COM(2026) 548 final

ASSEMBLÉE NATIONALE **SÉNAT**

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 octobre 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 octobre 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 lUnion européenne, au sein du Forum mondial de lharmonisation des règlements concernant les véhicules de la Commission économique des Nations unies pour lEurope, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2026

E21050

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 13 octobre 2026
(OR. en)

14404/26

Dossier interinstitutionnel:
2026/0312 (NLE)

MI 1018
ENT 266
UNECE 9

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	13 octobre 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 548 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, sur les propositions de règlements ONU de novembre 2026

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 548 final.

p.j.: COM(2026) 548 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.10.2026
COM(2026) 548 final

2026/0312 (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 2026

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 des Nations unies pour l'Europe (WP.29), sur 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

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 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»); 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'UE respectivement 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 des Nations unies pour l'Europe

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 de l'ONU, doté d'un mandat spécifique et d'un règlement intérieur spécifique. 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 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[1].

[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, 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, 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. L'acte envisagé par le WP.29

Du 17 au 20 novembre 2026, lors de sa 200e session, le WP.29 pourrait adopter:

des propositions de modifications à apporter aux règlements ONU nos 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 et 178;

des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU nos 20, 21, 22 et 25; et

des propositions de modifications à apporter à la résolution ONU R.E.5 sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses et à la résolution ONU R.M.3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV).

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 essentiel 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) nº 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 Conseil[2] suit une approche similaire. Il 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. Il intègre les règlements adoptés au titre 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'UE.

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 6 mois, l'acte entre en vigueur. Ensuite, chaque partie contractante peut transposer l'acte dans ses règles nationales applicables. Dans l'UE, la publication de l'acte au *Journal officiel de l'UE* achève le processus de transposition.

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

les propositions de modifications à apporter aux règlements ONU n^{os} 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 et 178 afin d'actualiser les dispositions concernant:

– l'homologation de type international de l'ensemble du véhicule — les amendements proposés visent à mettre à jour la liste des prescriptions applicables à l'homologation de type international de l'ensemble du véhicule;

– les dispositifs de vision indirecte — les amendements proposés visent à harmoniser les prescriptions entre les différentes séries d'amendements au règlement ONU nº 46 et à les mettre en adéquation avec les prescriptions des règlements ONU n^{os} 26 et 61 applicables aux rétroviseurs extérieurs et intérieurs;

– les émissions des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé (GPL et GNC) — les amendements proposés visent à clarifier les exigences applicables à la mesure du rapport air/carburant;

– l'équipement de direction — les amendements proposés visent à préciser les conditions préalables à la réalisation d'un essai de mesure de l'effort à la commande de direction pour un équipement défaillant;

– les plaquettes de rechange pour systèmes de freinage — les amendements proposés visent à remédier aux incohérences qui existent entre les informations demandées dans la fiche de communication 1A et celles demandées dans la fiche de communication 1B;

– la protection contre la collision latérale — les amendements proposés visent à clarifier la procédure d'évaluation de l'ouverture des portes;

– les émissions des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers — les amendements proposés visent à permettre la réception par type des moteurs bicarburant à hydrogène (H_2) de type 1A destinés aux tracteurs agricoles et forestiers

[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) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants du moteur, et à corriger des erreurs;

– la sécurité des piétons — les amendements proposés visent à introduire une nouvelle procédure d'essai pour les systèmes actifs de protection des piétons (DPPS) ainsi que la procédure de simulation aux fins de la détermination du délai de choc de la tête (HIT);

– les systèmes améliorés de retenue pour enfants — les amendements proposés visent à assurer la cohérence des prescriptions ainsi que la reproductibilité des résultats des essais entre laboratoires;

– les dispositifs de signalisation lumineuse — les amendements proposés visent à apporter des précisions concernant les marquages et les étiquettes groupés;

– les dispositifs d'éclairage de la route — les amendements proposés visent à apporter des précisions concernant les marquages et les étiquettes groupés, à étoffer les prescriptions techniques applicables aux faisceaux de route adaptatifs destinés aux véhicules L3, à améliorer la prescription relative à la détection et au signalement des défaillances et à clarifier les prescriptions relatives à la conformité de la production pour le faisceau de route;

– les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M1 et N1 — les amendements proposés visent à lever les ambiguïtés et à corriger les erreurs;

– l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de collision par l'arrière — les amendements proposés visent à actualiser le contenu du document d'information avec des informations pertinentes sur le système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE), le système électrique et le système hydrogène du véhicule;

– les systèmes automatisés de maintien dans la voie — les amendements proposés visent à modifier les dispositions de l'annexe 4 sur les obligations de déclaration pour les constructeurs et à introduire une nouvelle annexe 7 sur les orientations pour l'échange de données par l'intermédiaire de la base de données pour l'échange de documents relatifs à la réception par type (DETA);

– les émissions en conditions réelles de conduite à l'échelle mondiale (RDE) — les amendements proposés visent à introduire des modifications permettant l'application de prescriptions aux véhicules automatisés;

– les enregistreurs de données de route (EDR) pour les véhicules utilitaires lourds — les amendements proposés visent à apporter des précisions sur les prescriptions relatives à la réception par type de véhicules dont la masse maximale est comprise entre 8 et 12 tonnes;

– les systèmes d'aide au contrôle du véhicule — les amendements proposés visent à apporter des changements d'ordre rédactionnel;

– les témoins de port de ceinture — les amendements proposés visent à clarifier les dispositions permettant l'arrêt des avertissements de deuxième niveau;

– les systèmes d'assistance par affichage dans le champ de vision — les amendements proposés visent à clarifier la définition du point de référence oculaire corrigé; et

– les systèmes d'urgence de maintien dans la voie — les amendements proposés visent à préciser les prescriptions existantes et à introduire une référence aux types de

marquage des voies figurant dans la série 01 d'amendements au règlement ONU nº 130; et

les propositions de modifications à apporter au RTM ONU nº 20 — introduisant de nouvelles prescriptions et une procédure d'essai pour la propagation thermique, au RTM ONU nº 21 — introduisant une méthode d'essai supplémentaire (c'est-à-dire un banc d'essai de système) pour déterminer la puissance du système, au RTM ONU nº 22 — révisant l'essai de vérification de la distance virtuelle en définissant des conditions limites pour l'essai en ce qui concerne la température ambiante pour l'essai, le niveau de charge initial de la batterie, la puissance de décharge, la durée de l'essai et les critères pour y mettre fin, et au RTM ONU nº 25 — introduisant des améliorations générales de la description des méthodes d'essai en vue d'améliorer l'applicabilité et la précision des résultats des essais.

Le WP.29 prévoit de voter sur ces propositions lors de la réunion qu'il tiendra du 17 au 20 novembre 2026.

De plus, la position de l'UE doit être établie en ce qui concerne:

les propositions de modifications à apporter à la résolution ONU R.E.5 sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses et à la résolution ONU R.M.3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV);

une proposition d'amendements aux lignes directrices transitoires pertinentes pour l'élaboration des règlements ONU; et

une demande d'autorisation d'élaborer des amendements aux RTM ONU nº 1 sur les serrures de porte et nº 14 sur les essais de choc latéral contre un poteau.

L'UE devrait soutenir les actes susmentionnés 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'UE 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'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»[3].

4.1.2. Application en l'espèce

Le WP.29 est un organe au sein duquel les parties contractantes de la CEE-ONU discutent de la mise en œuvre de l'accord de 1958 révisé et de l'accord parallèle.

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

Les règlements ONU mentionnés dans l'acte envisagé seront contraignants pour l'Union en vertu du droit international, conformément aux articles 1er et 12 de l'accord révisé de 1958. Avec les RTM ONU et les résolutions ONU, ils pourront influencer de manière décisive le contenu de la législation de l'UE dans le domaine de la réception par type des véhicules.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale de la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé 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.

Publication de l'acte envisagé

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

[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.

2026/0312 (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 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 Conseil[1], 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 de 1958 révisé est entré en vigueur le 24 mars 1998.

(2) En vertu de la décision 2000/125/CE du Conseil[2], 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[3] 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) nº 715/2007 et (CE) nº 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 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, ainsi que des propositions d'extension de mandats pour des RTM ONU.

(5) Du 17 au 20 novembre 2026, lors de la 200e 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 nos 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 et 178; des propositions de modifications à apporter aux RTM ONU nos 20, 21, 22 et 25; et des propositions de modifications à apporter à la résolution ONU R.E.5 sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses et à la résolution ONU R.M.3 concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV).

(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 des règlements nos 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 et 178, des RTM ONU nos 20, 21, 22 et 25, de la résolution d'ensemble (R.E.5) sur une spécification commune des catégories de sources lumineuses et de la résolution mutuelle (R.M.3) concernant la qualité de l'air à l'intérieur des véhicules (QAIV).

(7) Les règlements ONU seront contraignants pour l'Union. Avec les RTM ONU 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 200e session du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la CEE-ONU, qui se tiendra du 17 au 20 novembre 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