COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 12.01.1996
COM(95) 723 def.

96/0006 (AVC)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

AI FINI DELL'ADESIONE DELLA COMUNITÀ ALL'ACCORDO RIVEDUTO DEL 1958 RELATIVO ALL'ADOZIONE DI CONDIZIONI UNIFORMI DI OMOLOGAZIONE ED AL RICONOSCIMENTO RECIPROCO DELL'OMOLOGAZIONE DI ACCESSORI E PARTI DI VEICOLI A MOTORE

(presentata dalla Commissione)

ADESIONE DELLA COMUNITÀ ALL'ACCORDO RIVEDUTO DEL 1958 RELATIVO ALL'ADOZIONE DI CONDIZIONI UNIFORMI DI OMOLOGAZIONE ED AL RECIPROCO RICONOSCIMENTO DELL'OMOLOGAZIONE DEGLI ACCESSORI E PARTI DI VEICOLI A MOTORE

RELAZIONE

1. Antecedenti

1.1. L'Accordo relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione ed al reciproco riconoscimento dell'omologazione degli accessori e delle parti dei veicoli a motore, concluso il 20 marzo 1958 nell'ambito della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (ECE/ONU), è inteso a stabilire le prescrizioni tecniche uniformi necessarie per l'omologazione delle parti e degli accessori che compongono i veicoli a motore, nonché il reciproco riconoscimento delle omologazioni rilasciate in base a tali prescrizioni dagli Stati aderenti all'Accordo, al fine ultimo di facilitare gli scambi e liberalizzare la vendita dei veicoli a motore tra le parti contraenti.

1.2. Attualmente, sono parti contraenti dell'Accordo 24 Stati, ovvero gli Stati membri dell'Unione europea (eccetto l'Irlanda), l'Ungheria, la Repubblica ceca, l'ex Iugoslavia, la Croazia, la Norvegia, la Romania, la Polonia, la Federazione russa, la Slovacchia e la Slovenia, per cui si tratta di un accordo esclusivamente europeo nonostante la partecipazione, in qualità di osservatori, degli Stati Uniti, del Canada (membri della Commissione economica per l'Europa), dell'Australia, del Giappone e del Sudafrica (ammessi a partecipare ai lavori dell'ECE/ONU). In proposito, si osservi che recentemente il Giappone ha annunciato l'intenzione di aderire all'Accordo e che la Corea sta esaminandone la possibilità. Altri paesi sembrano essere ugualmente interessati.

1.3. La struttura esecutiva dell'Accordo è costituita da un gruppo di lavoro sulla costruzione dei veicoli a motore, il cosiddetto "working party" (WP) 29, il cui compito principale è quello di elaborare, grazie alla partecipazione di specialisti del settore, i regolamenti specifici allegati all'Accordo, nonché gli emendamenti che consentono di adeguarli al progresso tecnologico. A tal fine, il gruppo di lavoro si riunisce tre volte all'anno, mentre gli esperti si riuniscono sei volte all'anno per preparare le riunioni del gruppo di lavoro.

1.4. Dal 1958, in applicazione dell'Accordo sono stati adottati un centinaio di regolamenti specifici riguardanti globalmente l'insieme degli accessori e delle

parti dei veicoli a motore ai fini della concessione dell'omologazione nazionale globale di un tipo di veicolo presso ciascuna delle parti contraenti. Inoltre, in considerazione della rapida evoluzione del progresso tecnico in questo settore, è evidente che ciascun regolamento è stato oggetto di numerosi emendamenti allo scopo di adeguare l'atto iniziale all'evoluzione permanente delle tecnologie disponibili. Si aggiunga che i regolamenti e i relativi emendamenti sono approvati sulla base di un'armonizzazione facoltativa, il che significa che ciascuna parte contraente ha la possibilità di adottare disposizioni nazionali divergenti, ma è tenuta ad accettare i veicoli conformi ai regolamenti ECE/ONU provenienti da un'altra parte contraente.

1.5. Il bilancio degli ultimi tre anni di funzionamento dell'Accordo è quindi largamente positivo in quanto grazie ai lavori effettuati in questo contesto è stato possibile creare gradualmente un corpo esauriente di regole tecniche che rappresentano una vera e propria armonizzazione internazionale per quanto riguarda l'omologazione dei veicoli in tutti i paesi europei. In proposito, si osserverà inoltre che alcuni paesi non membri dell'Accordo riconoscono tuttavia i regolamenti ECE/ONU su base unilaterale, a dimostrazione della stima in cui sono tenuti questi lavori.

1.6. Nel 1989 un gruppo di lavoro interno della Commissione economica per l'Europa è stato incaricato di organizzare i lavori di revisione dell'Accordo. Si è infatti constatata la necessità di apportarvi alcune modifiche intese a rafforzare i lavori di armonizzazione tecnica svolti in questa sede, nonché di adeguare la struttura alla nuova situazione determinata soprattutto dall'intenzione dell'Unione europea di partecipare in quanto soggetto giuridico a parte intera.

1.7. Con decisione del Consiglio dell'8 novembre 1990, la Commissione è stata autorizzata a negoziare in sede ECE/ONU la partecipazione della Comunità nell'ambito di un Accordo riveduto, sulla base dell'articolo 113 del trattato. A tal fine, è stato istituito il comitato 113 "Veicoli a motore".

1.8. L'Accordo riveduto del 1958 è stato adottato dal gruppo di lavoro (WP 29) nella sessione svoltasi in data 8-11 ottobre 1994 e l'entrata in vigore è prevista per l'ottobre 1995, ovvero nove mesi dopo che il testo è stato presentato da una parte contraente (in questo caso la Francia) al Segretariato delle Nazioni Unite. In breve, le modifiche apportate all'Accordo iniziale sono precisate nel punto seguente che riguarda le motivazioni dell'adesione della Comunità.

2. Adesione della Comunità all'Accordo riveduto del 1958 - Motivazioni

2.1. L'Accordo così riveduto prevede all'articolo 6, punto 1, che gli organismi regionali di integrazione economica ai quali gli Stati membri hanno trasferito competenze nel settore disciplinato dall'Accordo, possono d'ora in poi diventare parti contraenti. È inoltre precisato che, in questo caso, il numero dei voti a

disposizione dell'organismo è pari alla somma dei paesi aderenti alle Nazioni Unite che lo compongono e ciò significa che la Comunità potrà disporre di 15 voti.

2.2. L'adesione della Comunità all'Accordo, come era stata prevista nel 1989 e come è possibile attualmente, corrisponde in realtà a due intenti complementari consistenti nel desiderio di rafforzare l'Accordo in quanto polo mondiale di armonizzazione tecnica nel settore dei veicoli a motore e nell'instaurare la necessaria coerenza tra l'attività legislativa svolta a Ginevra e quella esplicata a livello comunitario.

Armonizzazione internazionale

2.3. Per quanto riguarda il ruolo dell'Accordo del 1958 nel contesto dell'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore, è opportuno sottolineare che, dato il crescente aumento delle vendite di veicoli in Europa, nonché tra l'Europa e il resto del mondo (Giappone, Cina, Corea, America latina, paesi dell'Europa centrale e orientale, ecc.), è oggi necessario potenziare i lavori effettuati in questo contesto ed ampliarne l'applicazione e l'influenza ad altri Stati non europei. Ne consegue,ovviamente, che l'adesione della Comunità in quanto tale, accompagnata dalle nuove modalità di votazione precisate qui di seguito, nonché la possibilità di adesione offerta a tutti i paesi aderenti alle Nazioni Unite (mentre l'Accordo iniziale era limitato ai soli Stati membri della Commissione economica per l'Europa, ovvero l'Europa geografica, gli Stati Uniti e il Canada), rafforzeranno l'efficacia e l'incidenza, a livello mondiale, dei lavori tecnici effettuati a Ginevra. Questa maggiore importanza dovrebbe facilitare l'accesso al mercato dei paesi terzi.

2.4. A questo riguardo la Commissione si è notevolmente impegnata, in collaborazione con l'industria automobilistica, per eliminare gli ostacoli tecnici alla commercializzazione dei veicoli europei sui mercati dei paesi terzi. L'accesso a questi mercati (Giappone e Corea per esempio) sarebbe facilitato se questi paesi aderissero all'Accordo. Un'impostazione multilaterale dovrebbe dare, a lungo termine, risultati migliori per quanto riguarda l'accesso ai paesi terzi e costituire la via più efficace anche se potrebbero essere presi in considerazione, in determinate circostanze, accordi bilaterali di reciproco riconoscimento della regolamentazione nel settore automobilistico, soprattutto nella prospettiva di facilitare la futura adesione di questi paesi all'Accordo.

2.5. Questa prospettiva è tanto più importante in quanto i sostenitori di un'impostazione totalmente opposta in materia di armonizzazione tecnica dei veicoli, ovvero i paesi europei legati all'omologazione rilasciata dalle autorità

pubbliche e principalmente gli Stati Uniti che preferiscono il concetto di autocertificazione, conducono attualmente una battaglia feroce per promuovere il rispettivo sistema a livello mondiale, nella speranza di estenderlo e di facilitare in tal modo l'accesso ai nuovi mercati. Occorre tuttavia sottolineare che a livello mondiale la procedura di omologazione da parte delle autorità nazionali competenti è nettamente più utilizzata e preferita al concetto di autocertificazione.

2.6. D'altro canto, sta per essere avviato un dibattito relativo alla creazione, a termine, di un vero e proprio forum mondiale nell'ambito della Commissione economica per l'Europa, a seguito di una proposta presentata dagli Stati Uniti. Il dibattito non inciderà pero' minimamente sull'entrata in vigore dell'Accordo riveduto.

Coerenza necessaria dell'armonizzazione realizzata con i regolamenti ECE/ONU e con le direttive comunitarie

2.7. La seconda motivazione della Comunità a favore dell'adesione all'Accordo riveduto del 1958 risiede nella necessaria coerenza tra l'attività legislativa di Ginevra e quella di Bruxelles. Occorre infatti sottolineare anzitutto che la direttiva quadro 92/53/CEE, relativa all'omologazione comunitaria dei veicoli, prevede già, nell'allegato IV, parte II, l'equivalenza tra alcuni regolamenti ECE/ONU e le direttive comunitarie corrispondenti. Ma questa equivalenza "teorica" dovrà essere effettivamente garantita dal 1° gennaio 1996, data in cui l'applicazione della direttiva suddetta diventa obbligatoria per quanto riguarda le autovetture.

2.8. È necessario segnalare in proposito che la coerenza tra armonizzazione internazionale e armonizzazione comunitaria è particolarmente difficile da una quindicina di anni a causa dell'evoluzione molto rapida del progresso tecnologico nel settore automobilistico e, quindi, di un'attività legislativa sempre più vasta. Di conseguenza, è ovvio che l'armonizzazione comunitaria, per lo meno nel caso di alcune attrezzature tecniche specifiche, è in ritardo rispetto ai regolamenti ECE/ONU, per cui talvolta l'equivalenza dei due livelli di regolamentazione è soltanto teorica.

2.9. La coerenza è ugualmente necessaria nella prospettiva del passaggio all'armonizzazione totale il 1° gennaio 1996 in quanto, a decorrere da questa data, tutte le direttive comunitarie relative alle autovetture, sinora facoltative, diventeranno obbligatorie in tutti gli Stati membri. L'armonizzazione tecnica nel settore delle autovetture diventerà di competenza esclusivamente comunitaria e gli Stati membri non avranno più la possibilità di adottare norme divergenti a livello nazionale. Di conseguenza, la coerenza totale tra i regolamenti ECE/ONU applicabili negli Stati membri e la regolamentazione comunitaria propriamente detta è assolutamente necessaria per questa categoria di veicoli.

2.10. Occorre inoltre sottolineare che, sinora, l'iniziativa e la preparazione di proposte su temi sensibili, come quelli sulle emissioni inquinanti e sonore, si svolgono specificamente in ambito comunitario, mentre i dossier più tecnici prendono generalmente forma a Ginevra e si concludono con l'adozione di un regolamento o di una modifica prima di essere contemplati a livello comunitario da una direttiva. Anche se l'attuale ripartizione dell'attività legislativa tra l'ECE/ONU e la Comunità non ha generalmente dato luogo a gravi difficoltà, esiste sempre il rischio che una decisione tecnica presa a Ginevra eserciti una "pressione" sulla Comunità, con conseguenze negative sul funzionamento del procedimento comunitario. È pertanto assolutamente necessario correggere questa situazione ambigua e preparare in sede comunitaria le decisioni che verranno prese a Ginevra. Sarà inoltre utile integrare automaticamente nell'ordine giuridico comunitario i regolamenti ECE/ONU ai quali la Comunità intende aderire, agevolando e accelerando sensibilmente l'applicazione delle nuove regolamentazioni e rimanendo al passo con l'evoluzione del progresso tecnico. Questo sistema ha inoltre il vantaggio di evitare, nella misura del possibile, un doppio lavoro legislativo nell'ambito della Comunità e delle Nazioni Unite.

2.11. È comunque evidente che la preparazione delle direttive comunitarie su temi sensibili, come le emissioni inquinanti e sonore o taluni problemi particolari di sicurezza (ad es. le norme relative all'urto laterale e all'urto frontale) continuerà ad essere di competenza comunitaria. Tuttavia, d'ora innanzi la partecipazione della Comunità a Ginevra costituirà un mezzo per promuovere la propria legislazione in questi settori. L'utilità di questo lavoro di promozione risulta dal fatto che il reciproco riconoscimento a livello mondiale riveste oggi fondamentale importanza per i costruttori europei, che desiderano esportare senza problemi i loro veicoli nei paesi terzi.

Nuove modalità di votazione

2.12. Infine, una terza modifica sostanziale dell'Accordo iniziale deve essere segnalata in merito alle modalità di votazione che riguardano l'adozione di nuovi regolamenti ECE/ONU e le successive modifiche. Il sistema iniziale offriva infatti la possibilità di adottare un nuovo regolamento se questo era presentato da due parti contraenti e le altre parti avevano la facoltà di applicarlo o meno. L'approvazione di una modifica era inoltre subordinata all'unanimità delle parti contraenti che applicavano il regolamento di base. La revisione dell'accordo iniziale subordina l'adozione di un progetto di regolamento o di modifica ad una maggioranza di due terzi, di modo che il nuovo progetto avrà ottenuto l'accordo della maggioranza delle parti contraenti e di conseguenza sarà applicato più ampiamente e con maggior certezza. L'adozione del progetto è considerata implicita a meno che, entro un termine di sei mesi dalla notifica, oltre un terzo delle parti contraenti notifichi la sua opposizione al Segretariato generale.

Se questo limite non viene raggiunto, il regolamento o la modifica così approvati vincolano le parti contraenti che lo hanno accettato. Le nuove modalità di votazione contribuiscono a rafforzare l'attività regolamentare svolta a Ginevra in quanto, contrariamente a quanto avviene attualmente, le parti contraenti sono tenute a notificare la loro opposizione, e non l'accettazione, nei confronti delle nuove prescrizioni. Si osserverà che, data l'attuale composizione delle parti contraenti, l'Unione europea potrà dispòrre di una maggioranza assoluta grazie ai 15 voti che le verranno accordati e, preliminarmente all'adesione di altre parti contraenti, di una minoranza di opposizione.

3. Elementi fondamentali della decisione di adesione

3.1. Conformemente alla decisione del Consiglio che autorizza la Commissione a negoziare la revisione dell'Accordo ai fini della partecipazione della Comunità, la presente decisione di adesione è basata ugualmente sull'articolo 113 del trattato relativo alla politica commerciale comune. Infatti, l'Accordo ECE/ONU del 1958 ha lo scopo, come è stato già detto, di agevolare gli scambi commerciali dei veicoli a motore tra le parti contraenti in modo da eliminare gli ostacoli tecnici connessi con la costruzione dei veicoli. Di conseguenza, la base giuridica dell'adesione della Comunità è costituita dall'articolo 113 e dalle disposizioni pertinenti dell'articolo 228.

3.2. La scelta di questa base giuridica implica che l'Accordo si iscriverà nel contesto della politica commerciale comune, che è di competenza esclusiva della Comunità. Tuttavia, considerato il carattere particolarmente tecnico dei lavori di Ginevra, soprattutto a livello delle riunioni preparatorie degli specialisti, si è ritenuto necessario istituire una partecipazione mista della Comunità e dei suoi Stati membri alle riunioni preparatorie; la Comunità parteciperà invece ai negoziati finali in quanto portavoce unico. Si osservi che, poiché questa doppia partecipazione durante i lavori preparatori deroga dalle regole consuete di applicazione dell'articolo 113, la partecipazione degli Stati membri non è contemplata negli articoli della decisione di adesione, ma è citata nell'allegato che definisce le modalità pratiche di partecipazione della Comunità e degli Stati membri.

3.3. È inoltre opportuno osservare che il diritto di voto nell'ambito degli organi dell'Accordo è esercitato soltanto dalla Comunità e non dagli Stati membri, in conformità con le modalità consuete di applicazione dell'articolo 113.

3.4. Infine, conformemente all'articolo 1, punto 5 dell'Accordo riveduto, in un primo tempo la Comunità intende limitare la sua adesione all'applicazione di un elenco ristretto di regolamenti ECE/ONU e non a tutti quelli attualmente in vigore, riservandosi la possibilità di aderirvi successivamente. Questa posizione è intesa a limitare l'adesione ai regolamenti ECE/ONU - come già specificato nell'allegato IV, parte II della direttiva 92/53/CEE - che la Comunità ritiene

essenziali per il buon funzionamento del procedimento di omologazione dei veicoli, fatta salva la possibilità di aderire agli altri regolamenti attualmente applicati da alcuni Stati membri. Al riguardo, la presente decisione prevede una procedura specifica che autorizza gli Stati membri che applicano detti regolamenti a continuare a partecipare alla loro gestione ed evoluzione, fatta salva l'informazione preliminare della Commissione (che a sua volta ne informa il Parlamento europeo) e l'eventuale decisione di rifiuto da parte di quest'ultima. Questa procedura specifica, relativa ai regolamenti ai quali la Comunità non ha sinora aderito, consentirà di non ostacolare l'evoluzione di alcuni aspetti particolari della regolamentazione nel settore automobilistico a livello internazionale e, in secondo luogo, di salvaguardare l'interesse comunitario e più particolarmente la compatibilità tra queste attività e il sistema di omologazione comunitario dei veicoli.

4. Conclusione

4.1. Date le considerazioni che precedono, l'adesione della Comunità all'Accordo riveduto del 1958 risponde tanto all'interesse internazionale di promuovere i lavori di armonizzazione effettuati nell'ambito dell'ECE/ONU, quanto all'interesse prettamente comunitario che consente di migliorare l'attuale strumento di omologazione dei veicoli, assicurando in tal modo una coerenza con l'evoluzione del progresso tecnico.

4.2. È evidente che, a motivo dell'applicazione obbligatoria dell'omologazione comunitaria a decorrere dal 1° gennaio 1996 per le autovetture e, di conseguenza, della ricerca di un sistema ottimale per quella data, l'adesione della Comunità è opportuna a partire dall'entrata in vigore dell'Accordo riveduto o eventualmente il più rapidamente possibile dopo tale data.

(2)

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO AI FINI DELL'ADESIONE DELLA COMUNITÀ ALL'ACCORDO RIVEDUTO DEL 1958 RELATIVO ALL'ADOZIONE DI CONDIZIONI UNIFORMI DI OMOLOGAZIONE ED AL RICONOSCIMENTO RECIPROCO DELL'OMOLOGAZIONE DI ACCESSORI E PARTI DI VEICOLI A MOTORE

IL CONSIGLIO DELL' UNIONE EUROPEA

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 113 e l'articolo 228, paragrafo 2, prima frase, paragrafo 3, comma 2 e paragrafo 4,

vista la proposta della Commissione[1],

previo parere conforme del Parlamento europeo[2],

considerando che, con decisione del 23 ottobre 1990, il Consiglio ha autorizzato la Commissione a partecipare ai negoziati sulla revisione dell'Accordo del 1958 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (ECE/ONU) relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione e al riconoscimento reciproco dell'omologazione degli accessori e parti dei veicoli a motore (cosiddetto "Accordo riveduto");

considerando che, in seguito a questi negoziati, la Comunità europea ha la possibilità di diventare parte contraente dell'Accordo riveduto in quanto organismo di integrazione economica regionale nei confronti del quale gli Stati membri hanno operato un trasferimento di competenze nel settore oggetto dell'accordo;

---

1 GU C n.
2 GU C n.

considerando che l'adesione a detto Accordo costituisce, conformemente all'articolo 113 del trattato, un obiettivo di politica commerciale comune volto ad eliminare gli ostacoli tecnici agli scambi dei veicoli a motore tra le parti contraenti; che la partecipazione della Comunità rafforzerà i lavori di armonizzazione effettuati a norma dell'Accordo, facilitando così l'accesso ai mercati dei paesi terzi; che detta partecipazione deve stabilire una coerenza tra gli atti designati come "regolamenti", adottati a norma dell'Accordo riveduto, e la legislazione comunitaria in materia;

considerando che l'omologazione dei veicoli a motore e l'armonizzazione tecnica sono effettuati sulla base delle direttive, relative a sistemi, componenti ed entità tecniche dei veicoli, fondate sull'articolo 100 A che prevede l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno; che, a decorrere dal 1° gennaio 1996, per quanto riguarda i veicoli della categoria M1, l'armonizzazione sarà totale e obbligatoria ai sensi della direttiva quadro 70/156/CEE e delle direttive particolari che disciplinano questa categoria di veicoli;

considerando che la conclusione dell'Accordo da parte della Comunità europea implica la modifica di atti che sono stati adottati con la procedura di cui all'articolo 189 B; che, di conseguenza, è richiesto il parere conforme del Parlamento europeo;

considerando che gli atti designati come "regolamenti", adottati dagli organi dell'Accordo, hanno effetto vincolante per la Comunità europea se questa non comunica la propria opposizione entro sei mesi dalla loro notifica; che, di conseguenza, occorre prevedere che il voto della Comunità su questi atti, quando non costituiscono un semplice adeguamento al progresso tecnico, sia preceduto da una decisione approvata con la medesima procedura seguita per la conclusione dell'Accordo;

considerando tuttavia che, qualora l'adozione di un regolamento non costituisca un adeguamento al progresso tecnico, il voto della Comunità può essere stabilito dalla Commissione, assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri;

considerando che, tenuto conto del carattere tecnico, la posizione comunitaria per l'elaborazione dei "regolamenti" può essere definita dalla Commissione;

considerando che l'Accordo prevede una procedura semplificata di modifica; che occorre garantire un sistema di decisione a livello comunitario compatibile con la procedura stessa;

considerando che, conformemente alle disposizioni dell'Accordo riveduto, ciascuna nuova parte contraente ha la possibilità di dichiarare, contestualmente al deposito degli strumenti di adesione, che non intende aderire a determinati regolamenti ECE/ONU che deve specificare; che la Comunità desidera avvalersi di questa disposizione al fine, da

un lato, di aderire immediatamente all'elenco dei regolamenti considerati come essenziali per il buon funzionamento del sistema di omologazione dei veicoli già indicati nella direttiva 92/53/CEE[3], e d'altro lato di esaminare, caso per caso, la possibilità di aderire successivamente agli altri regolamenti, tenuto conto della loro importanza ai fini dell'omologazione dei veicoli tanto a livello comunitario quanto sul piano internazionale;

considerando che l'adesione non pregiudica la possibilità di denunciare i regolamenti che figurano nell'elenco accettato dalla Comunità, conformemente all'articolo 1, punto 6 dell'Accordo riveduto;

considerando che, poiché la Comunità non aderisce a tutti i regolamenti ECE/ONU, bensì ad un elenco ristretto di regolamenti considerati essenziali per il buon funzionamento del procedimento di omologazione dei veicoli, è opportuno consentire agli Stati membri firmatari dei regolamenti ai quali la Comunità non aderisce di continuare ad assicurarne la gestione e l'evoluzione, nel rispetto della procedura di informazione preliminare della Commissione destinata a garantire che non sussistano incompatibilità con il sistema comunitario di omologazione dei veicoli;

considerando che, conformemente all'articolo 234 del trattato, gli Stati membri si accertano che non sussistano incompatibilità con i regolamenti ECE/ONU firmati anteriormente e ai quali la Comunità non aderisce e la corrispondente regolamentazione comunitaria in vigore,

DECIDE:

Articolo 1

La Comunità europea aderisce all'Accordo riveduto della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite del 1958 relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione e al riconoscimento reciproco dell'omologazione degli accessori e parti di veicoli a motore.

Il testo dell'Accordo riveduto è unito alla presente decisione.

---

[3] Allegato IV, parte II della direttiva 92/53/CEE.

Articolo 2

Il Presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a depositare lo strumento di adesione in conformità dell'articolo 6, punto 3 dell'Accordo riveduto dopo l'entrata in vigore dell'Accordo stesso.

Articolo 3

1. In conformità dell'articolo 1, punto 5 dell'Accordo riveduto, la Comunità europea dichiara di limitare la propria adesione all'applicazione dei regolamenti ECE/ONU elencati nell'allegato I della presente decisione.

2. In conformità dell'articolo 1, punto 6 dell'Accordo riveduto, la Comunità può decidere, in base al disposto dell'articolo 113 del trattato, di denunciare un regolamento ECE/ONU accettato in precedenza.

Articolo 4

1. La posizione della Comunità per l'elaborazione dei regolamenti ECE/ONU è stabilita dalla Commissione.

2. La Comunità vota a favore dell'adozione di un progetto di regolamento ECE/ONU o di un progetto di modifica di un regolamento:

   - in caso di adeguamento al progresso tecnico di un regolamento vigente, quando il progetto è stato approvato conformemente alla procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE, modificata dalla direttiva 92/53/CEE[4];

   - negli altri casi quando, su proposta della Commissione e previo parere conforme del Parlamento europeo, il Consiglio ha approvato il progetto a maggioranza qualificata.

3. Qualora la Comunità voti a favore di un regolamento o di una modifica di un regolamento, nella decisione deve essere inoltre precisato se il regolamento o la modifica sono obbligatori o facoltativi nell'ambito dell'Unione europea, a seconda della categoria di veicoli cui si applicano.

---

[4] GU L 225 del 10.8.1992, pag. 1.

4. La Commissione procede, di conseguenza, alla relativa modifica dell'allegato IV della direttiva 70/156/CEE, nonché delle direttive particolari corrispondenti.

Articolo 5

1. Le proposte di modifica dell'Accordo presentate alle parti contraenti in nome della Comunità sono decise dal Consiglio a maggioranza qualificata, su proposta della Commissione e previo parere del Parlamento europeo.

2. La decisione di esprimere o meno un'obiezione su eventuali proposte di modifica dell'Accordo presentate da altre parti contraenti è assunta secondo la procedura prevista per la conclusione del presente Accordo. Se almeno una settimana prima della scadenza del termine fissato all'articolo 13, paragrafo 2 dell'Accordo la procedura non è conclusa, la Commissione esprime a nome della Comunità un'obiezione contro la modifica entro il termine predetto.

Articolo 6

1. Gli Stati membri firmatari di regolamenti ai quali la Comunità non aderisce possono continuare ad assicurarne la gestione e l'evoluzione in funzione del progresso tecnico. Tuttavia, gli Stati membri devono informarne previamente la Commissione, che verificherà che non sussistano incompatibilità con il sistema di omologazione comunitario, nonché con gli obiettivi comunitari a lungo termine in questo settore. In tal caso la Commissione può, entro sei mesi dalla notifica, secondo la procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 92/53/CEE, decidere di sospendere la partecipazione di detti Stati membri ai lavori relativi ai regolamenti in questione.

2. Analogamente, uno Stato membro che intenda aderire ad un regolamento al quale la Comunità non ha aderito, è tenuto ad informarne previamente la Commissione che, entro il termine di sei mesi, può decidere di sospendere il progetto di adesione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 92/53/CEE.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

1. Nel settore dei veicoli a motore, la Comunità europea intende limitare la sua adesione all'Accordo riveduto del 1958 al riconoscimento e all'accettazione dei regolamenti ECE/ONU elencati nella tabella che segue:

Numero del regolamento di base	Serie di emendamenti	Oggetto
1	01	Proiettori (comprese le lampade R_2)
3	02	Catadiottri
4	-	Targa di immatricolazione posteriore
5	02	Proiettori (sigillati)
6	01	Indicatori di direzione
7	02	Luci di ingombro/posizione anteriore/posizione posteriore/di arresto
8	04	Proiettori (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4, e/o H_7,
10	01	Soppressione perturbazioni radioelettriche
11	02	Serrature e cerniere delle porte
12	03	Comportamento del dispositivo di sterzo in caso di urto
13	08	Frenatura
14	03	Ancoraggi delle cinture di sicurezza
16	04	Cinture di sicurezza
17	04	Resistenza dei sedili
17/25	04/03	Poggiatesta
18	01	Dispositivi antifurto
19	02	Proiettori fendinebbia (anteriori)
20	02	Proiettori (H_4)
21	01	Finiture interne

23	-	Proiettori di retromarcia
24	03	Emissioni diesel
26	02	Sporgenze esterne
28	-	Segnalatore acustico
30	02	Pneumatici, veicoli a motore e loro rimorchi
31	02	Proiettori (alogeni sigillati)
37	03	Lampade ad incandescenza destinate a unità ottiche omologate
38	-	Luci posteriori per nebbia
39	-	Tachigrafo
43	-	Vetri di sicurezza
45	01	Tergicristalli
46	01	Retrovisore
48	01	Installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa
49	02	Emissioni dei motori diesel
51	02	Livello sonoro
54	-	Pneumatici, veicoli commerciali e loro rimorchi
58	01	Dispositivo di protezione posteriore
59	-	Silenziatori di ricambio
64	-	Pneumatici, ruote di scorta/pneumatici provvisori
71	-	Campo di visibilità dei trattori agricoli
73	-	Protezione laterale
77	-	Luci di stazionamento

79	-	Dispositivo di sterzo
83	01	Emissioni
84	-	Consumo di carburante
85	-	Potenza dei motori
86	-	Installazione dei dispositivi di illuminazione di segnalazione luminosa dei trattori agricoli
87		Luci di marcia diurna
90	-	Complessi dischi freno di ricambio
91		Luci di ingombro laterali

I regolamenti ECE/ONU sopraindicati, ad eccezione di quelli relativi alle emissioni inquinanti e sonore, sostituiscono gli allegati tecnici delle corrispondenti direttive comunitarie particolari, sempreché il campo di applicazione sia il medesimo. Tuttavia, le disposizioni complementari delle direttive, come quelle relative ai requisiti di installazione o al procedimento di omologazione, continuano ad essere applicabili purché siano compatibili con i regolamenti ECE/ONU.

L'applicazione dei regolamenti ECE/ONU elencati nella tabella precedente è obbligatoria a decorrere dal 1° gennaio 1996 per i veicoli della categoria M1, conformemente alla direttiva 70/156/CEE.

L'applicazione dei regolamenti ECE/ONU relativi alle emissioni inquinanti e sonore è facoltativa nell'ambito dell'Unione. La Comunità si impegna ad accettare un veicolo proveniente da uno Stato terzo conforme a questi regolamenti, ma le direttive comunitarie sulle emissioni inquinanti e sonore costituiscono l'unica regolamentazione applicabile dagli Stati membri della Comunità che rilasciano un'omologazione in questo settore. Inoltre, è evidente che qualora i regolamenti ECE/ONU differiscano dalle direttive comunitarie corrispondenti, la Comunità puo' decidere di sciogliersi dall'obbligo del reciproco riconoscimento, denunciando i regolamenti ECE/ONU in questione, conformemente all'articolo 1, punto 6 dell'Accordo riveduto e all'articolo 3, paragrafo 2 della presente decisione.

2. Per i veicoli a motore a due o a tre ruote, la Comunità limita la propria adesione all'elenco dei regolamenti ECE/ONU sottoindicati, nella versione modificata successivamente, in vigore alla data dell'adesione della Comunità:

- Regolamento n. 53 relativo all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa;

- Regolamento n. 60 relativo ai comandi azionati dal conducente, ivi compresa l'identificazione di comandi, spie e indicatori;

- Regolamento n. 74 relativo all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa;

- Regolamento n. 78 relativo ai veicoli di categoria L per quanto riguarda la frenatura.

Detti regolamenti sostituiscono gli allegati tecnici delle corrispondenti direttive particolari comunitarie sempreché il campo di applicazione sia il medesimo. Tuttavia, le disposizioni complementari delle direttive, come quelle relative ai requisiti di installazione o al procedimento di omologazione, continuano ad essere applicabili purché siano compatibili con i regolamenti ECE/ONU.

Il Consiglio e la Commissione decidono di disciplinare come segue la partecipazione della Comunità e degli Stati membri all'Accordo riveduto del 1958

La Comunità europea e gli Stati membri partecipano in quanto parti contraenti dell'Accordo in osservanza delle regole seguenti:

1. Ammissibilità

La Comunità e gli Stati membri possono nominare i candidati ad esercitare funzioni ammissibili nell'ambito dell'Accordo. La Comunità e gli Stati membri si impegnano a presentare per quanto possibile un candidato unico.

2. Negoziati e lavori preparatori all'adozione di regolamenti o di modifiche dei regolamenti in vigore ai quali la Comunità aderisce

Durante i lavori regolamentari preparatori, nell'ambito del comitato amministrativo o di altri comitati o gruppi di lavoro, la Commissione consulta gli esperti degli Stati membri prima di decidere la posizione comunitaria conformemente all'articolo 4, paragrafo 1 della decisione di adesione all'Accordo della Comunità e invita i rappresentanti degli Stati membri a spiegare e a presentare sul piano tecnico la posizione della Comunità durante i lavori preparatori. *Successivamente alla fase preparatoria, la Commissione rappresenta la Comunità nell'ambito del gruppo di lavoro 29 in quanto unico portavoce della Comunità, conformemente all'articolo 113 del trattato, ai fini dell'assunzione della posizione definitiva sull'adozione di un nuovo regolamento o della modifica di un regolamento in vigore.*

3. Adozione dei regolamenti ECE e delle modifiche dei regolamenti in vigore

Il diritto di voto presso gli organi creati dall'Accordo è esercitato dalla Commissione per conto della Comunità. Gli Stati membri non partecipano al voto.

Le istituzioni comunitarie si impegnano ad accelerare per quanto possibile i lavori per non ritardare inutilmente la votazione nell'ambito dell'ECE. A tal fine, la Commissione presenta la sua proposta, conformemente all'articolo 4, paragrafo 2 della decisione, non appena definiti tutti gli elementi essenziali di un progetto di regolamento ECE.

4. Modifiche dell'Accordo

Soltanto la Comunità può proporre modifiche dell'Accordo.

Nei confronti delle modifiche proposte da altre parti contraenti conformemente all'articolo 13 dell'Accordo, gli Stati membri aderiscono alla posizione espressa dalla Comunità.

ISSN 0254-1505

COM(95) 723 def.

DOCUMENTI

IT 07

N. di catalogo : CB-CO-95-761-IT-C

ISBN 92-77-98682-4

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo