

COM(2023) 264 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 26 mai 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 26 mai 2023

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 des règlements ONU nos 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial, sur une proposition de modification du RTM ONU n° 13 et sur une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers

Bruxelles, le 23 mai 2023
(OR. en)

9699/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0160(NLE)**

**MI 448
ECO 44
ENT 107
UNECE 7**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	23 mai 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 264 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 des règlements ONU n ^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial, sur une proposition de modification du RTM ONU n° 13 et sur une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 264 final.

p.j.: COM(2023) 264 final



Bruxelles, le 23.5.2023
COM(2023) 264 final

2023/0160 (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 des règlements ONU n^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial, sur une proposition de modification du RTM ONU n^o 13 et sur une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers

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 ou à des règlements techniques mondiaux (RTM) 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 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;

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 20 au 22 juin 2023, lors de sa 190^e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications aux règlements ONU n^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153, et 155;

une proposition de nouveau règlement ONU concernant les émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial;

une proposition de modification au RTM ONU n^o 13 et

une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers.

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^o 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, 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'UE doit être établie concernant les actes suivants:

- des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153, et 155 afin d'actualiser des dispositions concernant:
 - le freinage des véhicules lourds;
 - les ceintures de sécurité;
 - les polluants visibles, la mesure de la puissance des moteurs à allumage par compression (fumée diesel);
 - les émissions sonores des motocycles
 - les émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé;
 - le bruit des véhicules des catégories M et N;
 - les pneumatiques pour véhicules utilitaires légers et leurs remorques;
 - les pneumatiques pour véhicules de catégorie L;
 - le freinage des véhicules de catégorie L;
 - l'équipement de direction;
 - les émissions des véhicules légers;
 - les émissions des véhicules M1 et N1;
 - la mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes;
 - la collision frontale;
 - la collision latérale;
 - les émissions de CO₂ et la consommation de carburant;
 - les pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires légers et leurs remorques;
 - les véhicules roulant au gaz naturel comprimé ou au gaz naturel liquéfié;

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^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).

- la résistance au roulement, le bruit de roulement et l’adhérence sur sol mouillé;
- la sécurité des piétons;
- les dispositifs améliorés de retenue pour enfants;
- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible;
- le choc latéral contre un poteau;
- le choc à l’avant, l’accent étant mis sur les systèmes de retenue;
- l’intégrité du système d’alimentation en carburant et la sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de collision à l’arrière; et
- la cybersécurité et le système de gestion de la cybersécurité;
- une proposition de nouveau règlement ONU concernant les émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial;
- une proposition de modification du RTM ONU n° 13 et
- une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers.

Le WP.29 prévoit de voter sur ces propositions lors de sa réunion des 20 et 22 juin 2023.

En outre, la position de l’UE doit être établie en ce qui concerne:

- une proposition d’autorisation révisée d’élaborer un nouveau RTM ONU sur les émissions en conditions de conduite réelles (RDE) au niveau mondial;
- une proposition de demande d’autorisation pour l’élaboration d’un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules utilitaires lourds électrifiés;
- une proposition d’amendement de ECE/TRANS/WP.29/2022/58 intitulé «New Assessment/Test Method for Automated Driving Guidelines for Validation Automated Driving System» (nouvelle méthode d’évaluation/d’essai concernant les lignes directrices relatives à la conduite automatisée, pour la validation d’un système de conduite automatisé);
- une proposition d’amendement à apporter au document d’interprétation concernant le règlement ONU n° 155;
- une proposition de rapport final sur l’état d’avancement de l’élaboration d’un nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers;
- une proposition de rapport final sur l’état d’avancement de l’amendement 1 au RTM ONU n° 13 et
- une proposition de prolongation de cinq ans dans le recueil des candidats de la liste n° 15 — Méthodologie japonaise concernant les émissions en conditions de conduite réelles.

L’Union devrait soutenir les actes susmentionnés, car ils vont dans le sens de sa politique du marché intérieur concernant l’industrie automobile et de 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 stimulerait le progrès technologique, offrirait des avantages en matière d'économies d'échelle, empêchera la fragmentation du marché intérieur et garantira que les normes dans le secteur automobile soient appliquées de la même façon dans toute 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 examinera 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. 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 pour lequel une position est prise au nom de l'UE.

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

³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014 dans l'affaire C-399/12, *Allemagne/Conseil*, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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 des règlements ONU n^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155, sur une proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial, sur une proposition de modification du RTM ONU n^o 13 et sur une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers

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

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,

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 (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 1er 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 20 au 22 juin 2023, lors de la 190^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} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155;
 - une proposition de nouveau règlement ONU sur les émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial;
 - une proposition de modification du RTM ONU n^o 13; et
 - une proposition de nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de frein pour les véhicules légers.
- (6) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Ensemble avec la RTM ONU, ils influenceront de manière décisive le contenu de la législation de l'UE 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 n^{os} 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 et 155 et du RTM ONU n^o 13.
- (8) Afin de permettre le progrès technique et de réduire l'empreinte environnementale, un nouveau règlement ONU sur les émissions en conditions de conduite réelles au niveau mondial et un nouveau RTM ONU sur la mesure en laboratoire des émissions des véhicules utilitaires légers doivent être adoptés,

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).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 190^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra entre le 20 et le 22 juin 2023, 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*