COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le 12.01.1996
COM(95) 723 final

96/0006 (AVC)

Proposition de

DECISION DU CONSEIL

en vue de l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord Révisé de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

(présentée par la Commission)

ADHESION DE LA COMMUNAUTE A L'ACCORD REVISE DE 1958 CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RECIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES EQUIPEMENTS ET PIECES DES VEHICULES A MOTEUR

EXPOSE DES MOTIFS

1. Historique :

1.1. L'Accord conclu le 20 mars 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur, au sein de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/NU), vise à établir des prescriptions techniques uniformes nécessaires à l'homologation des pièces et équipements composant les véhicules à moteur ainsi que la reconnaissance réciproque des homologations accordées sur cette base par les Etats parties à l'Accord, le but final étant de faciliter les échanges et de libéraliser le commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes.

1.2. A ce jour, 24 Etats sont parties contractantes à cet Accord, dont l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne à l'exception de l'Irlande, ainsi que la Hongrie, la République Tchèque, l'ex-Yougoslavie, la Croatie, la Norvège, la Roumanie, la Pologne, la Fédération de Russie, la Slovaquie et la Slovénie, ce qui en fait un accord exclusivement européen, nonobstant la participation, en tant qu'observateurs, des Etats-Unis, du Canada (membres de la Commission Economique pour l'Europe), de l'Australie, du Japon et de l'Afrique du Sud (pays admis à participer aux travaux de la CEE/NU). Il convient de noter à cet égard que le Japon a récemment annoncé sa décision d'adhérer à l'Accord et que la Corée examine cette possibilité. D'autres pays semblent également intéressés par cette perspective.

1.3. La structure exécutive de l'Accord est constituée par un groupe de travail de la construction des véhicules, dit "working party" (WP) 29, dont la fonction principale est d'élaborer, grâce à la participation d'experts techniques spécialisés, les règlements spécifiques annexés à l'Accord ainsi que les amendements à ces règlements permettant d'adapter ces derniers aux évolutions technologiques. Ce groupe de travail se réunit à cet effet trois fois par an alors que les experts spécialisés se réunissent six fois par an pour la préparation des réunions du groupe de travail.

1.4. Ainsi, depuis 1958, l'application de cet Accord a débouché sur l'adoption d'une centaine de règlements spécifiques couvrant globalement l'ensemble des équipements et pièces nécessaires à l'octroi, par chacune des parties contractantes, d'une réception nationale globale d'un type de véhicule. En outre, eu égard à l'évolution rapide du progrès technique en la matière, il est clair que chacun de ses règlements a lui-même fait l'objet de nombreux amendements permettant d'adapter le règlement initial à l'évolution permanente des technologies disponibles. Il convient d'ajouter que ces règlements et amendements sont adoptés sur la base d'une harmonisation optionnelle, ce qui signifie que chaque partie contractante dispose de la possibilité d'adopter des dispositions nationales divergentes mais est toutefois dans l'obligation d'accepter les véhicules, provenant d'une autre Partie Contractante, conformes aux règlements CEE/NU.

1.5. Le bilan de ces trois décennies d'existence est donc largemement positif car le travail effectué dans ce cadre a permis d'établir progressivement un corps exhaustif de règles techniques constituant une véritable harmonisation internationale servant de base à l'homologation des véhicules dans tous les pays d'Europe. A cet égard, l'on notera également que certains pays non-membres de l'Accord reconnaissent néanmoins les règlements CEE/NU de manière unilatérale, témoignant ainsi de la considération portée à ces travaux.

1.6. En 1989, un groupe de travail interne à la Commission Economique pour l'Europe a été chargé d'organiser des discussions en vue d'entamer un processus de révision de l'Accord. Il est apparu en effet que le fonctionnement de l'Accord initial nécessitait certaines modifications en vue de renforcer le poids du travail d'harmonisation technique effectué dans ce cadre ainsi que d'adapter cette structure à de nouvelles réalités, tenant notamment à la volonté de participation de l'Union Européenne en tant qu'entité juridique à part entière.

1.7. Par une décision du Conseil en date du 8 novembre 1990, la Commission a été autorisée à négocier au sein de la CEE/NU la participation de la Communauté dans le cadre d'un Accord révisé, sur la base de l'article 113 du Traité. De fait, un comité 113 "véhicules à moteur" a été institué à cet effet.

1.8. Ainsi, l'Accord Révisé de 1958 a-t-il été adopté par le groupe de travail (WP 29) lors de sa session des 8-11 octobre 1994 et sa mise en vigueur est prévue pour octobre 1995, soit neuf mois après le dépôt du texte par une Partie Contractante, la France en l'occurence, au Secrétariat des Nations Unies. En substance, les modifications apportées à l'Accord initial seront clarifiées dans la partie suivante relative aux motivations de l'adhésion de la Communauté.

2. L'adhésion de la Communauté à l'Accord Révisé de 1958 - motivations :

2.1. L'Accord ainsi révisé prévoit dorénavant, dans son article 6 point 1, que les organisations d'intégration économique régionales auxquelles les Etats membres ont transféré des compétences dans le domaine couvert par l'Accord ont la possibilité de devenir partie contractante. En outre, il est précisé que, dans cette hypothèse, le nombre de voix à la disposition de l'organisation est égal à la somme des Etats, membres des Nations Unies, qui la composent, ce qui signifie que la Communauté pourrait ainsi disposer de 15 voix.

2.2. L'adhésion de la Communauté à l'Accord, telle qu'elle était envisagée en 1989 et telle qu'elle s'avère possible aujourd'hui, répond en réalité à deux préoccupations complémentaires liées, d'une part, à la volonté de renforcement de cet Accord comme pôle mondial d'harmonisation dans le domaine de l'harmonisation technique automobile et, d'autre part, à la nécessaire cohérence entre l'activité législative effectuée à Genève et celle qui existe au niveau communautaire.

L'harmonisation internationale :

2.3. En ce qui concerne le rôle de l'Accord de 1958 dans le contexte de l'harmonisation technique automobile, il convient de souligner que, eu égard à l'augmentation croissante du commerce des véhicules en Europe mais également entre l'Europe et le reste du monde (Japon, Chine, Corée, Amérique Latine, Pays d'Europe Centrale et Orientale...), il importe aujourd'hui de renforcer le poids des travaux effectués dans ce cadre et d'élargir son application et son influence à d'autres Etats que les seuls Etats européens. Dans cet esprit, il est clair que l'adhésion de la Communauté en tant que telle, accompagnée des nouvelles modalités de vote que nous détaillerons plus loin, de la possibilité d'adhésion offerte à l'ensemble des Etats appartenant aux Nations Unies (alors que l'Accord initial la limitait aux seuls membres de la Commission Economique pour l'Europe, soit l'Europe géographique, Etats-Unis et Canada), renforcera l'efficacité et le poids, au niveau mondial, du travail technique effectué à Genève. Cette importance renforcée devrait ainsi permettre un accès facilité aux marchés des pays tiers.

2.4. A cet égard, la Commission, en coordination avec l'industrie automobile, a consacré des efforts considérables visant à éliminer les entraves techniques à la commercialisation de voitures européennes sur les marchés des pays tiers. Un accès à ces marchés (Japon, Corée par exemple) serait facilité si ces pays deviennent eux-mêmes membres de l'Accord. Une approche multilatérale promet, à long terme, les meilleurs résultats concernant l'accès aux marchés tiers et constitue la voie la plus efficace, nonobstant le fait que, dans certaines circonstances, des accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle relatifs à la règlementation automobile, pourraient être examinés, notamment dans la perspective d'une adhésion facilitée de ces pays à l'Accord à terme.

2.5. Cette perspective est d'autant plus importante que les tenants des approches opposées en matière d'harmonisation technique des véhicules, soit les pays européens, attachés à la réception par les autorités publiques et, principalement, les Etats-Unis préférant le concept de self-certification, se livrent actuellement une bataille farouche de promotion de leur système respectif à travers le monde, espérant ainsi étendre leur propre système et, par ce biais, faciliter leur accès à ces nouveaux marchés. A cet égard, il convient toutefois de souligner que, au niveau mondial, la procédure de réception par le biais d'autorités nationales compétentes est très majoritairement utilisée de préférence au concept de self-certification.

2.6. Par ailleurs, des discussions relatives à la création, à terme, d'un véritable forum mondial au sein de la Commission Economique pour l'Europe sont également sur le point d'être lancées, suite au dépôt d'une proposition des Etats-Unis dans ce sens. Toutefois, ces futures discussions n'auront aucune incidence sur l'entrée en vigueur de l'Accord Révisé.

La nécessaire cohérence entre l'harmonisation effectuée par les règlements CEE/NU et les directives communautaires :

2.7. La seconde motivation de la Communauté en faveur d'une adhésion à l'Accord Révisé de 1958 réside dans la nécessaire cohérence entre l'activité législative de Genève et celle de Bruxelles. En effet, il convient de souligner en premier lieu que la directive-cadre 92/53/CEE concernant la réception communautaire des véhicules prévoit déjà, dans son annexe IV partie II, une équivalence entre un certain nombre de règlements CEE/NU et les directives communautaires correspondantes. Or, cette équivalence "théorique" devra être effectivement assurée à partir du 1er janvier 1996, date à laquelle la directive précitée devient d'application obligatoire en ce qui concerne les véhicules particuliers.

2.8. Il convient de signaler à ce propos que la cohérence entre l'harmonisation internationale et l'harmonisation communautaire devient en réalité difficile depuis une quinzaine d'années du fait de l'évolution très rapide du progrès technologique dans le domaine automobile et donc d'un travail législatif de plus en plus important. En conséquence, il est clair que l'harmonisation communautaire, au moins en ce qui concerne certains équipements techniques spécifiques, a pris quelques retards par rapport aux règlements CEE/NU, ce qui induit parfois une équivalence théorique des deux niveaux de règlementation.

2.9. Cette cohérence s'avère également nécessaire dans la perspective du passage à l'harmonisation totale au 1er janvier 1996 dans la mesure où, à partir de cette échéance, l'ensemble des directives communautaires relatives aux voitures particulières, jusqu'à

présent optionnelles, deviennent obligatoires pour tous les Etats membres. L'harmonisation technique dans le secteur des véhicules particuliers devient une compétence purement communautaire, les Etats membres n'ayant plus la possibilité d'adopter des règlementations divergentes au niveau national. En conséquence, la cohérence totale entre les règlements CEE/NU applicables par les Etats membres et la règlementation communautaire elle-même devient un impératif pour cette catégorie de véhicules.

2.10. Par ailleurs, il convient de souligner que, jusqu'à présent, l'initiative et la préparation des propositions concernant les dossiers sensibles, tels ceux relatifs aux émissions polluantes ou sonores s'effectuent spécifiquement dans un cadre communautaire alors que les dossiers plus techniques prennent généralement forme à Genève et débouchent sur l'adoption d'un règlement ou d'un amendement avant d'être repris au niveau communautaire par une directive. Bien que cette répartition actuelle du travail législatif entre la CEE/NU et la Communauté a bien fonctionné de manière générale, le risque existe toujours qu'une décision technique prise à Genève engendre une "pression" sur la Communauté, avec les conséquences négatives pour le fonctionnement de la procédure communautaire. Il est donc impératif que cette situation ambigue soit corrigée et que toute décision à prendre à Genève soit préparée préalablement dans le cadre d'une procédure communautaire. L'intérêt résidera en outre dans l'intégration automatique des règlements CEE/NU auxquels la Communauté entend adhérer dans l'ordre juridique communautaire, ce qui facilitera et accélèrera sensiblement l'application des nouvelles règlementations permettant d'être ainsi en phase avec l'évolution du progrès technique. Ce système a également l'avantage d'éviter, dans la mesure du possible, un double travail législatif au sein de la Communauté et au sein des Nations Unies.

2.11. En tout état de cause, il est clair que la préparation des directives communautaires sur des sujets sensibles, telles les émissions polluantes et sonores ou certains problèmes particuliers de sécurité -la règlementation relative aux chocs latéraux et frontaux par exemple-, demeurera une compétence communautaire. Toutefois, la Communauté utilisera dorénavant sa participation à Genève comme un moyen de promouvoir sa propre règlementation dans ces domaines. Ce travail de promotion sera d'autant plus important que la reconnaissance mutuelle, à un niveau mondial, est aujourd'hui très importante pour les constructeurs européens, soucieux de voir accepter facilement leurs véhicules par les pays tiers.

Les nouvelles modalités de vote :

2.12. Enfin, une troisième modification substantielle de l'Accord initial doit être signalée en ce qui concerne les modalités de vote ayant trait à l'adoption de nouveaux règlements CEE/NU et des amendements consécutifs. En effet, le système initial offrait la possibilité d'adopter un nouveau règlement si celui-ci était présenté par deux Parties Contractantes, les autres ayant ensuite la possibilité de l'appliquer ou non. En outre, l'adoption d'un

amendement était conditionnée par l'unanimité des parties contractantes appliquant le règlement de base. Les modifications apportées à cet égard à l'Accord initial conditionnent l'établissement d'un projet de règlement ou d'amendement à l'obtention d'une majorité des 2/3, ce qui signifie que, à la base, le nouveau projet aura reccueilli la faveur de la majorité des parties contractantes et sera, en conséquence, plus largement et assurément appliqué. L'adoption de ce projet est, quant à elle, considérée comme acquise sauf si, dans une période de 6 mois à partir de sa notification, plus d'un tiers des parties contractantes ont notifié leur opposition au Secrétariat Général. Dès lors, dans l'hypothèse où ce seuil n'est pas atteint, le règlement ou l'amendement ainsi adopté lie les parties contractantes l'ayant accepté. Ces nouvelles modalités de vote participent également au renforcement du travail règlementaire effectué à Genève dans la mesure où, à l'inverse du système actuel, les Parties Contractantes sont dans l'obligation de notifier leur opposition et non plus leur acceptation des nouvelles prescriptions adoptées. L'on notera que, en l'état actuel de la composition des parties contractantes, l'Union Européenne pourrait disposer d'une majorité absolue grâce aux quinze voix qui lui sont accordées et, préalablement à l'adhésion d'autres parties contractantes, d'une minorité de blocage.

3. Eléments fondamentaux de la décision d'adhésion :

3.1. Conformément à la décision du Conseil par laquelle ce dernier a autorisé la Commission à négocier la révision de l'Accord en vue d'envisager la participation de la Communauté, la présente décision d'adhésion est également basée sur l'article 113 du Traité relatif à la politique commerciale commune. En effet, l'Accord CEE/NU de 1958 vise, comme nous l'avons précisé plus haut, à faciliter les échanges commerciaux de véhicules entre les Parties Contractantes de façon à ce que ces échanges ne puissent être empêchés par des difficultés techniques liées à la construction des véhicules. En conséquence, l'article 113, en combinaison avec les dispositions pertinentes de l'article 228, a été retenu comme base juridique de l'adhésion de la Communauté.

3.2. Le choix de cette base juridique implique que l'Accord s'inscrit dorénavant dans un contexte de politique commerciale commune, ce qui constitue une compétence exclusive de la Communauté. Toutefois, eu égard à la nature particulièrement technique des discussions qui ont lieu à Genève, notamment au niveau des réunions préparatoires des experts spécialisés, il est apparu nécessaire d'instituer une participation mixte de la Communauté et de ses Etats membres au cours des réunions préparatoires, la Communauté participant, de manière exclusive, aux négociations finales en tant que porte-parole unique. Il est à noter que, dans la mesure où cette double participation au cours des travaux préparatoires est dérogatoire par rapport aux règles classiques d'application de l'article 113, la participation des Etats membres n'est pas inscrite dans le corps même de la décision d'adhésion mais est mentionnée dans l'annexe visant à régler les modalités pratiques de participation de la Communauté et des Etats membres.

3.3. Par ailleurs, il est à noter que le droit de vote, au sein des organes de l'Accord, n'est exercé que par la Communauté et non par les Etats membres, conformément aux procédures classiques d'application de l'article 113.

3.4. Enfin, conformément à l'article 1 point 5 de l'Accord Révisé, la Communauté entend limiter son adhésion initiale à l'application d'une liste limitative de règlements CEE/NU et non à l'ensemble des règlements CEE/NU existants à ce jour, se réservant la possibilité d'y adhérer ultérieurement. Cette position vise à limiter l'adhésion à une liste définie de règlements CEE/NU -telle que déjà précisée dans l'annexe IV, partie II, de la directive 92/53/CEE- qu'elle considère comme essentiels au bon fonctionnement de la procédure de réception des véhicules, en réservant sa position concernant les autres règlements actuellement appliqués par certains Etats membres. A cet égard, la présente décision prévoit une procédure spécifique autorisant les Etats membres appliquant ces règlements à continuer à participer à leur gestion et à leur évolution, sous réserve d'une information préalable de la Commission, elle-même en informant le Parlement Européen, et d'une éventuelle décision de refus de la part de cette dernière. Cette procédure spécifique, relative aux règlements auxquels la Communauté n'adhère pas à ce jour, permettra, d'une part, de ne pas geler l'évolution de certains aspects particuliers de la règlementation automobile au niveau international et, d'autre part, de veiller à l'intérêt communautaire, et, plus particulièrement, à la compatibilité entre ces travaux et le système de réception communautaire des véhicules.

4. Conclusion :

4.1. Eu égard aux considérations qui précèdent, l'adhésion de la Communauté à l'Accord Révisé de 1958 s'inscrit dans une double logique relevant à la fois d'un intérêt international visant à la promotion des travaux d'harmonisation effectués dans le cadre de la CEE/NU et d'un intérêt purement communautaire permettant l'amélioration du dispositif existant de réception des véhicules, assurant ainsi la cohérence avec l'évolution du progrès technique.

4.2. Il est clair que, du fait de l'application obligatoire de la réception communautaire au 1er janvier 1996 pour les véhicules particuliers et, en conséquence, de la recherche du système le plus perfectionné à cette date, l'adhésion de la Communauté serait souhaitable dès l'entrée en vigueur de l'Accord Révisé ou, le cas échéant, le plus rapidement possible après cette entrée en vigueur.

Proposition de Décision du Conseil en vue de l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord Révisé de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

Vu le Traité instituant la Communauté Européenne, et notamment son article 113 en liaison avec l'article 228, paragraphe 2, première phrase, paragraphe 3, alinéa 2 et paragraphe 4;

Vu la proposition de la Commission[1];

Après avis conforme du Parlement Européen[2];

Considérant que le Conseil avait autorisé la Commission, par décision du 23 octobre 1990, à participer à la négociation sur la révision de l'Accord de 1958 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE) concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur (dit "Accord Révisé");

Considérant que suite à cette négociation, la Communauté Européenne a la possibilité de devenir partie contractante de l'Accord Révisé en tant qu'organisation d'intégration

---

[1]JO C n°

[2]JO C n°

économique régionale à laquelle ses Etats membres ont opèré un transfert de compétence dans le domaine visé par l'Accord;

Considèrant que l'adhésion à cet Accord s'inscrit dans un objectif de politique commerciale commune, conformément à l'article 113 du Traité, visant à éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes; que la participation de la Communauté renforcera le poids du travail d'harmonisation effectué dans le cadre de cet Accord et pourra ainsi permettre un accès facilité à des marchés tiers; que cette participation doit conduire à établir une cohérence entre les actes dits "règlements", adoptés dans le cadre de l'Accord Révisé, et la législation communautaire en la matière;

Considérant que la réception des véhicules à moteur et l'harmonisation technique sont effectuées sur la base de directives relatives aux systèmes, composants et entités techniques des véhicules, fondées sur l'article 100A visant l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur et que, à partir du 1er janvier 1996 en ce qui concerne les véhicules de catégorie M1, l'harmonisation sera totale et d'application obligatoire du fait de la directive-cadre 70/156/CEE et des directives particulières pour cette catégorie de véhicules;

Considérant que la conclusion de l'Accord par la Communauté Européenne implique des modifications d'actes adoptés selon la procédure prévue à l'article 189B; qu'en conséquence, l'avis conforme du Parlement Européen est requis;

Considérant que les actes dits "règlements", adoptés au sein des organes de l'Accord, lieront la Communauté Européenne après l'expiration d'un délai de six mois après leur notification si elle n'a pas fait connaitre son opposition à ceux-ci; qu'il convient dès lors de prévoir que le vote de la Communauté au regard de tels actes, s'ils ne constituent pas une simple adaptation au progrès technique, soit précédé d'une décision arrêtée selon la même procédure que celle valant pour la conclusion de l'Accord;

Considérant toutefois que dans l'hypothèse où l'adoption d'un tel règlement ne constitue qu'une adaptation au progrès technique, le vote de la Communauté peut être arrêté par la Commission, assistée d'un comité composé de représentants des Etats membres;

Considérant que compte tenu de sa nature technique, la position communautaire pour l'élaboration des "règlements" peut être établie par la Commission;

Considérant que l'Accord prévoit une procédure allègée pour sa modification; qu'il convient d'assurer une prise de décision au niveau commmunautaire qui tient compte des contraintes de cette procédure;

Considérant que, conformément aux dispositions de l'Accord Révisé, toute nouvelle partie contractante a la possibilité, lors du dépôt de ses intruments d'adhésion, de déclarer concommitamment qu'elle entend ne pas être liée par certains règlements CEE/NU qu'il

lui appartient de préciser; que la Communauté souhaite faire usage de cette disposition afin, d'une part, d'adhérer immédiatement à la liste des règlements considérés comme essentiels au bon fonctionnement du système de réception des véhicules, tels que définis précédemment dans la directive 92/53/CEE[3] et, d'autre part, d'examiner au cas par cas la possibilité d'adhérer aux autres règlements postérieurement, compte-tenu de leur importance au regard de la réception des véhicules au niveau communautaire et, également, sur un plan international;

Considérant que cette adhésion ne préjuge pas de la possibilité de dénoncer les règlements figurant dans la liste acceptée par la Communauté, conformément à l'article 1 point 6 de l'Accord Révisé;

Considérant que, dans la mesure où la Communauté n'adhère pas à l'ensemble des règlements CEE/NU mais à une liste définie de règlements considérés comme essentiels au bon fonctionnement de la procédure de réception des véhicules, il convient de permettre aux Etats membres signataires des règlements auxquels la Communauté n'adhère pas de continuer à assurer leur gestion et leur évolution, dans le respect d'une procédure d'information préalable de la Commission, visant à assurer l'absence d'incompatibilité avec le système communautaire de réception des véhicules;

Considérant que, conformément à l'article 234 du Traité, les Etats membres s'assurent de l'absence d'incompatibilité actuelle entre les règlements CEE/NU antérieurement signés et auxquels la Communauté n'adhère pas et la règlementation communautaire actuelle correspondante.

DECIDE :

Article 1

La Communauté Européenne adhère à l'Accord Révisé de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes

---

[3]Annexe IV, partie II, de la directive 92/53/CEE

d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.

Le texte de l'Accord Révisé est joint à la présente décision.

Article 2

Le Président du Conseil est autorisé à désigner la personne ayant le pouvoir de déposer l'instrument d'adhésion en conformité avec l'article 6 point 3 de l'Accord Révisé après l'entrée en vigueur de cet Accord.

Article 3

1. Conformément à l'article 1 point 5 de l'Accord Révisé, la Communauté Européenne déclare limiter son adhésion à l'application des règlements CEE/NU dont la liste figure dans l'annexe I de la présente décision.

2. Conformément à l'article 1 point 6 de l'Accord Révisé, la Communauté peut décider, selon les dispositions de l'article 113 du Traité, de dénoncer un règlement CEE/NU qu'elle a préalablement accepté.

Article 4

1. La position de la Communauté pour l'élaboration des règlements CEE/NU est établie par la Commission.

2. La Communauté vote en faveur de l'adoption d'un projet de règlement CEE/NU ou d'un projet d'amendement d'un règlement

- lorsque, en cas d'adaptation d'un règlement existant au progrès technique, le projet a été approuvé conformément à la procédure de l'article 13 de la directive 70/156/CEE telle que modifiée par la directive 92/53/CEE[4];

---

[4]JOCE L 225 du 10 août 1992, page 1

- dans les autres cas, lorsque sur proposition de la Commission et après avis conforme du Parlement Européen, le Conseil a approuvé le projet à la majorité qualifiée;

3. Dans l'hypothèse où la Communauté vote en faveur d'un règlement ou d'un amendement à un règlement, la décision précise également si ce règlement ou amendement est de nature obligatoire ou optionnelle au sein de l'Union Européenne, selon la catégorie de véhicules auquel il s'applique.

4. La Commission procèdera, en conséquence, à la modification appropriée de l'annexe IV de la directive 70/156/CEE ainsi que des directives particulières concernées.

Article 5

1. Les propositions d'amendement de l'Accord soumises aux parties contractantes au nom de la Communauté sont décidées par le Conseil à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission et après avis du Parlement Européen.

2. La décision d'exprimer ou non une objection à des propositions d'amendements de l'Accord soumises par d'autres parties contractantes est prise selon la procédure suivie pour la conclusion du présent Accord. Lorsque cette procédure n'est pas terminée une semaine avant l'expiration du délai prévu à l'article 13, paragraphe 2 de l'Accord, la Commission exprime au nom de la Communauté une objection contre l'amendement avant l'expiration du délai.

Article 6

1. Les Etats membres signataires de règlements auxquels la Communauté n'adhère pas peuvent continuer à assurer leur gestion et leur évolution par l'adoption d'amendements en fonction de l'évolution du progrès technique. Toutefois, les Etats membres devront en informer préalablement la Commission qui s'assurera de l'absence d'incompatibilité avec le système de réception communautaire ainsi qu'avec les objectifs communautaire dans ce domaine à plus long terme. Dans cette hypothèse, la Commission pourra décider, dans un délai de 6 mois suivant la notification de cette information, selon la procédure prévue à l'article 13 de la directive 92/53/CEE, de suspendre la participation de ces Etats membres aux travaux en cours pour le ou les règlements concernés.

2. De la même façon, le projet de nouvelle acceptation d'un règlement par un Etat membre, règlement auquel la Communauté n'a pas adhèré, est soumis à une information préalable de la Commission qui peut, dans un délai de six mois, décider de bloquer ce projet, conformément à la procédure de l'article 13 de la directive 92/53/CEE.

Fait à Bruxelles, le

Pour le Conseil

Le Président,

ANNEXE I

1. En ce qui concerne les véhicules à moteur, la Communauté Européenne entend limiter son adhésion à l'Accord de 1958 Révisé à la reconnaissance et l'acceptation des règlements CEE/NU figurant dans la liste suivante :

Basic Regulation number	**Series of amendments**	**Subject**
1	01	Projecteurs (incl. lampes R_2)
3	02	Catadioptres
4	-	Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
5	02	Projecteurs (Sealed Beam)
6	01	Indicateurs de direction
7	02	Feux (latéraux/arrière/stop)
8	04	Projecteurs (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4, and / or H_7)
10	01	Suppression des parasites radioélectriques
11	02	Poignées et charnières de portes
12	03	Comportement du dispositif de conduite en cas de choc
13	08	Freinage
14	03	Points d'ancrage des ceintures de sécurité
16	04	Ceintures de sécurité
17	04	Résistance des sièges
17 / 25	04 / 03	Appuis-tête
18	01	Antivol
19	02	Feux de brouillard
20	02	Projecteurs (H_4)
21	01	Aménagement intérieur
23	-	Feux de marche arrière

24	03	Diesel smoke
26	02	Exterior projections
28	-	Audible warning
30	02	Tyres, motor vehicles and their trailers
31	02	Head lamps (halogen sealed beam)
37	03	Filament Lamps for use in approved lamp units
38	-	Rear fog lamps
39	-	Speedometer
43	-	Safety glass
45	01	Head lamp cleaners
46	01	Rear view mirrors
48	01	Installation of lighting and light signalling devices
49	02	Diesel emission
51	02	Sound levels
54	-	Tyres, commercial vehicles and their trailers
58	01	Rear protective device
59	-	Replacement silencing systems
64	-	Tyres, temporary use spare wheels / tyres
71	_	Field of vision, Agricultural Tractors
73	-	Lateral protection
77	-	Parking lamps
79	-	Steering effort
83	01	Emissions
84	-	Fuel consumption
85	-	Engine power
86	-	Installation of lighting and light-signalling devices, Agricultural Tractors
87		Day time running lamps
90	_	Replacement brake lining assemblies

24	03	Fumées diesel
26	02	Saillies extérieures
28	-	Avertisseur accoustique
30	02	Pneumatiques
31	02	Projecteurs (halogen sealed beam)
37	03	Lampes à filament
38	-	Feux de brouillard arrière
39	-	Tachymètre
43	-	Vitrage de sécurité
45	01	Lave phares
46	01	Rétroviseurs
48	01	Dispositifs d'éclairage
49	02	Emissions diesel
51	02	Niveau sonore
54	-	Pneumatiques
58	01	Dispositifs de protection arrière
59	-	Niveau sonore
64	-	Pneumatiques
71	_	Champ de vision (tracteurs)
73	-	Protection latérale
77	-	Feux de stationnement
79	-	Direction
83	01	Emissions
84	-	Consommation de carburant
85	-	Puissance du moteur
86	-	Dispositifs d'éclairage (tracteurs)
87		Feux de circulation diurnes
90	_	Garniture de freinage de remplacement
91		Feux de position latéraux

Les règlements CEE/NU cités ci-dessus, à l'exception de ceux relatifs aux émissions polluantes et sonores, remplacent les annexes techniques des directives CE particulières correspondantes lorsque ces dernières ont le même champ d'application. Toutefois, les dispositions complémentaires des directives, telles que celles relatives aux exigences d'installation ou à la procédure de réception, demeurent d'application dans la mesure où elles sont compatibles avec les dispositions des règlements CEE/NU.

Les règlements CEE/NU figurant dans la liste ci-dessus seront d'application obligatoire au 1er janvier 1996 en ce qui concerne les catégories M1, conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE.

En ce qui concerne les règlements CEE/NU relatifs aux émissions polluantes et sonores, leur application demeure optionnelle au sein de l'Union. Ainsi, la Communauté s'engage à accepter un véhicule, provenant d'un Etat tiers, conforme à ces règlements mais les directives communautaires relatives aux émissions polluantes et sonores demeurent la seule règlementation applicable par les Etats membres de la Communauté lors de l'octroi de réception dans cette matière. En outre, il est clair que dans l'hypothèse où les règlements CEE/NU diffèrent des directives correspondantes, la Communauté pourra décider de se délier de son obligation de reconnaissance mutuelle dans ce domaine par le biais d'une dénonciation du ou des règlements CEE/NU concernés, conformément à l'article 1 point 6 de l'Accord Révisé et à l'article 3.2 de la présente décision.

2. En ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues, la Communauté limite son adhésion à la liste des règlements CEE/NU suivants, dans leur version telle que modifiée par les amendements successifs en vigueur au jour de l'adhésion de la Communauté :

- Règlement n°53 realtif à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

- Règlement n°60 relatifs aux commandes actionnées par le conducteur, y cimpris l'identification des commandes, témoins et indicateurs

16 bis

- Règlement n°74 relatif à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

- Règlement n°78 relatif aux véhicules de catégorie L en ce qui concerne le freinage

Ces règlements remplacent les annexes techniques des directives CE particulières correspondantes lorsque ces dernières ont le même champ d'application. Toutefois, les dispositions complémentaires des directives, telles que celles relatives aux exigences d'installation ou à la procédure de réception, demeurent d'application dans la mesure où elles sont compatibles avec les dispositions des règlements CEE/NU.

Le Conseil et la Commission conviennent comme suit pour règler la participation de la Communauté et des Etats membres à l'Accord Révisé de 1958

La Communauté Européenne et les Etats membres participent en tant que parties contractantes à l'Accord selon les règles suivantes :

1. Eligibilité

La Communauté et les Etats membres peuvent nommer des candidats pour exercer des fonctions éligibles dans le cadre de l'Accord. La Communauté et les Etats membres s'engagent à présenter dans toute la mesure du possible un candidat unique.

2. Négociations et travaux préparatoires à l'adoption de règlements ou d'amendements à des règlements existants auxquels la Communauté adhère :

Au cours des travaux règlementaires préparatoires, au sein du comité administratif ou d'autre comité ou groupe de travail, la Commission consulte les experts des Etats membres avant d'établir la position communautaire conformément à l'article 4, paragraphe 1 de la décision d'adhésion de la Communauté à l'Accord et invite les représentants des Etats membres à expliquer et étayer sur le plan technique la position de la Communauté lors des travaux préparatoires. Consécutivement à cette phase préparatoire, la Commission représente la Communauté au sein du WP29 en tant que porte-parole unique de la Communauté, conformément à l'article 113 du Traité, en vue de prendre une position définitive sur l'adoption d'un nouveau règlement ou d'un amendement à un règlement existant.

3. Adoption des règlements CEE et des amendements à des règlements existants

Le droit de vote dans les organes crées par l'Accord est exerçé pour la Communauté par la Commission. Les Etats membres ne participent pas au vote.

Les institutions communautaires s'engagent à accélèrer leurs travaux dans toute la mesure du possible pour ne pas retarder inutilement le vote au sein de la CEE. A cette fin, la Commission soumet sa proposition, conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la décision, dès que tous les éléments essentiels d'un projet de règlement CEE sont établis.

4. Amendements de l'Accord

La Communauté seule peut proposer des amendements à l'Accord.

Pour les amendements proposés par d'autres parties contractantes conformément à l'article 13 de l'Accord, les Etats membres alignent leur position sur celle exprimée par la Communauté.

ISSN 0254-1491

COM(95) 723 final

DOCUMENTS

FR 07

N° de catalogue : CB-CO-95-761-FR-C

ISBN 92-77-98681-6

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg