

COM(2026) 87 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 février 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 février 2026

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, en ce qui concerne les propositions de règlements ONU de mars 2026

**Bruxelles, le 12 février 2026
(OR. en)**

6314/26

**Dossier interinstitutionnel:
2026/0053 (NLE)**

**MI 122
ENT 24
UNECE 1**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 février 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 87 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 des Nations unies pour l'Europe, en ce qui concerne les propositions de règlements ONU de mars 2026

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 87 final.

p.j.: COM(2026) 87 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2026
COM(2026) 87 final

2026/0053 (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, en ce qui concerne les propositions de règlements ONU de mars 2026

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, sur l'adoption de modifications à des règlements ONU existants.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. Accord révisé de 1958 et accord parallèle

Il existe deux accords visant 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 Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. Il s'agit:

- de 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 l'«accord révisé de 1958»); et
- 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 (ci-après l'«accord parallèle»).

Ces accords sont entrés en vigueur pour l'Union respectivement le 24 mars 1998 et le 15 février 2000. Les travaux liés à ces accords sont supervisés par le WP.29.

2.2. Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe

Le WP.29 offre un cadre idéal pour l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des règlements concernant les véhicules. Le WP.29 est un groupe de travail permanent dans le cadre institutionnel des Nations unies, doté d'un mandat et d'un règlement intérieur spécifiques. Il fait office de forum mondial permettant d'engager un débat ouvert sur la réglementation des véhicules à moteur et sur la mise en œuvre de l'accord révisé de 1958 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 peuvent 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 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 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 ont lieu trois fois par an: en mars, en juin et en 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 révisé de 1958; 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 révisé de 1958; ou

par un vote 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, sur:

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. Acte envisagé par le WP.29

Du 10 au 13 mars 2026, lors de sa 198^e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n° 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 et 177;

des propositions de nouveaux règlements ONU:

sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et véhicules utilitaires légers;

sur les systèmes de surveillance embarqués (OBM), le passeport environnemental du véhicule (PEV) et l'affichage des données environnementales à bord du véhicule;

sur les systèmes d'extinction d'incendie moteur;

sur le système d'avertissement en cas de somnolence ou de perte d'attention du conducteur; et

sur le système avancé d'avertissement en cas de distraction du conducteur; et

une proposition d'amendement à apporter à la résolution d'ensemble sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses.

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 révisé de 1958 joue un rôle clé dans la réalisation de cet objectif. Les constructeurs de l'Union 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, qui a plus tard été abrogé et remplacé par le règlement (UE) 2019/2144, abroge plus de 50 directives de l'Union et les remplace par les règlements correspondants élaborés dans le cadre de l'accord révisé de 1958.

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 révisé de 1958 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 ONU ou de modification d'un règlement 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 six mois, l'acte entre en vigueur. Ensuite, chaque partie contractante peut transposer l'acte dans ses règles nationales applicables. Dans l'Union, la publication de l'acte au *Journal officiel de l'Union européenne* achève le processus de transposition.

La position de l'Union doit être établie concernant les actes suivants:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n° 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 et 177 visant à actualiser les dispositions concernant:

- la compatibilité électromagnétique: les amendements proposés visent à aligner diverses références sur les normes industrielles applicables les plus récentes;
- le freinage des véhicules lourds: les amendements proposés visent à permettre l'application des dispositions existantes aux véhicules automatisés, y compris ceux qui ne sont pas équipés de commandes manuelles, à permettre la lecture en direct des valeurs du signal de demande d'actionnement du frein lors des contrôles techniques périodiques, à préciser que l'utilisation de toute commande du système de freinage, pour tester l'efficacité du système de freinage de secours en cas de défaillance, est autorisée et à introduire les dispositions relatives à la réception par type d'un dispositif de verrouillage du frein de stationnement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction ou en association avec ce dernier pour maintenir le véhicule immobile;
- les freins des véhicules des catégories M₁ et N₁: les amendements proposés visent à clarifier les dispositions existantes concernant les conditions d'activation d'un signal d'arrêt d'urgence (ESS) par l'application du

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° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

système de freinage de service au moyen de la commande de frein de stationnement électrique (EPB), à permettre l'application des dispositions existantes aux véhicules automatisés, y compris ceux qui ne sont pas équipés de commandes manuelles, à introduire les dispositions relatives à la réception par type d'un dispositif de verrouillage du frein de stationnement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction ou en association avec ce dernier pour maintenir le véhicule immobile, et à permettre la lecture en direct des valeurs du signal de demande d'actionnement du frein lors des contrôles techniques périodiques;

- l'indicateur de vitesse et le compteur kilométrique: les amendements proposés visent à remédier à l'incohérence des prescriptions prévues dans les règlements ONU n° 125 et 176 en ce qui concerne l'assistance par affichage dans le champ de vision et celles applicables dans le règlement ONU n° 39;
- les émissions de gaz polluants par des motocycles: les amendements proposés au règlement ONU n° 40 visent à aligner les prescriptions sur les dispositions de la norme d'émission Euro 3;
- les émissions sonores des motocycles: les amendements proposés visent à clarifier l'interprétation du rapport à utiliser lors des essais de conformité de la production (CoP) en cas de conditions atmosphériques et environnementales différentes;
- l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse: les amendements proposés visent à clarifier les prescriptions en matière de tension pour les diodes électroluminescentes (DEL) et les prescriptions relatives à l'activation des feux indicateurs de direction, afin d'assurer la compatibilité avec les systèmes d'aide au contrôle du véhicule;
- les moteurs GPL et GNC: les amendements proposés visent à introduire des prescriptions relatives aux dispositifs embarqués pour la surveillance de la consommation de carburant (OBFCM);
- l'équipement de direction: les amendements proposés visent à mettre à jour les dispositions transitoires et à permettre l'application des dispositions existantes aux véhicules automatisés, y compris ceux qui ne sont pas équipés de commandes manuelles;
- les émissions des véhicules des catégories M₁ et N₁: les amendements proposés visent à introduire de nouvelles prescriptions fondées sur la norme Euro 7, y compris sur les dispositifs et stratégies de falsification, ainsi que sur les mesures anti-manipulation, la sécurité et la cybersécurité. Les amendements proposés visent également à supprimer l'essai du type 2 et à introduire des dispositions relatives à l'allongement de la durée de vie, ainsi que des prescriptions de conformité en service s'agissant de la durabilité des batteries des véhicules;
- les véhicules des catégories M₂ et M₃: les amendements proposés visent à clarifier les obligations des constructeurs en ce qui concerne la fourniture d'informations relatives à l'emplacement et à l'utilisation sûre des issues de secours et des extincteurs;
- les systèmes d'avertissement de franchissement de ligne: les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement sur les conditions de

réactivation automatique du système «à chaque nouveau démarrage du moteur/cycle de fonctionnement»;

- le contrôle électronique de la stabilité: les amendements proposés visent à aligner le texte du règlement sur les conditions de réactivation automatique du système «à chaque nouveau démarrage du moteur/cycle de fonctionnement»;
- les dispositifs de signalisation lumineuse: les amendements proposés visent à introduire des corrections d'ordre rédactionnel concernant le marquage des sources lumineuses et à apporter des précisions dans le cas où les limites de tolérance sont calculées;
- les dispositifs d'éclairage de la route: les amendements proposés visent à préciser les prescriptions relatives au marquage des projecteurs suivant leur fonction et à améliorer l'exactitude de la méthode instrumentale de réglage;
- la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP): les amendements proposés visent à introduire de nouvelles prescriptions fondées sur la norme Euro 7, qui comprennent de nouvelles dispositions relatives au nombre de particules (PN10), une nouvelle limite pour la mesure des émissions par évaporation au moyen d'une enceinte SHED, une mise à jour des dispositions relatives aux dispositifs embarqués pour la surveillance de la consommation de carburant, ainsi que d'autres adaptations aux progrès techniques. Les amendements proposés visent également à introduire de nouvelles annexes contenant des prescriptions relatives à la durabilité des batteries des véhicules et à un nouvel essai permettant de mesurer l'autonomie des véhicules électriques purs aux basses températures;
- les émissions en conditions réelles de conduite (RDE) au niveau mondial: les amendements proposés visent à modifier le champ d'application du règlement ONU n° 168 afin de l'aligner sur celui du règlement (UE) 2024/1257 applicable aux véhicules utilitaires légers et à ajouter un concept de niveaux semblable à celui défini dans le règlement ONU n° 154; et
- la détermination de la puissance du système: les amendements proposés visent à aligner le champ d'application du règlement ONU n° 177 sur le règlement (UE) 2024/1257 (Euro 7);

des propositions de nouveaux règlements ONU:

- sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et véhicules utilitaires légers;
- sur les systèmes de surveillance embarqués (OBM), le passeport environnemental du véhicule (PEV) et l'affichage des données environnementales à bord du véhicule;
- sur les systèmes d'extinction d'incendie moteur;
- sur le système d'avertissement en cas de somnolence ou de perte d'attention du conducteur; et
- sur le système avancé d'avertissement en cas de distraction du conducteur; et

une proposition d'amendement à apporter à la résolution d'ensemble sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses, introduisant de nouvelles catégories de sources lumineuses à DEL de remplacement.

Le WP.29 prévoit de voter sur ces propositions lors de la réunion qu'il tiendra du 10 au 13 mars 2026.

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

une proposition d'amendement à l'annexe 2 de l'accord de 1958, qui vise à préciser les critères de désignation des services techniques dans le cas des règlements ONU contenant des dispositions en matière d'audit, par un renvoi aux prescriptions de la norme ISO/IEC 17021; et

une demande d'autorisation de lancer la phase 3 des travaux du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques.

L'Union 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.

Tous ces actes ont une incidence très positive sur la compétitivité du secteur automobile de l'Union et sur le commerce international. 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'Union.

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»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 révisé de 1958 et de l'accord parallèle.

Les actes que le WP.29 est appelé à adopter sont des actes qui ont des effets juridiques.

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.

Les règlements ONU mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément aux articles 1^{er} et 12 de l'accord révisé de 1958. Ensemble avec la résolution 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. En conséquence, la base juridique matérielle de la décision proposée est 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.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGÉ

Étant donné que l'acte du WP.29 modifiera plusieurs règlements ONU et une résolution ONU et permettra l'adoption de nouveaux règlements ONU, il y a lieu de le publier au *Journal officiel de l'Union européenne* une fois qu'il sera adopté.

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, en ce qui concerne les propositions de règlements ONU de mars 2026

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 ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (ci-après l'«accord révisé de 1958»). L'accord révisé de 1958 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 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 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

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

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

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° 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>).

vertu de l'accord révisé de 1958 (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 1^{er} de l'accord révisé de 1958 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 10 au 13 mars 2026, lors de la 198^e 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° 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 et 177; une proposition de nouveau règlement ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et véhicules utilitaires légers; une proposition de nouveau règlement ONU sur les systèmes de surveillance embarqués (OBM), le passeport environnemental du véhicule (PEV) et l'affichage des données environnementales à bord du véhicule; une proposition de nouveau règlement ONU sur les systèmes d'extinction d'incendie moteur; une proposition de nouveau règlement ONU sur le système d'avertissement en cas de somnolence ou de perte d'attention du conducteur; une proposition de nouveau règlement ONU sur le système avancé d'avertissement en cas de distraction du conducteur; et une proposition d'amendement à apporter à la résolution d'ensemble sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses.
- (6) Afin de tenir compte de l'expérience pratique et de l'évolution technique au cours du processus de réception par type, il est nécessaire de modifier ou de compléter les prescriptions relatives à certains aspects ou caractéristiques faisant l'objet de la résolution ONU sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses et des règlements ONU n° 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 et 177.
- (7) Afin de permettre les progrès technologiques et de promouvoir la décarbonation, il convient d'adopter de nouveaux règlements ONU sur la mesure en laboratoire des émissions de freinage des voitures particulières et véhicules utilitaires légers, sur les systèmes OBM, le PEV et l'affichage des données environnementales à bord du véhicule, sur les systèmes d'extinction d'incendie moteur, sur le système d'avertissement en cas de somnolence ou de perte d'attention du conducteur et sur le système avancé d'avertissement en cas de distraction du conducteur.
- (8) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Parallèlement à la résolution des Nations unies, 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 198^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE-ONU, qui se tiendra du 10 au 13 mars 2026, est de voter en faveur des documents de travail ONU énumérés à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Les représentants de l'Union au sein du WP.29 peuvent accepter que des modifications techniques mineures soient apportées au projet de décision sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président/La présidente*