



Bruxelles, le 5.2.2020  
COM(2020) 42 final

2020/0020 (NLE)

Proposition de

## **DÉCISION DU CONSEIL**

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein des comités compétents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions de modifications des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16, la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.5 et les propositions d'autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE)**

## **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 de l'un des groupes de travail permanents dans le cadre institutionnel des Nations unies, à savoir le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies («groupe de travail 29» ou «WP.29»), sur l'adoption envisagée par ce groupe de travail de modifications apportées à des règlements de l'ONU en vigueur (au titre de l'accord de 1958 révisé) ou à des règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU (au titre de l'accord parallèle), ainsi qu'à une résolution au titre de l'accord de 1958 révisé.

### **2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **2.1. L'accord de 1958 et l'accord de 1998**

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 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») visent 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 CEE-ONU et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Ces accords sont respectivement entrés en vigueur pour l'UE le 24 mars 1998 et le 15 février 2000. Ils sont tous les deux administrés par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU («groupe de travail 29» ou «WP.29»).

L'Union européenne est partie à ces accords<sup>1</sup>.

#### **2.2. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) – Groupe de travail 29 ou WP. 29**

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

---

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

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

fait office de forum mondial permettant d'engager un débat ouvert sur la réglementation des véhicules à moteur et au sein duquel la mise en œuvre de l'accord de 1958 révisé et de l'accord parallèle est débattue. Tout État membre des Nations unies et toute organisation régionale d'intégration économique mise en place par des États 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 administrés par le WP.29.

Les réunions du WP.29 ont lieu trois fois par an: en mars, juin et novembre. À chaque session, de nouveaux règlements de l'ONU, de nouveaux règlements techniques mondiaux (RTM) de l'ONU et/ou des modifications apportées aux règlements et résolutions de l'ONU (au titre de l'accord de 1958 révisé) ou aux règlements techniques mondiaux et résolutions de l'ONU en vigueur au titre de l'accord parallèle peuvent être adoptés afin de tenir compte du progrès technique. Avant chaque réunion du WP.29, ces modifications sont tout d'abord examinées au niveau technique au sein d'organes subsidiaires spécialisés du WP.29.

Un vote est ensuite organisé au niveau du WP.29 (vote à la majorité qualifiée des parties contractantes présentes votant pour les propositions relevant de l'accord de 1958 révisé et vote par consensus des parties contractantes présentes votant pour les propositions relevant de l'accord parallèle).

La position à prendre au nom de l'Union concernant les nouveaux règlements et les nouveaux RTM, ainsi que leurs amendements, compléments et rectificatifs, est établie avant chaque réunion du WP.29 par une décision du Conseil au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

### **2.3. L'acte envisagé par le WP.29**

Entre le 10 et le 12 mars 2020, lors de sa 180<sup>e</sup> session, le WP.29 pourrait adopter les propositions de modifications des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16, la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.5 et les propositions d'autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE).

## **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 joue un rôle clé dans la réalisation de cet objectif, car il permet aux constructeurs de l'UE de s'appuyer sur un ensemble commun de règlements relatifs à la réception par type, en sachant que leurs produits seront reconnus par les parties contractantes comme étant conformes à leur législation nationale. Ce régime a permis, par exemple, que le règlement (CE) n<sup>o</sup> 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 approche similaire a été adoptée 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'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.

Une fois que les propositions de modifications des règlements de l'ONU ou les nouveaux règlements de l'ONU ont été adoptés par le WP.29, que ces actes ont été notifiés aux parties contractantes par le secrétaire exécutif de la CEE-ONU et en l'absence d'objections, dans les six mois, de la part des parties contractantes constituant une minorité de blocage, les actes peuvent finalement entrer en vigueur et être transposés dans les règles nationales applicables de chaque partie contractante. Dans l'UE, la transposition est achevée à la suite de la publication de ces actes au *Journal officiel de l'UE*.

Il est nécessaire, par conséquent, de définir la position de l'Union sur:

- les propositions de modifications des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU;
- les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16;
- la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.5;
- les propositions d'autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE);

qui seront soumises au vote lors de la réunion de mars 2020 du WP.29, organisée du 10 au 12 mars 2020.

L'Union devrait soutenir les actes susmentionnés, car ils vont tout à fait dans le sens de sa politique du marché intérieur concernant l'industrie automobile et sont conformes à ses politiques 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'UE. Un vote en leur faveur stimulera le progrès technologique, offrira des avantages en matière d'économies d'échelle, empêchera la fragmentation du marché intérieur et garantira des normes identiques en matière de protection de l'environnement et de sécurité dans toute l'Union.

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

## **4. BASE JURIDIQUE**

### **4.1. Base juridique procédurale**

#### *4.1.1. Principes*

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»<sup>2</sup>.

#### *4.1.2. Application en l'espèce*

Le WP.29 est un organe au sein duquel la mise en œuvre de l'accord de 1958 révisé et de l'accord parallèle est débattue entre les parties contractantes de la CEE-ONU.

Les actes que le WP.29 est appelé à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques.

Les règlements de l'ONU mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'Union et de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de la réception par type des véhicules. La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup> 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 adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé («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 la directive 2007/46/CE, les règlements de l'ONU ont été incorporés progressivement dans la législation de l'Union.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour 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. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

### *4.2.2. Application en l'espèce*

---

<sup>2</sup> Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

<sup>3</sup> 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).

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, 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 des comités compétents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, sur les propositions de modifications des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16, la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.5 et les propositions d'autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE)**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision 97/836/CE du Conseil<sup>4</sup>, l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés 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) Par la décision 2000/125/CE du Conseil<sup>5</sup>, l'Union a adhéré à l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle»). L'accord parallèle est entré en vigueur le 15 février 2000.
- (3) En vertu de l'article 1<sup>er</sup> de l'accord de 1958 révisé et de l'article 6 de l'accord parallèle, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU («groupe de travail 29» ou «WP.29») peut adopter, le cas échéant, les propositions de modifications des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51,

---

<sup>4</sup> Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord de 1958 révisé») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

<sup>5</sup> Décision 2000/125/CE du Conseil, du 31 janvier 2000, relative à la conclusion de l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle») (JO L 35 du 10.2.2000, p. 12).

55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16, la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.5 et les propositions d'autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE).

- (4) Lors de la 180<sup>e</sup> session du Forum mondial qui se tiendra entre le 10 et le 12 mars 2020, le WP.29 aura à adopter les actes susmentionnés relatifs aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques uniformes pour l'homologation des véhicules à roues et équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, ainsi qu'à des règlements techniques mondiaux applicables auxdits véhicules, équipements et pièces.
- (5) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union, au sein du WP.29, sur l'adoption de propositions de règlements de l'ONU, étant donné que les règlements de l'ONU seront contraignants pour l'Union et de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de la réception par type des véhicules.
- (6) La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup> 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 adoptés en vertu de l'accord de 1958 révisé («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 la directive 2007/46/CE, les règlements de l'ONU ont été incorporés progressivement dans la législation de l'Union.
- (7) Compte tenu de l'expérience acquise et de l'évolution technique, il convient de modifier ou de compléter les prescriptions relatives à certains éléments ou caractéristiques faisant l'objet des règlements n<sup>os</sup> 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 et 152 de l'ONU. En outre, il y a lieu de modifier certaines dispositions des règlements techniques mondiaux (RTM) n<sup>os</sup> 3, 6 et 16 de l'ONU. Il convient enfin d'adopter les amendements à la résolution d'ensemble R.E.5 et les autorisations d'élaborer un amendement au RTM n<sup>o</sup> 6 et d'élaborer un nouveau RTM concernant la détermination de la puissance des véhicules électrifiés (DPVE)
- (8) Le document de travail ECE/TRANS/WP.29/2020/25 du WP.29 concerne une proposition de complément 2 au règlement n<sup>o</sup> 144 de l'ONU (Systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident), qui n'est pas encore prête à être soumise au vote au sein du WP.29.
- (9) Le document de travail ECE/TRANS/WP.29/2020/2 du WP.29 concerne une proposition de complément 1 à la série 08 d'amendements au règlement n<sup>o</sup> 9 de l'ONU (bruit des véhicules à trois roues). Étant donné que l'UE n'applique pas les

---

<sup>6</sup> 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).



dispositions uniformes du règlement n° 9 de l'ONU, il n'est pas nécessaire d'établir une position de l'Union sur la proposition ECE/TRANS/WP.29/2020/2,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre au nom de l'Union, au sein du WP.29, lors de sa 180<sup>e</sup> session qui se tiendra entre le 10 et le 12 mars 2020, est de voter en faveur des propositions énumérées dans l'annexe de la présente décision.

*Article 2*

La position à prendre au nom de l'Union, au sein du WP.29, lors de sa 180<sup>e</sup> session qui se tiendra entre le 10 et le 12 mars 2020, est de voter contre la proposition de complément 2 au règlement n° 144 de l'ONU (Systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident, document de travail ECE/TRANS/WP.29/2020/25).

*Article 3*

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*