

COM (2020) 656 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 16 octobre 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 16 octobre 2020

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 n^{os} 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, sur les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux nos 7, 15 et 18, sur la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3. et sur les propositions de deux nouveaux règlements ONU relatifs aux manœuvres en marche arrière et aux systèmes de détection au démarrage, ainsi que sur la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques

Bruxelles, le 14 octobre 2020
(OR. en)

11832/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0295(NLE)**

**MI 398
ECO 40
ENT 116
UNECE 14**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	14 octobre 2020
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2020) 656 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 nos 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, sur les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux nos 7, 15 et 18, sur la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3. et sur les propositions de deux nouveaux règlements ONU relatifs aux manœuvres en marche arrière et aux systèmes de détection au démarrage, ainsi que sur la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 656 final.

p.j.: COM(2020) 656 final



Bruxelles, le 14.10.2020
COM(2020) 656 final

2020/0295 (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 nos 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, sur les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux nos 7, 15 et 18, sur la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3. et sur les propositions de deux nouveaux règlements ONU relatifs aux manœuvres en marche arrière et aux systèmes de détection au démarrage, ainsi que sur la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques

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 nouveaux règlements de l'ONU et de modifications à des règlements de l'ONU existants, de nouveaux règlements techniques mondiaux de l'ONU et de modifications à des règlements techniques mondiaux de l'ONU existants, ainsi que d'une résolution.

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»).

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 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. 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

Les réunions du WP.29 ont lieu trois fois par an: en mars, juin et novembre. À chaque session, de nouveaux règlements ONU, de nouveaux règlements techniques mondiaux de l'ONU (RTM ONU) et/ou des modifications apportées aux règlements et résolutions de l'ONU en vigueur (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, ainsi que les résolutions, 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

Le 10 novembre 2020, lors de sa 182^e session, le WP.29 pourrait adopter les propositions de modifications des règlements ONU n° 0, 13, 16, 17, 35, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, la proposition de nouveau règlement ONU relatif aux émissions totales en conditions de conduite réelles, la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule, la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage, la proposition de nouveau règlement ONU relatif aux enregistreurs de données d'événement, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM ONU) nos 7, 15 et 18, la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques et la proposition d'amendements à la résolution mutuelle concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ) M.R.3.

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° 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur abroge plus

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).

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 est suivie par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil², qui 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 («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.

Une fois que les propositions de modifications des règlements ONU ou les nouveaux règlements 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 ONU n^{os} 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, qui concernent la mise à jour des dispositions relatives à l'homologation internationale des véhicules entiers, au freinage des véhicules lourds, aux ceintures de sécurité, à la résistance des sièges, aux systèmes de retenue pour enfants, aux pièces mécaniques d'attelage montées sur les véhicules à moteur, aux émissions polluantes des véhicules des catégories M₁ et N₁, aux dispositifs anti-encastrement avant, à la protection contre le choc avant et le choc latéral, aux véhicules à chaîne de traction électrique, aux systèmes d'adaptation au GPL et au GNC, au choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue, aux systèmes automatiques d'appel d'urgence, au système d'information concernant les angles morts, aux systèmes actifs de freinage d'urgence des véhicules des catégories M₁ et N₁ ainsi qu'à l'intégrité du système d'alimentation en carburant et à la sécurité électrique des chaînes de traction électrique en cas de choc arrière;
- la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule;
- la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage;
- les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM ONU) n^{os} 7, 15 et 18 relatifs aux appuie-tête, aux procédures d'essai mondiales harmonisées pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) et aux systèmes d'autodiagnostic (OBD) pour les véhicules de catégorie L;

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 proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques;
- la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ);

qui seront soumises au vote lors de la réunion de novembre 2020 du WP.29, qui aura lieu le 10 novembre 2020. En outre, il est nécessaire de définir la position de l'Union sur:

- les propositions d'autorisations pour l'élaboration d'amendements au RTM ONU n° 8 et l'élaboration d'un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules;
- les propositions de documents d'interprétation concernant les règlements ONU n° 155 et 156, ainsi que la proposition de directive concernant l'utilisation de la base de données pour l'échange d'homologations (DETA) dans le contexte du règlement ONU n° 155.

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 que les normes dans le secteur automobile soient appliquées de la même façon dans toute l'Union.

En revanche, étant donné que l'UE n'applique pas les prescriptions uniformes du règlement ONU n° 35, il n'est pas nécessaire d'établir une position de l'Union sur la proposition d'amendements au règlement ONU n° 35 examinée par le WP.29.

La proposition de nouveau règlement ONU concernant les émissions totales en conditions de conduite réelles et la proposition de nouveau règlement ONU concernant les enregistreurs de données d'événement ne sont pas prêtes pour un vote lors de la réunion de novembre 2020 du WP.29 et doivent être rediscutées.

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»³.

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 ONU mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'Union et, de même que les règlements techniques mondiaux et les résolutions de l'ONU, 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.

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

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.

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

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 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, sur les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux nos 7, 15 et 18, sur la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3. et sur les propositions de deux nouveaux règlements ONU relatifs aux manœuvres en marche arrière et aux systèmes de détection au démarrage, ainsi que sur la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques

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 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»). L'accord de 1958 révisé est entré en vigueur le 24 mars 1998.
- (2) Par 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»). L'accord parallèle est entré en vigueur le 15 février 2000.

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) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil³ 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 («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 1^{er} 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 des propositions de modifications des règlements ONU, des règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU) et des résolutions de l'ONU, ainsi que des propositions de nouveaux règlements ONU, de nouveaux RTM ONU et de nouvelles résolutions de l'ONU concernant l'homologation des véhicules. De plus, conformément à ces dispositions, le WP.29 peut adopter des propositions d'autorisations pour l'élaboration de RTM ONU ou pour l'élaboration d'amendements à des RTM ONU existants, ainsi que des propositions d'extension de mandats pour des RTM ONU.
- (5) Lors de la 182e session du Forum mondial qui se tiendra le 10 novembre 2020, le WP.29 de la CEE-ONU pourrait adopter les propositions de modifications des règlements ONU n^{os} 0, 13, 16, 17, 35, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule, la proposition de nouveau règlement ONU relatif à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage, la proposition de nouveau règlement de l'ONU relatif aux enregistreurs de données d'événement, les propositions de modifications des règlements techniques mondiaux (RTM ONU) n^{os} 7, 15 et 18, la proposition de nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques et la proposition d'amendements à la résolution mutuelle M.R.3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (VIAQ). De plus, le WP.29 doit adopter la proposition d'autorisations pour l'élaboration d'un amendement au RTM ONU n^o 8 et l'élaboration d'un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules.
- (6) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union, au sein du WP.29, sur l'adoption de ces propositions, étant donné que les règlements ONU seront contraignants pour l'Union et, de même que les RTM ONU et la résolution mutuelle, 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.
- (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 ONU n^{os} 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 et 153, ainsi que de la résolution mutuelle M.R.3.

³ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n^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).

- (8) De plus, certaines dispositions des RTM ONU n^{os} 7, 15 et 18 doivent être modifiées.
- (9) Afin de tenir compte du progrès technique et d'améliorer la sécurité des véhicules et la mesure des émissions, il convient d'adopter deux nouveaux règlements ONU relatifs à l'homologation des dispositifs d'aide à la vision lors des manœuvres en marche arrière et des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables derrière le véhicule, ainsi qu'à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage. En parallèle, il convient d'adopter un nouveau règlement technique mondial sur la détermination de la puissance des véhicules électriques.
- (10) Afin de permettre l'élaboration de nouvelles prescriptions techniques, les propositions d'autoriser l'élaboration d'un amendement au RTM ONU n° 8 et d'un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules doivent être adoptées sur la base des demandes, soit des parties contractantes de la CEE-ONU parrainant les travaux sur les RTM ONU, soit des organes subsidiaires spécialisés du WP.29.
- (11) Afin de garantir la cohérence de l'interprétation des règlements ONU n^{os} 155 et 156, il convient d'adopter les propositions de documents d'interprétation concernant les deux règlements, ainsi que la proposition de directive sur l'utilisation de la base de données pour l'échange d'homologations (DETA) dans le contexte du règlement ONU n° 155.
- (12) Le 16 juin 2020, le Conseil a adopté la décision (UE) 2020/848⁴ relative à la position à prendre concernant le RTM ONU n° 7 et les propositions d'autoriser l'élaboration d'un amendement au RTM ONU n° 8 et d'un nouveau RTM ONU sur la durabilité des batteries des véhicules lors de la 181^e session du WP.29 de la CEE-ONU, qui s'est tenue le 24 juin 2020. Le WP.29 n'a cependant pas été en mesure de procéder au vote lors de cette session et a décidé de soumettre à nouveau les propositions au vote lors de la session de novembre,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 182^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU, qui se tiendra le 10 novembre 2020, 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.

⁴ Décision (UE) 2020/848 du Conseil du 16 juin 2020 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, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 et 152, sur les propositions de modifications aux règlements techniques mondiaux n^{os} 3, 6, 7, 16 et 19, sur la proposition d'amendements à la résolution d'ensemble R.E.3. et sur les propositions de cinq nouveaux règlements ONU relatifs à la sécurité, aux émissions et à l'automatisation dans le domaine des véhicules à moteur.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*