EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.01.1996
KOM(95) 723 slutlig

96/0006 (AVC)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om Europeiska gemenskapens ingående av den reviderade överenskommelsen av år 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande

(framlagt av kommissionen)

ACCESSION BY THE COMMUNITY TO THE REVISED 1958 AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS

EXPLANATORY MEMORANDUM

1. Historical background:

1.1 The Agreement signed on 20 March 1958 on the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts under the aegis of the United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE), is intended to lay down the uniform technical requirements needed for the approval of parts and equipment with which motor vehicles are made, together with the reciprocal recognition of approvals granted on that basis by the States having signed by Agreement, the final aim being to facilitate trade and liberalize the trade in motor vehicles among the parties to the contract.

1.2 Hitherto 24 States have been contracting parties to that Agreement, these consisting of the Member States of the European Union, apart from Ireland, of Hungary, the Czech Republic, the former Yugoslavia, Croatia, Norway, Romania, Poland, the Russian Federation, Slovakia and Slovenia, which thus makes it a purely European agreement despite the involvement, as observers, of the United States, Canada (members of the Economic Commission for Europe), Australia, Japan and South Africa (countries permitted to take part in the ECE's activities). It should be noted in this connection that Japan recently announced its decision to sign the Agreement and that Korea is examining this option. Other countries also seem interested.

1.3 The executive structure of the Agreement comprises a working party on motor vehicle design - Working Party (WP) 29 - whose main function is to involve specialist technical experts in the specific regulations annexed to the Agreement, and also the amendments to those regulations which enable the latter to be adapted to technological progress. This working party meets for that purpose three times a year while the specialist experts meet six times a year in order to prepare the meetings of the working party.

1.4 Thus, since 1958, implementation of that Agreement has led to the adoption of roughly 100 specific regulations that, in all, cover all of the equipment and parts needed for the granting of an overall national approval for a type of vehicle by each of the signatories. Moreover, in view of the rapid pace of technical progress in this area, it is clear that each regulation has itself been frequently amended, thus enabling the original regulation to be adapted to constant changes in the technologies available. It should be added that these regulations and amendments are adopted on the basis of optional

harmonization, which means that each contracting party has the option of adopting differing national requirements while at the same time being obliged to accept vehicles originating in another Contracting Party in accordance with the UN/ECE rules.

1.5 The outcome over the last three decades has thus been broadly positive since the work carried out within this forum has gradually enabled an exhaustive body of technical rules to be built up which constitute genuine international harmonization serving as a basis for vehicle approval throughout Europe. It will also be noted in this connection that certain countries not having signed the Agreement nevertheless unilaterally accept the UN/ECE regulations, thus bearing witness to the consideration given to this work.

1.6 In 1989 an internal Economic Commission for Europe working party was made responsible for holding discussions in order to begin the process of revising the Agreement. It emerged that the operation of the initial Agreement required certain changes in order to add weight to the technical harmonization activities carried out in this connection and to adapt that structure to new realities, and in particular the wish of the European Union to become involved as a legal entity in its own right.

1.7 By a Council Decision of 8 November 1990 the Commission was authorized, under Article 113 of the Treaty to negotiate the involvement of the Community within the UN/ECE under a revised Agreement. Consequently a Committee 113 on "motor vehicles" was formed for that purpose.

1.8 Thus the revised 1958 Agreement was adopted by the working party (WP 29) at its meeting on 8-11 October 1994, and its entry into force is planned for October 1995, or in other words nine months after the text had been lodged with the Secretariat of the United Nations by a contracting party, in this instance France. In terms of substance the amendments made to the original agreement will be clarified in the section below concerning the Community's reasons for accession.

2. Community accession to the 1958 revised Agreement - justification:

2.1 Henceforth Article 6(1) of the thus-revised Agreement provides that the regional economic integration organizations to which the Member States have transferred powers in the area covered by the Agreement have the option of becoming signatories. Moreover, it is stated that on this assumption the number of votes within the organization is equal to the sum of the UN Member States of which it comprises, which means that the Community could thus have 15 votes.

2.2 Accession by the Community to the Agreement, as envisaged in 1989 and now proving possible, in reality caters for two complementary concerns: (a) the need to bolster that Agreement to make it into a world focus for the technical harmonization of motor vehicles and (b) the coherence needed between the law-making activities in Geneva and those being conducted at Community level.

International harmonization

2.3 It should be stressed with regard to the part played by the 1958 Agreement in the technical harmonization of motor vehicles that, in view of the constantly growing trade not only in Europe but also between Europe and the rest of the world (Japan, China, Korea, Latin America, Central and East European countries), the work already done in this area should now be enhanced in order to extend its scope and influence to States other than just those in Europe. With this in mind it is clear that Community accession as such, together with new voting conditions which we will describe in detail further on, the potential for accession by all of the UN Member States (whereas the initial Agreement was restricted solely to members of the Economic Commission for Europe, or in other words geographical Europe, the United States and Canada), will boost the efficiency and influence, at world level, of the technical work carried out in Geneva. That greater importance should also provide greater ease of access to third-country markets.

2.4 In coordination with the motor industry the Commission has thus made major efforts to remove technical barriers to the marketing of European cars on third-country markets. Access to those markets (Japan, Korea, for example) would be eased if those countries themselves became parties to the Agreement. A multilateral approach offers long-term prospects of the best results concerning access to third markets and is the most efficient approach despite the fact that, under certain circumstances, bilateral agreements on the mutual recognition of vehicle regulations could be examined, more particularly against a backdrop of easier accession to the Agreement by those countries in the longer term.

2.5 This outlook is all the more important since those adopting opposite approaches towards the technical harmonization of vehicles, i.e. the European countries which advocate approval by the public authorities and, primarily, the United States which prefer the concept of self certification, are currently locked in fierce combat in order to promote their respective systems throughout the world in the hope of thus extending their own system and so easing their own access to these new markets. It should, however, be stressed that at world level the very great majority of type approval is conducted by the relevant national authorities as opposed to self-certification.

2.6 Moreover, discussions on the long-term aim of a genuine world forum within the Economic Commission for Europe are also imminent following the tabling of a US proposal to that end. However, these future discussions will have no impact on the entry into force of the Revised Agreement.

The coherence needed between harmonization via the UN/ECE regulations and that deriving from Community Directives:

2.7 The second reason for the Community's favouring accession to the 1958 Revised Agreement lies in the need for coherence between the law-making activities in both Geneva and Brussels. Indeed, it should first of all be stressed that Annex IV, Part II to framework Directive 92/53/EEC on Community type approval of vehicles already provides for equivalence between a certain number of UN/ECE regulations and the corresponding Community Directives. However, that "theoretical" equivalence may actually be provided from 1 January 1996, on which date the Directive referred to above becomes mandatory with regard to private vehicles.

2.8 It should be pointed out in this connection that the coherence between international and Community harmonization has become difficult over the last 15 years owing to the very rapid pace of technological progress in the motor vehicle industry and thus to increasing amounts of more law making. It is therefore clear that Community harmonization, at least as regards certain separate technical units, has lost some ground to the UN/ECE regulations, which sometimes means that the equivalence of the two levels of regulation is theoretical.

2.9 This coherence is also proving necessary with the prospect of a changeover to total harmonization on 1 January 1996 in that, starting from that date, all of the Community Directives on passenger cars, which have hitherto been optional, now become mandatory in all the Member States. Technical harmonization in the passenger vehicle field is then covered solely by Community powers and the Member States no longer have the option of adopting different regulations at national level. Total coherence between those UN/ECE regulations to be applied by the Member States, and the Community regulations themselves therefore becomes essential for this category of vehicle.

2.10 Moreover, it should be stressed that, hitherto, the decision to make and prepare proposals concerning sensitive matters such as those on pollutant or noise emissions take place specifically in Community terms whereas the more technical files generally take shape in Geneva and lead to the adoption of a regulation or amendment before being adopted at Community level via a Directive. Although this current division of legislative work between the ECE and the Community has worked well in general terms, there is still a risk that a technical decision taken in Geneva could exert "pressure" on the Community, with adverse effects on the functioning of the Community procedure. It is thus essential to eliminate this ambiguous situation and that all decisions to be taken in Geneva should previously be prepared as part of a Community procedure. Moreover, its appeal would reside in the automatic incorporation, into the Community's body of law, of the ECE regulations to which the Community intends to accede thus perceptively easing and speeding up the implementation of the new regulations, and enabling it to remain in step with advances in technological progress. This system also has the advantage of avoiding legislative duplication within both the Community and the United Nations as far as possible.

2.11 In any case it is clear that the preparation of Community Directives on sensitive subjects such as pollutant and noise emission or certain specific safety problems - regulations on side and frontal impact, for example - will continue to fall within the Community's powers. However, the Community will henceforth use its cooperation with Geneva as a means of promoting its own regulations in these areas. This promotion will become more important since reciprocal recognition at world level is currently very important for American manufacturers who are anxious to have their vehicles easily approved by third countries.

The new voting conditions:

2.12 Finally, a third substantial amendment of the Agreement must be mentioned. This confirms the voting conditions applying to the adoption of new UN/ECE regulations, and to subsequent amendments. Indeed, the initial system offers scope for adopting a new regulation if presented by two Contracting Parties, the others then having the option of implementing this or not. In addition the adoption of an amendment was subject to unanimity on the part of the Contracting Parties implementing the base regulation. The amendments to the original agreement made in this connection make the preparation of a draft regulation or amendment subject to a two-thirds majority, which, essentially, means that the new draft will have been supported by the majority of the Contracting Parties and will therefore be implemented more widely and dependably. The adoption of this project will, in itself, be considered to be a *fait accompli* unless, not more than six months after its notification, at least a third of the Contracting Parties have notified the Secretariat-General of their opposition. Therefore, on the assumption that this threshold is not reached, the regulation or amendment thus adopted is binding upon those Contracting Parties who have accepted it. These new voting conditions also help to bolster the regulative work carried out in Geneva in that, as opposed to the current situation, the Contracting Parties are now obliged to signal their opposition and not, any longer, their acceptance of the new provisions adopted. It will be noted that, as the composition of the Contracting Parties now stands, the European Union could hold an absolute majority as a result of the 15 votes assigned to it and, before the accession of the other Contracting Parties, to a blocking minority.

3. Fundamental aspects of the decision to accede:

3.1 Under the Council Decision whereby the latter has authorized the Commission to negotiate the revision of the Agreement in order to envisage Community involvement, this decision on accession is also based on Article 113 of the Treaty on common trade policy. Indeed, as we stated above, the 1958 UN/ECE Agreement is intended to make the trade in vehicles between the Contracting Parties easier in such a way that trade cannot be impeded by technical difficulties arising from the design of the vehicles concerned. Therefore Article 113, in combination with the relevant provisions of Article 228, has been adopted as the legal basis for accession by the Community.

3.2 The choice of this legal basis means that the Agreement will henceforth lie within a common trade-policy context, thus constituting exclusive Community powers. However, in view of the specifically technical nature of the discussions taking place in Geneva, in particular at the level of the preparatory meetings of specialist experts, it has proved necessary to initiate mixed involvement by the Community and its Member States during the preparatory meetings, the Community being involved exclusively in the final negotiations as the sole spokesman. It should be noted that where this double involvement in the preparatory work constitutes a departure from the conventional rules for applying Article 113, involvement by the Member States is not contained in the actual body of the decision on accession, but is mentioned in the annex that is intended to regulate the practical conditions applying to involvement by the Community and the Member States.

3.3 It should also be noted that the right to vote within the Agreement bodies is only held by the Community and not by the Member States, as provided for in the conventional procedures for implementing Article 113.

3.4 Finally, under Article 1 (5) of the Revised Agreement, the Community intends to restrict its initial accession to the implementation of a restricted list of UN/ECE regulations and not to all such regulations far in existence, while maintaining the option of subsequent accession to these. That position is intended to restrict accession to a specific list of UN/ECE regulations - as already stated in detail in Annex IV, part II, to Directive 92/53/EC - which it considers to be essential to the proper functioning of the vehicle approval procedure, while reserving its position as regards the other regulations currently in force in certain Member States. In this connection this Decision provides for a specific procedure authorizing the Member States implementing those regulations to continue to be involved in their management and development, subject to prior notification of the Commission, which itself will notify the European Parliament, and to possible rejection by the latter. That specific procedure on regulations to which the Community currently does not subscribe, will enable (a) the development of certain specific aspects of the motor vehicle regulations not to be frozen at international level and (b) the Community's interests and more particularly, the compatibility between those activities and the Community vehicle approval system to be monitored.

4. Conclusion:

4.1 In view of the above thinking accession by the Community to the 1958 Revised Agreement forms part of a bifurcated logic applying to both international interest in promoting harmonization via the UN/ECE, and a purely Community interest enabling the existing vehicle approval machinery to be improved, thus ensuring cohesion with advances in technical progress.

4.2 It is clear that since Community approval regarding passenger cars will become mandatory on 1 January 1996 and that the most finely-tuned system is being sought for that date, Community accession would be desirable on entry into force of the Revised Agreement or, if appropriate, as quickly as possible following that entry into force.

Förslag till rådets beslut om Europeiska gemenskapens ingående av den reviderade överenskommelsen av år 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 113 i samband med artikel 228.2 första meningen, 228.3 andra stycket och 228.4 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[1],

efter instämmande av Europaparlamentet[2], och

med beaktande av följande:

Rådet har genom beslut av de 23 oktober 1990 tillåtit kommissionen att medverka vid förhandlingar om revidering av överenskommelsen av år 1958 inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (nedan kallad "den reviderade överenskommelsen")

Till följd av dessa förhandlingar har Europeiska gemenskapen nu möjlighet att ansluta sig till den reviderade överenskommelsen i

[1] EGT nr C
[2] EGT nr C

[redacted]

egenskap av regional organisation för ekonomisk integration till vilken dess medlemsstater har överfört sin beslutanderätt i de frågor som omfattas av överenskommelsen.

Anslutningen till denna överenskommelse hör till målen för den gemensamma handelspolitiken i enlighet med artikel 113 i fördraget med syfte att avskaffa tekniska handelshinder mellan de undertecknande parterna vad gäller motorfordon. Gemenskapens medverkan kommer att förstärka det harmoniseringsarbete som utförs inom ramen för denna överenskommelse och kommer således att medge en förbättrad tillgång till marknader i tredje land. Detta deltagande bör leda till en överensstämmelse mellan de rättsakter, kallade "reglementen", som antagits inom ramen för överenskommelsen, och gemenskapslagstiftningen inom området.

Typgodkännandet av motorfordon och harmoniseringen av tekniska krav görs på grundval av direktiv om system, delar och tekniska enheter, vilka grundar sig på artikel 100a som syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera. Från och med den 1 januari 1996 kommer harmoniseringen vad beträffar fordonskategori M1 att vara fullt genomförd och obligatorisk i enlighet med ramdirektivet 70/156/EEG och särdirektiven om denna fordonskategori.

Europeiska gemenskapens slutande av överenskommelsen medför ändringar i rättsakter som antagits enligt förfarandet i artikel 189b. Följaktligen krävs även Europaparlamentets instämmande.

De rättsakter som kallas reglementen, och som antagits vid överenskommelsens organ, blir bindande för Europeiska gemenskapen efter en övergångsperiod på sex månader efter anmälan om inte gemenskapen protesterat mot dem. Det bör därför föreskrivas att gemenskapens röst beträffande sådana rättsakter föregås av ett beslut som fattas enligt samma förfarande som det som gäller för anslutning till överenskommelsen, om inte rättsakten i fråga enbart är en anpassning till den tekniska utvecklingen.

Om emellertid antagandet av ett sådant reglemente enbart innebär en anpassning till den tekniska utvecklingen kan gemenskapens ståndpunkt fastställas av kommissionen, biträdd av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna.

Med avseende på dess tekniska art kan gemenskapens ståndpunkt vid utarbetandet av reglementen fastställas av kommissionen.

I överenskommelsen föreskrivs ett enkelt förfarande för ändring av texten till densamma. Det är lämpligt att säkerställa att beslutsfattandet på gemenskapsnivå tar hänsyn till bestämmelserna om detta förfarande.

I enlighet med bestämmelserna i den reviderade överenskommelsen har varje ny fördragsslutande part möjlighet att vid depositionen av sina anslutningsinstrument samtidigt förklara sig inte vara bunden av vissa av den parten preciserade reglementen.

Gemenskapen önskar begagna sig av denna möjlighet för att dels omedelbart kunna ansluta sig till listan över de reglementen som anses vara väsentliga för att systemet för typgodkännande av fordon skall fungera enligt vad som redan definierats i direktiv 92/53/EEG[3], och dels från fall till fall kunna granska möjligheten att ansluta sig till övriga reglementen i efterhand, med hänsyn tagen till deras vikt vad beträffar typgodkännande av fordon på gemenskapsnivå och även på internationell nivå.

Denna anslutning påverkar inte möjligheten att i enlighet med artikel 1.6 i den reviderade överenskommelsen upphöra att tillämpa de reglementen som förtecknas i listan som godkänts av gemenskapen.

I den mån gemenskapen inte ansluter sig till alla reglementen utan till en lista med vissa reglementen som anses vara väsentliga för att förfarandet för typgodkännade av fordon skall fungera, är det lämpligt att tillåta de fördragsslutande medlemsstater som tillämpar reglementen som gemenskapen inte tillämpar att fortsätta säkerställa hanteringen och utvecklingen av dessa, med iakttagande av ett förfarande för information till kommissionen som har till syfte att säkerställa förenligheten med gemenskapens system för typgodkännande av fordon.

I enlighet med artikel 234 i fördraget skall medlemsstaterna försäkra sig om att de gällande reglementen de undertecknat tidigare och som gemenskapen inte kommer att tillämpa inte är oförenliga med gällande gemenskapslagstiftning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Europeiska gemenskapen ansluter sig härmed till den reviderade överenskommelsen av år 1958 inom Förenta nationernas ekonomiska

[3] Bilaga IV, del II till direktiv 92/53/EEG.

kommission för Europa om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande.

Texten till den reviderade överenskommelsen bifogas detta beslut.

Artikel 2

Rådets ordförande är bemyndigad att utse den person som är behörig att deponera anslutningsinstrumenten i enlighet med artikel 6.3 i den reviderade överenskommelsen efter överenskommelsens ikraftträdande.

Artikel 3

1. I enlighet med artikel 1.5 i den reviderade överenskommelsen förklarar Europeiska gemenskapen att den begränsar sin anslutning till av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa antagna reglementen som är förtecknade på listan i bilaga I till detta beslut.

2. I enlighet med artikel 1.6 i den reviderade överenskommelsen kan gemenskapen, i enlighet bestämmelserna i artikel 113 i fördraget, besluta att upphöra att tillämpa ett reglemente som den tidigare godkänt.

Artikel 4

1. Gemenskapens ståndpunkt vid utarbetandet av reglementen skall fastställas av kommissionen.

2. Gemenskapen skall rösta för antagandet av förslag till reglemente eller förslag till ändring av reglemente om

-- i fråga om anpassning av ett befintligt reglemente till den tekniska utvecklingen, förslaget har godkänts i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 70/156/EEG, ändrat genom direktiv 92/53/EEG[4],

[4] EGT nr L 225, 10.8.1992, s. 1.

-- i andra fall, rådet med kvalificerad majoritet har godkänt förslaget på kommissionens förslag och efter Europaparlamentets instämmande.

3. Om gemenskapen röstar för ett reglemente eller en ändring av ett reglemente, skall i beslutet också preciseras om detta reglemente eller denna ändring är obligatorisk eller frivillig inom Europeiska unionen, beroende på vilken fordonskategori det skall tillämpas på.

4. Kommissionen skall följaktligen se till att bilaga IV till direktiv 70/156/EEG ändras på lämpligt sätt, liksom de särdirektiv som berörs.

Artikel 5

1. Rådet skall med kvalificerad majoritet på kommissionens förslag och efter Europaparlamentets yttrande besluta om de förslag till ändringar av texten till överenskommelsen som skall föreläggas de fördragsslutande parterna i gemenskapens namn.

2. Beslut om att invända eller inte invända mot förslag om ändring av texten till överenskommelsen som framlagts av andra fördragsslutande parter skall fattas enligt det förfarande som gäller för slutandet av denna överenskommelse. Om inte detta förfarande har avslutats en vecka före utgången av den tidsfrist som föreskrivs i artikel 13.2 i överenskommelsen, skall kommissionen i gemenskapens namn invända mot ändringsförslaget innan tidsfristen löper ut.

Artikel 6

1. De fördragsslutande medlemsstater som tillämpar reglementen som gemenskapen inte tillämpar skall ha rätt att fortsätta att säkerställa hanteringen och utvecklingen av dessa genom att anta ändringar i enlighet med den tekniska utvecklingen. Dessa medlemsstater skall dock i förväg underrätta kommissionen, vilken skall försäkra sig om att det inte föreligger någon oförenlighet med gemenskapens system för typgodkännande eller med de mer långsiktiga gemenskapsmålen inom detta område. Om så vore fallet kan kommissionen, inom en tidsfrist på sex månader efter anmälan av denna underrättelse och i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 92/53/EEG, besluta om att inte längre låta dessa medlemsstater delta i arbetet med det eller de reglementen det rör sig om.

2. Kommissionen skall även i förväg underrättas om förslag till en medlemsstats nya godkännande av ett reglemente som gemenskapen inte tillämpar, och kommissionen kan inom en tidsfrist på sex månader besluta om att stoppa förslaget i enlighet med förfarandet i artikel 13 i direktiv 92/53/EEG.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

1. Europeiska gemenskapen ämnar begränsa sin anslutning till den reviderade överenskommelsen av 1958 när det gäller motorfordon till att omfatta erkännande och godkännande av de reglementen som förtecknas i nedanstående lista:

Reglemente	Ändringsutgåva	Ämne
1	01	Huvudstrålkastare (inklusive R_2-lampor)
3	02	Reflexanordningar
4	--	Bakre skyltlyktor
5	02	Huvudstrålkastare (s.k. sealed beam)
6	01	Körriktningsvisare
7	02	Lyktor (sido-, bakre, stopp-)
8	04	Huvudstrålkastare (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4 och/eller H_7)
10	01	Radioavstörning
11	02	Dörrlås och -gångjärn
12	03	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen
13	08	Bromsutrustning
14	03	Förankring av bilbälten
16	04	Bilbälten
17	04	Sätenas hållfasthet
17/25	04/03	Huvudstöd
18	01	Stöldskydd
19	02	Främre dimstrålkastare
20	02	Huvudstrålkastare (H_4)
21	01	Inredningsdetaljer
23	--	Backningsstrålkastare
24	03	Föroreningar från dieselbränsle
26	02	Utskjutande delar
28	--	Ljudsignalanordningar
30	02	Däck, motorfordon och släp
31	02	Huvudstrålkastare (halogen sealed beam)
37	03	Glödlampor för bruk i godkända lampenheter
38	--	Dimbaklyktor
39	--	Hastighetsmätare
43	--	Säkerhetsglas
45	01	Strålkastarrengörare
46	01	Backspeglar
48	01	Belysning och ljussignaler
49	02	Gasformiga föroreningar från dieselbränsle
51	02	Ljudnivå
54	--	Däck, fordon i yrkesmässig trafik och släpvagnar till dessa
58	01	Bakre underkörningsskydd
59	--	Reservljuddämpare
64	--	Däck, reservhjul/däck för provisorisk användning
71	--	Siktfält, jordbrukstraktorer
73	--	Sidoskydd
77	--	Parkeringslyktor
79	--	Styrinrättning
83	01	Avgaser

84	--	Bränsleförbrukning
85	--	Motoreffekt
86	--	Belysning och ljussignaler, jordbrukstraktorer
87		Varselljus
90	--	Reservbromsanordning
91		Sidopositionslyktor

De reglementen som anges ovan, utom de som rör utsläpp av föroreningar och buller, skall ersätta de tekniska bilagorna i motsvarande EG-särdirektiv med samma tillämpningsområde. De kompletterande bestämmelserna till direktiven, exempelvis de som rör installationskrav och förfarande för typgodkännande skall fortsätta tillämpas i den mån de är förenliga med bestämmelserna i reglementena.

De reglementen som är förtecknade i listan ovan skall tillämpas från och med den 1 januari 1996 beträffande fordonskategori M1, i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EG.

När det gäller reglementen som rör utsläpp av föroreningar och buller skall tillämpningen vara frivillig inom Europeiska unionen. Gemenskapen förbinder sig att godkänna ett fordon från tredje land som uppfyller kraven i dessa reglementen, men gemenskapsdirektiven om utsläpp av föroreningar och buller förblir den enda tillämpliga lagstiftningen i gemenskapens medlemsstater vid utfärdandet av typgodkännande på detta område. Dessutom står det klart att i de fall reglementena skulle avvika från motsvarande direktiv kan gemenskapen besluta att avsäga sig skyldigheten till ömsesidigt godkännande inom området genom att säga upp det eller de reglementen det gäller, i enlighet med artikel 1.6 i den reviderade överenskommelsen och artikel 3.2 i det här beslutet.

2. När det gäller motorfordon med två eller tre hjul begränsar gemenskapen sin anslutning till nedanstående reglementen i deras lydelse enligt de ändringar som var i kraft vid tidpunkten för gemenskapens anslutning:

-- Reglemente nr 53 om installering av anordningar för belysning och ljussignaler.
-- Reglemente nr 60 om manöverorgan som aktiveras av föraren, däribland identifiering av manöverorgan, kontrollampor och visare.

-- Reglemente nr 74 om installering av anordningar för belysning och ljussignaler.
-- Reglemente nr 78 om bromsar för fordon i kategori L.

Dessa reglementen skall ersätta de tekniska bilagorna till motsvarande EG-särdirektiv med samma tillämpningsområde. De kompletterande bestämmelserna till direktiven, exempelvis de som rör installationskrav och förfarandet för typgodkännande skall fortsätta tillämpas i den mån de är förenliga med bestämmelserna i reglementena.

Rådet och kommissionen har kommit överens om följande bestämmelser för gemenskapens och medlemsstaternas anslutning till den reviderade överenskommelsen av år 1958

Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna medverkar som fördragsslutande parter till avtalet i enlighet med följande:

1. Valbarhet

Gemenskapen och medlemsstaterna kan nominera kandidater till de valbara funktionerna inom avtalet. Gemenskapen och medlemsstaterna förbinder sig att sträva efter att endast nominera en kandidat.

2. Förhandlingar och förberedande arbeten inför antagandet av reglementen eller ändringar till befintliga reglementen som gemenskapen tillämpar

Vid förberedande arbeten skall kommissionen inom förvaltningskommittén eller annan kommitté eller arbetsgrupp rådfråga medlemsstaternas experter före fastställandet av den gemensamma ståndpunkt som avses i artikel 4.1 i beslutet om gemenskapens anslutning till överenskommelsen, och den skall bjuda in medlemsstaternas företrädare för att på det tekniska planet förklara och stödja gemenskapens ståndpunkt vid det förberedande arbetet. *Efter denna förberedande fas skall kommissionen företräda gemenskapen inom WP29 i egenskap av enda talesman för gemenskapen, i enlighet med artikel 113 i fördraget, i syfte att inta en slutlig hållning i fråga om antagandet av ett nytt reglemente eller en ändring till ett befintligt reglemente.*

3. Antagande av reglementen och av ändringar av befintliga reglementen

Rösträtten i de organ som inrättats genom överenskommelsen utövas för gemenskapens del av kommissionen. Medlemsstaterna deltar inte i omröstningar.

Gemenskapsinstitutionerna förbinder sig att i möjligaste mån påskynda sitt arbete för att inte i onödan försena omröstningen inom FN:s ekonomiska kommission för Europa. I detta syfte skall kommissionen framlägga sitt förslag i enlighet med artikel 4.2 i beslutet, så snart alla väsentliga element i ett förslag till reglemente har fastställts.

4. Ändringar av texten till överenskommelsen

Endast gemenskapen kan framlägga förslag till ändringar av texten till överenskommelsen.

När det gäller förslag framlagda av andra fördragsslutande parter enligt artikel 13 i överenskommelsen, skall medlemsstaterna samordna sin ståndpunkt med den som uttrycks av gemenskapen.

ISSN 1024-4506

KOM(95) 723 slutlig

DOKUMENT

SV **07**

Katalognummer : CB-CO-95-761-SV-C

ISBN 92-77-98686-7

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg