accord de 1998.
- (8) Il convient d'établir la position à prendre au nom de l'Union, au sein des comités compétents de la CEE-ONU, à savoir du comité d'administration de l'accord de 1958 révisé et du comité exécutif de l'accord parallèle, en ce qui concerne l'adoption des actes de l'ONU précités,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité d'administration de l'accord de 1958 révisé et du comité exécutif de l'accord parallèle, au cours de la période allant du 19 au 23 juin 2017, est de voter en faveur des propositions énumérées à 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*