EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 12.01.1996
KOM(95) 723 lopull.

96/0006 (AVC)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI

Euroopan yhteisön liittymiseksi moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien yhdenmukaisten hyväksymisvaatimusten ja hyväksymisen vastavuoroista tunnustamista koskevaan vuonna 1958 tehtyyn tarkastettuun sopimukseen

(komission esittämä)

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.

[redacted]

Ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön liittymiseksi moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien yhdenmukaisten hyväksymisvaatimusten ja hyväksymisen vastavuoroista tunnustamista koskevaan vuonna 1958 tehtyyn tarkastettuun sopimukseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 113 artiklan yhdessä 228 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen, 3 kohdan 2 alakohdan ja 4 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen[1],

saatuaan Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon[2],

sekä katsoo, että

neuvosto antoi 23 päivänä lokakuuta 1990 tehdyllä päätöksellä komissiolle luvan osallistua moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien yhdenmukaisten hyväksymisvaatimusten ja hyväksymisen vastavuoroista tunnustamista koskevan vuonna 1958 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien (YK) Euroopan talouskomission sopimuksen (eli "tarkastetun sopimuksen) tarkastamista koskeviin neuvotteluihin,

näiden neuvottelujen seurauksena Euroopan yhteisöllä on mahdollisuus päästä tarkastetun sopimuksen sopimuspuoleksi alueellisena ja taloudellisena yhdentymisjärjestönä, jolle jäsenvaltiot ovat siirtäneet toimivaltaansa sopimuksessa tarkoitetulla alalla,

tähän sopimukseen liittyminen kuuluu yhteisen kauppapolitiikan tavoitteisiin perustamissopimuksen 113 artiklan mukaisesti, jonka avulla pyritään poistamaan moottoriajoneuvokaupan teknisiä esteitä sopimuspuolten välillä; yhteisön osallistuminen lisää sopimuksen soveltamisalalla tehdyn yhdenmukaistamistyön merkitystä ja voi näin helpottaa pääsyä kolmansien maiden markkinoille; tämän osallistumisen on johdettava tarkastetun sopimuksen puitteissa annettujen "asetuksiksi" kutsuttujen säädösten sekä asiaa koskevan yhteisön lainsäädännön välisen yhtenäisyyden muodostumiseen,

---

[1] EYVL N:o C
[2] EYVL N:o C

moottoriajoneuvojen hyväksyminen ja tekninen yhdenmukaistaminen suoritetaan sisämarkkinoiden luomista ja toimintaa koskevaan 100 a artiklaan perustuvien ajoneuvojen teknisiä järjestelmiä, osia ja kokonaisuuksia koskevien direktiivien perusteella ja 1 päivästä tammikuuta 1996 alkaen M1-luokan ajoneuvojen osalta yhdenmukaistaminen on kaiken kattavaa ja sen soveltaminen on pakollista puitedirektiivin 70/156/ETY ja tätä ajoneuvoluokkaa koskevien erityisdirektiivien vuoksi,

Euroopan yhteisön liittyminen sopimukseen edellyttää 189 b artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti annettujen säännösten muuttamista; tämän vuoksi vaaditaan Euroopan parlamentin lausuntoa,

sopimukseen liittyvien toimielinten sisällä hyväksytyt "asetuksiksi" kutsutut säädökset sitovat Euroopan yhteisöä niiden tiedoksiantoa seuraavan kuuden kuukauden määräajan päätyttyä, jollei yhteisö esitä vastalausetta tämän osalta; tämän vuoksi olisi säädettävä, että ennen tällaisia säädöksiä, jos ne ovat muuta kuin mukauttamista tekniseen kehitykseen, koskevaa yhteisön äänestystä tehtäisiin päätös sovelletun menettelyn mukaisesti sopimuksen tekemiseen,

jos tällaisen asetuksen hyväksyminen ei kuitenkaan ole mukauttamista tekniseen kehitykseen, komissio voi käyttää yhteisön äänioikeutta jäsenvaltioiden edustajista koostuvan komitean avustamana,

ottaen huomioon yhteisön kannan teknisen luonteen komissio voi laatia "asetusten" vahvistamista koskevan yhteisön kannan,

sopimuksessa määrätään kevennetystä menettelystä sopimuksen muuttamiseksi; yhteisön tasolla olisi varmistettava sellainen päätöksenteko, jossa otetaan huomioon tämän menettelyn rajoitukset,

tarkastetun sopimuksen määräysten mukaisesti kaikilla uusilla sopimuspuolilla on mahdollisuus liittymisasiakirjojen tallettamisen yhteydessä ilmoittaa samanaikaisesti, että sitä eivät sido tietyt YK:n Euroopan talouskomission asetukset, jotka sen kuitenkin olisi täsmennettävä; yhteisö haluaa soveltaa tätä määräystä liittyäkseen soveltamaan välittömästi ajoneuvojen hyväksyntäjärjestelmän moitteettoman toiminnan kannalta

luettelossa esitettyjä olennaisia asetuksia, sellaisina kuin ne määritellään direktiivissä 92/53/ETY[3], ja tutkiakseen tapauskohtaisesti mahdollisuuksia liittyä soveltamaan muita asetuksia vasta myöhemmin, ottaen huomioon niiden merkityksen ajoneuvojen hyväksynnän osalta sekä yhteisön tasolla että myös kansainvälisellä tasolla,

tämä liittyminen ei kuitenkaan rajoita mahdollisuutta sanoutua irti yhteisön hyväksymässä luettelossa mainittujen asetusten soveltamisesta tarkastetun sopimuksen 1 artiklan 6 kohdan mukaisesti,

kun yhteisö ei liity kaikkiin YK:n Euroopan talouskomission asetuksiin vaan ajoneuvojen hyväksyntäjärjestelmän moitteettoman toiminnan kannalta määrätyssä luettelossa esitettyjen olennaisten asetusten soveltamiseen, olisi sellaisten asetusten, joiden soveltamiseen yhteisö ei liity, allekirjoittajaosapuolina olevien jäsenvaltioiden sallittava jatkaa niiden hallintaa ja kehittämistä komission ennakkotiedotusmenettelyä noudattaen, jonka tarkoituksena on varmistaa, etteivät asetukset ole ristiriidassa yhteisön ajoneuvojen hyväksyntäjärjestelmän kanssa, ja

perustamissopimuksen 234 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot varmistavat, etteivät aiemmin allekirjoitetut sellaiset YK:n Euroopan talouskomission asetukset, joiden soveltamiseen yhteisö ei liity, ja voimassa oleva nykyinen yhteisön lainsäädäntö ole ristiriidassa keskenään.

ON PÄÄTTÄNYT SEURAAVAA:

1 artikla

Euroopan yhteisö liittyy soveltamaan moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien yhdenmukaisten hyväksymisvaatimusten ja hyväksymisen vastavuoroista tunnustamista koskevaa vuonna 1958 tehtyyn Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission tarkastettua sopimusta.

Tarkastettu sopimus on tämän päätöksen liitteenä.

2 artikla

[3] Direktiivin 92/53/ETY liitteessä IV oleva II osa

Neuvoston puheenjohtajalla on lupa nimetä henkilö, jolla on valtuudet tallettaa liittymisasiakirjat tarkastetun sopimuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen.

3 artikla

1. Tarkastetun sopimuksen 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti Euroopan yhteisö ilmoittaa rajoittavansa liittymistään YK:n Euroopan talouskomission niiden asetusten täytäntöönpanon soveltamiseen, joiden luettelo on tämän päätöksen liitteessä I.

2. Tarkastetun sopimuksen 1 artiklan 6 kohdan mukaisesti yhteisö voi päättää perustamissopimuksen 113 artiklan määräysten mukaisesti sanoutua irti YK:n Euroopan talouskomission sellaisen asetuksen soveltamisesta, jonka se on ennakkoon hyväksynyt.

4 artikla

1. Komissio vahvistaa yhteisen kannan YK:n Euroopan talouskomission asetusten laatimiseksi.

2. Yhteisö äänestää YK:n Euroopan talouskomission asetusehdotuksen tai asetusta koskevan muutosehdotuksen hyväksymisen puolesta

- kun voimassa olevaa asetusta tekniseen kehitykseen mukautettaessa ehdotus on hyväksytty direktiivin 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 92/53/ETY[4], 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti ja

- muissa tapauksissa, jos neuvosto on komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon saatuaan hyväksynyt ehdotuksen määräenemmistöllä.

3. Jos yhteisö äänestää asetuksen tai asetusta koskevan muutoksen puolesta, päätöksessä on täsmennettävä myös onko tämä asetus tai muutos luonteeltaan velvoittava vai valinnainen Euroopan unionissa sen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvoluokan osalta.

[4] EYVL N:o L 225, 10.8.1992, s. 1

4. Komissio muuttaa tämän vuoksi direktiivin 70/156/ETY liitettä IV sekä asiaa koskevia erityisdirektiivejä.

5 artikla

1. Neuvosto päättää määräenemmistöllä komission ehdotuksesta ja Euroopan parlamentin puoltavan lausunnon saatuaan sopimuksen muutosehdotuksista, jotka on yhteisön puolesta jätetty sopimuspuolten ratkaistaviksi.

2. Päätös siitä, esitetäänkö muiden sopimuspuolten jättämistä muutosehdotuksista vastalause, tehdään saman menettelyn mukaisesti kuin mitä tämän sopimuksen tekemisen yhteydessä noudatettiin. Jos tämä menettely ei ole päättynyt viikkoa ennen sopimuksen 13 artiklan 2 kohdassa määrättyä määräaikaa, komissio esittää yhteisön puolesta muutosta koskevan vastalauseen ennen määräajan päättymistä.

6 artikla

1. Jäsenvaltiot, jotka ovat allekirjoittaneet yhteisön liittymisen ulkopuolelle jäävät asetukset, voivat jatkaa niiden hallinnoinnin ja kehittämisen varmistamista hyväksymällä muutoksia teknisen kehityksen mukaan. Jäsenvaltioiden on kuitenkin ilmoitettava siitä ennakkoon komissiolle, joka varmistaa, etteivät ne ole ristiriidassa yhteisön hyväksyntäjärjestelmän eikä yhteisön tätä alaa koskevien pitkän aikavälin tavoitteiden kanssa. Tällöin komissio voi päättää kuuden kuukauden määräajassa tämän tiedon ilmoittamisesta direktiivin 92/53/ETY 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti keskeyttää näiden jäsenvaltioiden osallistumisen kyseisen
asetuksen tai kyseisten asetusten osalta käynnissä oleviin töihin.

2. Samoin jäsenvaltion hankkeet sellaisen asetuksen uudeksi hyväksymiseksi, jonka soveltamiseen yhteisö ei ole liittynyt, edellyttää ennakkotiedon antamista komissiolle, joka voi kuuden kuukauden määräajassa päättää pysäyttää tämän hankkeen direktiivin 92/53/ETY 13 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

1. Euroopan yhteisö pyrkii rajoittamaan moottoriajoneuvojen osalta liittymistään vuoden 1958 sopimuksen soveltamiseen, joka on tarkastettu seuraavassa luettelossa mainittujen YK:n Euroopan talouskomission asetusten tunnustamiseksi ja hyväksymiseksi:

Perusasetuksen numero	Muutossarjat	Aihe
1	01	Ajovalaisimet (myös R_2-valaisimet)
3	02	Heijastimet
4	-	Takarekisterikilven valaisimet
5	02	Ajovalaisimet (umpiovalaisimet)
6	01	Suuntavalaisimet
7	02	Takaäärivalaisimet/etuvalot/takavalot/jarruvalaisimet
8	04	Ajovalaisimet (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4 ja/tai H_7)
10	01	Radiohäiriöiden torjunta
11	02	Ovien saranat ja lukot
12	03	Ohjauslaitteen käyttäytyminen törmäyksessä
13	08	Jarrutus
14	03	Turvavöiden kiinnityspisteet
16	04	Turvavyöt
17	04	Istuinten lujuus
17/25	04/03	Pääntuet
18	01	Varkaudenestolaite
19	02	Etusumuvalaisimet
20	02	Ajovalaisimet (H_4)
21	01	Sisävarusteet
23	-	Peruutusvalaisimet
24	03	Dieselin savutus
26	02	Ulkonevat osat
28	-	Äänimerkinantolaite

30	02	Renkaat, moottoriajoneuvot ja niiden perävaunut
31	02	Ajovalaisimet (halogeeniumpiovalaisimet)
37	03	Hyväksytyissä valaisinyksiköissä käytettävät polttimot
38	-	Takasumuvalaisimet
39	-	Nopeusmittari
43	-	Turvalasit
45	01	Ajovalaisimien pesimet
46	01	Taustapeilit
48	01	Valaisimien ja merkkivalolaitteiden asentaminen
49	02	Dieselpäästöt
51	02	Melutaso
54	-	Renkaat, kaupalliset ajoneuvot ja niiden perävaunut
58	01	Alleajosuoja
59	-	Vaihdettavat äänenvaimennusjärjestelmät
64	-	Renkaat, väliaikaiseen käyttöön tarkoitetut vararenkaat/renkaat
71	-	Näkökenttä, maataloustraktorit
73	-	Sivusuojat
77	-	Pysäköintivalaisimet
79	-	Ohjaustehostin
83	01	Päästöt
84	-	Polttoainekulutus
85	-	Moottoriteho
86	-	Valaisimien ja merkkivalolaitteiden asentaminen, maataloustraktorit
87		Huomiovalaisimet
90	-	Vaihtojarruhihnat
91		Sivumerkkivalot

[redacted]

Edellä mainitut YK:n Euroopan talouskomission asetukset, lukuun ottamatta saastepäästöjä ja äänisaastetta koskevia asetuksia, korvaavat vastaavien EY:n erityisdirektiivien tekniset liitteet silloin kun niiden soveltamisalat vastaavat toisiaan. Kuitenkin sellaisten direktiivien kuten asennusvaatimuksia ja hyväksymismenettelyä koskevien direktiivien täydentäviä säännöksiä on sovellettava edelleen jos ne ovat yhteensopivia YK:n Euroopan talouskomission asetusten säännösten kanssa.

Edellä olevassa luettelossa esitettyjä YK:n Euroopan talouskomission asetuksia sovelletaan pakollisesti 1 päivästä tammikuuta 1996 M1-luokkien osalta direktiivin 70/156/ETY säännösten mukaisesti.

YK:n Euroopan talouskomission saastepäästöjä ja äänisaastetta koskevien asetusten osalta soveltaminen on yhteisössä vapaaehtoista. Näin ollen yhteisössä sitoudutaan hyväksymään kolmansista maista tuleva näiden asetusten mukainen ajoneuvo mutta saastepäästöjä ja äänisaastetta koskevat yhteisön direktiivit muodostavat ajoneuvon hyväksyntää tällä tavalla myönnettäessä ainoan yhteisön jäsenvaltioissa sovellettavan lainsäädännön. Lisäksi on selvää, että YK:n Euroopan talouskomission asetusten erotessa vastaavista direktiiveistä yhteisö voi päättää irrottautua kyseisellä alalla sovellettavaa vastavuoroista tunnustamista koskevasta velvoitteesta sanoutumalla irti kyseisen tai kyseisten YK:n Euroopan talouskomission asetusten tai asetuksien soveltamisesta tarkastetun sopimuksen 1 artiklan 6 kohdan ja tämän päätöksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen osalta yhteisö voi rajoittaa liittymistään seuraavien YK:n Euroopan talouskomission asetusten soveltamiseen, sellaisina kuin ne ovat muutettuina yhteisön liittymispäivänä voimassa olevilla peräkkäisillä muutoksilla:

- valaisimien ja valomerkinantolaitteiden asentamista koskeva asetus N:o 53,

- kuljettajan laukaisemat komennot, mukaan lukien komentojen tunnistaminen, varmistuminen ja osoittimet N:o 60,

- valaisimien ja valomerkinantolaitteiden asentamista koskeva asetus N:o 74,

- L-luokan ajoneuvoja jarrutuksen osalta koskeva asetus N:o 78.

Nämä asetukset korvaavat vastaavien EY:n erityisdirektiivien tekniset liitteet silloin kun niiden soveltamisalat vastaavat toisiaan. Kuitenkin sellaisten direktiivien kuten asennusvaatimuksia ja hyväksymismenettelyä koskevien direktiivien täydentäviä säännöksiä on sovellettava edelleen jos ne ovat yhteensopivia YK:n Euroopan talouskomission asetusten säännösten kanssa.

Neuvosto ja komissio sopivat seuraavaa säännöstelläkseen yhteisön ja sen jäsenvaltioiden osallistumista vuoden 1958 tarkastettuun sopimukseen.

Euroopan yhteisö ja sen jäsenvaltiot osallistuvat sopimukseen sopimuspuolina seuraavien sääntöjen mukaisesti:

1. Valintakelpoisuus

Yhteisö ja sen jäsenvaltio voivat nimetä ehdokkaita sopimukseen liittyviä valintatehtäviä varten. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot sitoutuvat esittämään mahdollisuuksiensa mukaan yhteisen ehdokkaan.

2. Valmistelevat neuvottelut ja työt sellaisten asetusten tai voimassa olevien asetusten muutosten hyväksymiseksi, joiden soveltamiseen yhteisö jo on liittynyt:

Hallintokomiteassa tai muussa komiteassa tai työryhmässä tehtävien lainsäädännöllisten valmistelutoimien kuluessa komissio kuulee jäsenvaltioiden asiantuntijoita ennen yhteisen kannan vahvistamista yhteisön liittymistä sopimuksen soveltamiseen koskevan päätöksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja kehottaa jäsenvaltioiden edustajia selventämään ja tukemaan teknisesti yhteisön kantaa valmistelutoimien yhteydessä. Tämän valmisteluvaiheen ohella komissio edustaa yhteisöä WP29:ssä yhteisön ainoana edustajana perustamissopimuksen 113 artiklan mukaisesti uutta asetusta tai olemassa olevaa asetusta koskevan muutoksen hyväksymistä koskevan lopullisen kannan antamiseksi.

3. Euroopan talouskomission asetusten ja olemassa olevaa asetusta koskevan muutoksen hyväksyminen

Äänioikeutta sopimuksessa perustetuissa toimielimissä käyttää yhteisön puolesta komissio. Jäsenvaltiot eivät osallistu äänestykseen.

Yhteisön toimielimet sitoutuvat kiirehtimään työtään mahdollisuuksiensa mukaan ollakseen viivästyttämättä tarpeettomasti äänestysmenettelyä Euroopan talouskomissiossa. Tämän vuoksi komissio antaa lausuntonsa päätöksen 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti heti kun kaikki Euroopan talouskomission asetusta koskevat olennaiset seikat on vahvistettu.

4. Sopimuksen muuttaminen

Komissio voi yksin ehdottaa muutoksia sopimukseen.

Muiden sopimuspuolten sopimuksen 13 artiklan mukaisesti ehdottamien muutosten osalta jäsenvaltiot saattavat kantansa yhdenmukaiseksi yhteisön esittämän kannan kanssa.

ISSN 1024-4492

KOM(95) 723 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI 07

Luettelonumero : CB-CO-95-761-FI-C

ISBN 92-77-98685-9

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg

19