

# **COM(2025) 627 final**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

QUINZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2025/2026

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 09 octobre 2025

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 09 octobre 2025

## **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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2025

E 20073





Bruxelles, le 8 octobre 2025  
(OR. en)

13719/25

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2025/0317 (NLE)**

---

**MI 759  
ENT 210  
UNECE 12**

**PROPOSITION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 627 final
Objet:	Proposition de <b>DÉCISION DU CONSEIL</b> 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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2025

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 627 final.

---

p.j.: COM(2025) 627 final



COMMISSION  
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8.10.2025  
COM(2025) 627 final

2025/0317 (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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2025**

**FR**

**FR**

## **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. Ils concernent:

- 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'UE est partie à ces accords<sup>1</sup>.

---

<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 révisé de 1958») (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 11 au 14 novembre, lors de sa 197e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n° 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 et 176; et

une proposition de nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules lourds électrifiés;

## **3. POSITION À PRENDRE AU NOM DE L'UNION**

Étant donné qu'il s'agit d'un domaine dans lequel l'Union européenne a largement légiféré, il relève de la compétence exclusive de l'Union conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> 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° 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 et 176 afin d'actualiser les dispositions concernant:

- l'homologation internationale des véhicules entiers — les amendements proposés visent à mettre à jour la liste des prescriptions en matière d'homologation applicables aux composants et systèmes inclus dans la réception par type du véhicule entier;
- la compatibilité électromagnétique — les amendements proposés visent à clarifier et à rationaliser les exigences existantes, notamment à les aligner sur les dispositions les plus récentes en matière de normes industrielles;
- les ceintures de sécurité — les amendements proposés visent à supprimer les références à l'identifiant unique;
- les pédales de commande — les amendements proposés visent à mettre à jour les références à la procédure de détermination du point H et d'étalonnage de la machine tridimensionnelle utilisée pour cette mesure (point «H» 3-D);
- les systèmes de vision indirecte — les amendements proposés visent à introduire les exigences relatives à l'installation de rétroviseurs de surveillance et de systèmes de surveillance à caméra, moniteur et enregistreur et à clarifier les exigences existantes;
- l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse — les amendements proposés visent à supprimer l'exigence de 2 m de largeur pour les feux de stationnement, à permettre l'installation de feux de position latéraux combinés à des catadioptres sur la position avant latérale des semi-

<sup>2</sup> Abrogé et remplacé par le règlement (UE) 2019/2144.

<sup>3</sup> 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).

- remorques, à permettre l'installation d'un feu de manœuvre facultatif monté à l'arrière et à préciser la durée de l'indication optique du signal de réponse;
- les missions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC) — les amendements proposés visent à introduire de nouvelles dispositions pour permettre la réception par type des moteurs et véhicules à double carburant à hydrogène de type 1A, à inclure de nouveaux instruments de mesure et de nouvelles dispositions pour permettre la surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarquée lors des essais PEMS, et à modifier le champ d'application du règlement;
  - la protection contre une utilisation non autorisée des véhicules des catégories L1-L7 à guidon — les amendements proposés visent à introduire l'application de la clé virtuelle aux véhicules de catégorie L;
  - les feux spéciaux d'avertissement — les amendements proposés visent à corriger et à clarifier les dispositions existantes relatives à l'utilisation, notamment en ce qui concerne l'installation d'éventuelles couleurs;
  - les dispositifs de protection latérale — les amendements proposés visent à rendre les remorques extensibles conformes à toutes les exigences de protection latérale pour les remorques, quelle que soit leur longueur, afin d'éliminer le risque pour la sécurité des usagers de la route vulnérables lorsque la remorque se trouve en position d'extension maximale;
  - l'équipement de direction — les amendements proposés visent à garantir que, lorsque des véhicules présentent une fonctionnalité répondant à la définition de la fonction de direction à commande automatique (ACSF), ils sont tenus de satisfaire aux prescriptions correspondantes du règlement ONU n° 171;
  - les émissions des véhicules des catégories M1 et N1 — les amendements proposés visent à mettre à jour les prescriptions relatives à la préparation du dynamomètre avant un essai du type 6, à permettre l'homologation de type de véhicules qui relevaient auparavant du champ d'application uniquement en tant qu'extension sur la base de leur masse de référence, et à introduire la capacité du moteur dans la fiche de renseignements;
  - les pièces de rechange pour le système de freinage — les amendements proposés visent à remédier aux incohérences entre les informations requises sur la fiche de communication du règlement ONU n° 90 par rapport à d'autres règlements de l'ONU et à supprimer les références à l'identifiant unique;
  - les véhicules à propulsion électrique — les amendements proposés visent à aligner la traduction française sur l'original anglais;
  - les véhicules pour le transport de marchandises dangereuses — les amendements proposés visent à corriger les incohérences dans les prescriptions;
  - les véhicules des catégories M2 et M3 — les amendements proposés visent à améliorer l'accessibilité des véhicules de classe I des catégories M2 et M3;

- l'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs — les amendements proposés visent à aligner les exigences sur la version mise à jour de la norme ISO 2575;
- la protection des piétons — les amendements proposés visent à corriger l'incohérence entre les moments d'inertie du fémur et du tibia de la jambe factice;
- les systèmes améliorés de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à étendre la définition d'un module;
- les systèmes actifs de freinage d'urgence des véhicules des catégories (AEBS) pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 — les amendements proposés visent à introduire des dispositions pour l'utilisation d'essais virtuels en lieu et place des essais physiques;
- les véhicules à hydrogène et à pile à combustible — les amendements proposés visent à introduire des exigences pour les dispositifs de décompression activés thermiquement et leurs conduites d'alimentation et à tenir compte de la mise à jour de la norme ISO en tant que solution de remplacement;
- les systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-size— les amendements proposés visent à corriger les erreurs typographiques;
- les dispositifs de signalisation lumineuse — les amendements proposés visent à introduire des exigences pour les dispositifs de projection en marche arrière;
- les dispositifs d'éclairage de la route — l'amendement proposé vise à corriger la numérotation à l'intérieur d'un paragraphe et à clarifier les dispositions de l'annexe 8 relatives à la conformité de la production;
- la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) — les amendements proposés visent à intégrer un certain nombre de corrections et de clarifications, à rationaliser le texte et à modifier la fiche de renseignements afin d'assurer la cohérence entre la fiche de renseignements du constructeur et la fiche de réception par type;
- les mises à jour logicielles et système de gestion des mises à jour logicielles — les amendements proposés visent à introduire des exigences pour l'utilisation du numéro d'identification du logiciel RX;
- les systèmes d'aide à la conduite (DCAS) — les amendements proposés visent à supprimer les références superflues aux manœuvres initiées par le système et à introduire une nouvelle annexe contenant des orientations sur l'utilisation de la base de données internet sécurisée des Nations unies pour l'échange d'informations sur les incidents liés au fonctionnement du DCAS entre les autorités compétentes en matière de réception par type;
- les systèmes de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à apporter certaines clarifications et à corriger les incohérences;
- les ceintures de sécurité — les amendements proposés visent à corriger des erreurs rédactionnelles;

- le contrôle de l'accélération en cas d'erreur de pédale — les amendements proposés visent à introduire les dispositions relatives à l'initialisation du système; et
- l'assistance par affichage dans le champ de vision — les amendements proposés visent à introduire des exigences améliorées en cas de réinitialisation du système; et
- des propositions concernant:
  - un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules utilitaires lourds électrifiés — la présente proposition vise à fournir des méthodes harmonisées au niveau mondial pour déterminer la performance en matière de durabilité des batteries embarquées des véhicules utilitaires lourds électriques;
  - une révision de la résolution consolidée sur la construction des véhicules (R.E.3) — les amendements proposés visent à intégrer des définitions supplémentaires pour les systèmes de conduite automatisée et à introduire de nouvelles catégories de véhicules conformément au futur règlement ONU relatif aux systèmes de conduite automatisée;
  - un amendement à la résolution consolidée sur la construction des véhicules (R.E.3) — les amendements proposés visent à introduire des exigences relatives à l'utilisation du numéro d'identification du logiciel RX;
  - un rectificatif à la résolution mutuelle n° 1 (M.R.1) — l'amendement proposé vise à corriger une erreur rédactionnelle concernant l'unité du moment de l'inertie; et
  - un amendement à la résolution spéciale n° 1 (R.S.1) — l'amendement proposé vise à intégrer des définitions supplémentaires pour les systèmes de conduite automatisée et à introduire de nouvelles catégories de véhicules.

Le WP.29 prévoit d'organiser un vote sur ces propositions lors de sa réunion des 11 au 14 novembre 2025.

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

- une proposition de document d'orientation sur l'utilisation de la base de données pour l'échange d'informations et de documents concernant l'homologation, (DETA) aux fins du règlement ONU n° 171 (DCAS). et
- une demande d'autorisation d'élaborer un amendement au RTM n° 13 de l'ONU

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»<sup>4</sup>.

#### *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 mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'UE en vertu du droit international, conformément aux articles 1 et 12 de l'accord de 1958 révisé. Ensemble avec les résolutions 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 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 sur 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. En l'espèce, 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 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.

<sup>4</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.

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 des Nations unies pour l'Europe, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2025**

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>1</sup>, l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (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 l'**«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>2</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 (ci-après l'**«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<sup>3</sup> établit les dispositions administratives et les prescriptions techniques applicables à la réception par type et à la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes. Ce règlement intègre les règlements

<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 révisé de 1958»**) (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

<sup>2</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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

<sup>3</sup> 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>).

adoptés au titre de l'accord de 1958 révisé (ci-après les «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 (WP.29) peut adopter des propositions de modifications à apporter à des règlements ONU, à des règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) et à 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 11 au 14 novembre 2025, lors de la 197e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, le WP.29 pourrait adopter: des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n°s 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 et 176; une proposition de nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules lourds électrifiés; deux propositions d'amendement de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) une proposition de rectificatif à la résolution mutuelle n° 1 (M.R.1); et une proposition d'amendement à apporter à la résolution spéciale n° 1 (S.R.1).
- (6) Afin de refléter l'expérience de terrain et l'évolution technique au cours du processus d'homologation de type, il est nécessaire de modifier ou de compléter les prescriptions relatives à certains aspects ou caractéristiques faisant l'objet des règlements ONU n° 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 et 176.
- (7) Afin de permettre le progrès technologique et la décarbonation, il convient d'adopter un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries embarquées pour les véhicules utilitaires lourds électrifiés.
- (8) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Avec le RTM et les résolutions ONU, 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'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du WP.29, concernant l'adoption de ces propositions,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 197e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, qui se tiendra du 11 au 14 novembre 2025, est de voter en faveur des documents de travail ONU énumérés dans l'annexe de la présente décision.

Les représentants de l'Union au sein du WP29 peuvent accepter que des modifications mineures soient apportées au projet de décision sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

*Article 2*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*