

COM(2026) 243 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 03 juin 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 03 juin 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 juin 2026

Bruxelles, le 1^{er} juin 2026
(OR. en)

9951/26

**Dossier interinstitutionnel:
2026/0119 (NLE)**

**MI 564
ENT 129
UNECE 7**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	1 ^{er} juin 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 243 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 juin 2026

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 243 final.

p.j.: COM(2026) 243 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.6.2026
COM(2026) 243 final

2026/0119 (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 juin 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 intérieurs 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 23 au 26 juin 2026, lors de sa 199^e session, le WP.29 peut adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 et 180;

des propositions de nouveaux règlements ONU:

sur l'hydrogène liquide;

sur des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes de conduite automatisés; et

sur des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne leurs performances en matière d'abrasion;

des propositions de modifications aux RTM ONU n^{os} 9 et 13; et

une proposition de nouveau RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés.

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^{os} 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 et 180 afin de mettre à jour les dispositions portant sur les domaines suivants:

- freinage des véhicules lourds — les amendements proposés visent à garantir une interprétation harmonisée et cohérente des conditions de déclenchement d'un signal d'arrêt d'urgence, généré par l'actionnement du système de freinage de service;
- résistance des sièges, de leurs ancrages et des appuie-tête — les amendements proposés visent à clarifier les procédures d'essai pour vérifier la dissipation d'énergie au niveau des appuie-tête;
- installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse — les amendements proposés visent à instaurer la possibilité d'une signalisation lumineuse,

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).

sous forme de projection de motifs sur la chaussée, pour les autres usagers de la route, au moyen d'une nouvelle fonction de signalisation lumineuse (projection par les indicateurs de direction);

- bruit des véhicules des catégories M et N — les amendements proposés visent à remplacer la référence au RTM ONU n° 21 par une référence au paragraphe correspondant dans le règlement ONU n° 177 afin d'éviter d'éventuelles divergences futures entre ces deux textes, et à introduire un «mode par défaut» et des prescriptions applicables aux émissions sonores extérieures renforcées;
- pneumatiques pour motocycles/cyclomoteurs — les amendements proposés visent à éviter que des pneumatiques pour bicyclettes soient certifiés comme pneumatiques pour cyclomoteurs;
- équipement de direction — les amendements proposés visent à clarifier et harmoniser le champ d'application du règlement existant en la matière et du règlement ONU n° 171 en ce qui concerne la fonction de direction à commande automatique, en particulier en ce qui concerne les capacités de stationnement et le stationnement commandé à distance;
- véhicules électriques — les amendements proposés visent à instaurer des prescriptions en matière d'avertissement et d'actionnement du freinage automatique en cas de défaillance des systèmes de stockage d'énergie électrique rechargeables applicables aux remorques;
- pneumatiques pour véhicules agricoles — les amendements proposés visent à fournir des précisions sur les inscriptions à apporter sur les pneumatiques pour les catégories de vitesse D et E;
- pneumatiques rechapés pour les voitures particulières et leurs remorques — les amendements proposés visent à apporter des précisions sur le rôle du fournisseur de matériaux et à simplifier la liste des pneumatiques classés comme pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes;
- pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et leurs remorques — les amendements proposés visent à apporter des précisions sur le rôle du fournisseur de matériaux et à simplifier la liste des pneumatiques classés comme pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes;
- pneumatiques: résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé — les amendements proposés visent à supprimer du règlement toutes les dispositions relatives à l'abrasion des pneumatiques et à en faire un nouveau règlement ONU sur l'abrasion des pneumatiques;
- sécurité des piétons — les amendements proposés visent à apporter des précisions sur la portée des données issues des essais relatifs au pare-brise devant être fournies aux fins de la réception par type et à transposer le RTM n° 9, amendement 3, concernant les prescriptions techniques pour les systèmes déployables de protection des piétons;
- systèmes améliorés de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à préciser que le retrait d'un module peut également nécessiter la réalisation d'essais supplémentaires avec des mannequins de tailles différentes, à remédier à l'inadéquation entre les dimensions supposées des hauteurs d'épaules chez les nouveau-nés prématurés et les hauteurs d'épaules réelles issues des ensembles de

données anthropométriques collectés, et à supprimer des prescriptions les descriptions de l'identifiant unique;

- systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 — les amendements proposés visent à clarifier les dispositions ayant pour objet de résoudre les problèmes liés à la réception des véhicules des catégories M2, M3 et N2 et à assurer ainsi une meilleure harmonisation entre le règlement existant en la matière et le règlement ONU n° 152;
- véhicules à hydrogène et à pile à combustible — les amendements proposés visent à apporter un certain nombre de modifications rédactionnelles;
- dispositifs de signalisation lumineuse — les amendements proposés visent à instaurer les prescriptions relatives à la projection de motifs sur la chaussée par les indicateurs de direction;
- AEBS pour les véhicules des catégories M1 et N1 — les amendements proposés visent à clarifier les dispositions ayant pour objet de résoudre les problèmes liés à la réception des véhicules des catégories M2, M3 et N2 et à assurer ainsi une meilleure harmonisation entre le règlement existant en la matière et le règlement ONU n° 131;
- systèmes de retenue pour enfants aux fins de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar — les amendements proposés visent à mettre en place une solution permettant d'équiper les systèmes de retenue pour enfants avec des ceintures à deux points, afin que les enfants soient maintenus dans le siège en cas de retournement ou de choc avant;
- systèmes d'aide au contrôle du véhicule — les amendements proposés visent à instaurer de nouvelles prescriptions en ce qui concerne les «manœuvres déclenchées par le système» sur autoroute sans activation de la demande «mains sur le volant» ainsi que les «manœuvres déclenchées par le système» dans les scénarios hors autoroute avec maintien de la demande «mains sur le volant»;
- pneumatiques rechapés: adhérence sur neige et classement dans la catégorie des pneumatiques traction — les amendements proposés visent à introduire une définition révisée du «fournisseur de la bande de roulement utilisée pour le procédé de rechapage» en ce qui concerne la conformité de la production, à améliorer la cohérence entre les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs par un alignement sur les prescriptions du règlement ONU n° 117, à instaurer de nouvelles dispositions transitoires et à traiter un certain nombre de questions d'ordre rédactionnel; et
- une série de propositions — les amendements proposés visent à apporter des modifications pour permettre l'application des règlements ONU concernés aux véhicules automatisés, y compris à ceux qui ne sont pas équipés de commandes manuelles;

des propositions de nouveaux règlements ONU concernant:

- l'hydrogène liquide, pour élaborer des prescriptions applicables aux véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 et aux systèmes fonctionnant à l'hydrogène liquéfié;
- les systèmes de conduite automatisés et l'établissement de dispositions uniformes en matière de sécurité et d'une méthodologie harmonisée pour la validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés; et

- l’abrasion des pneumatiques et la mise en œuvre des prescriptions Euro 7 en ce qui concerne les pneumatiques neufs de la classe C1 pour ce qui est de leurs performances en matière d’abrasion;

des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU n^{os} 9 et 13 visant à faciliter une homologation quasistatique orientée vers les objectifs de l’élément de frappe fémur utilisé pour l’essai de collision fémur factice contre pare-chocs, et à clarifier les principes sous-tendant les prescriptions d’essai en matière d’intégrité mécanique et de durabilité des tuyaux d’alimentation des dispositifs de décompression supplémentaires protégés thermiquement; et

une proposition de nouveau RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés, qui vise à prévoir une méthodologie harmonisée, intégrant des prescriptions de haut niveau qui répondent à la nature unique de cette technologie et aux défis en matière de sécurité qui y sont associés ainsi qu’une approche à plusieurs piliers pour assurer une validation complète, efficace et efficiente de la sécurité des systèmes de conduite automatisés.

Le WP.29 prévoit de voter sur ces propositions lors de la réunion qu’il tiendra du 23 au 26 juin 2026.

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

une proposition d’amendements au document d’interprétation concernant les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles.

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.

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.

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.

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. Avec les RTM 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.

Publication de l'acte envisagé

Étant donné que l'acte du WP.29 modifiera plusieurs règlements ONU et des RTM ONU et permettra l'adoption de nouveaux règlements ONU et RTM 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 juin 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 23 au 26 juin 2026, lors de la 199^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^{os} 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 et 180; une proposition de nouveau règlement ONU sur l'hydrogène liquide; une proposition de nouveau règlement technique mondial ONU sur les systèmes de conduite automatisés; une proposition de nouveau règlement ONU sur l'abrasion des pneumatiques; des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU n^{os} 9 et 13 et une proposition de nouveau RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés.
- (6) Les règlements ONU n^{os} 35 et 68 ne sont pas applicables aux fins de la réception UE par type.
- (7) 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 des règlements ONU n^{os} 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 et 180 et des RTM ONU n^{os} 9 et 13.
- (8) Afin de permettre le progrès technologique et de promouvoir l'automatisation et la décarbonation, il convient d'adopter de nouveaux règlements ONU sur l'hydrogène liquide, sur les systèmes de conduite automatisés et sur l'abrasion des pneumatiques, ainsi qu'un nouveau RTM ONU sur les systèmes de conduite automatisés.
- (9) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Parallèlement aux RTM 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 199^e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE-ONU, qui se tiendra du 23 au 26 juin 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*