KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.01.1996
KOM(95) 723 endelig udg.

96/0006 (AVC)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten af 1958 om indførelse af ensartede vilkår for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, som revideret

(forelagt af Kommissionen)

FÆLLESSKABETS TILTRÆDELSE AF OVERENSKOMSTEN AF 1958 OM INDFØRELSE AF ENSARTEDE VILKÅR FOR GODKENDELSE OG GENSIDIG ANERKENDELSE AF GODKENDELSE AF UDSTYR OG DELE TIL MOTORKØRETØJER, SOM REVIDERET

BEGRUNDELSE

1. Baggrund

1.1 Overenskomsten om indførelse af ensartede vilkår for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer som den 20. marts 1958 blev indgået i FN's økonomiske kommission for Europa (FN/ECE), har til formål at fastsætte de ensartede tekniske forskrifter som er nødvendige for typegodkendelse af dele og udstyr til motorkøretøjer, og at opnå gensidig anerkendelse af typegodkendelser som de kontraherende parter i overenskomsten meddeler på grundlag heraf. Det overordnede mål er at lette samhandelen og liberalisere handelen med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter.

1.2 I dag har 24 lande tiltrådt overenskomsten, nemlig alle EU's medlemsstater undtagen Irland samt Ungarn, Tjekkiet, det tidligere Jugoslavien, Kroatien, Norge, Rumænien, Polen, Rusland, Slovakiet og Slovenien. Det gør den til en rent europæisk overenskomst selv om USA, Canada (som begge er medlem af den økonomiske kommission for Europa), Australien, Japan og Sydafrika (som har fået lov til at deltage i FN/ECE's arbejde) er med som observatører. Det skal bemærkes at Japan for nylig har udtrykt ønske om at tiltræde overenskomsten, og at Korea overvejer det samme. Også andre lande ser ud til at være interesserede i denne mulighed.

1.3 Overenskomstens udøvende struktur består af en arbejdsgruppe for konstruktion af køretøjer, den såkaldte arbejdsgruppe 29 (WP29), som i kraft af sine teknisk sagkyndige medlemmer har som sin hovedopgave at udarbejde de specifikke regulativer der er knyttet til overenskomsten, og ændringer af disse regulativer som tilpasser dem til den teknologiske udvikling. Arbejdsgruppen mødes tre gange om året mens de sagkyndige holder seks årlige møder hvor de forbereder arbejdsgruppens møder.

1.4 Siden 1958 har overenskomsten ført til vedtagelse af omkring 100 særregulativer som stort set omfatter alt det udstyr og alle de dele som er nødvendige for at de enkelte kontraherende parter kan meddele en samlet national typegodkendelse af en køretøjstype. I betragtning af den hurtige teknologiske udvikling på området er det åbenbart at hvert regulativ er ændret gentagne gange, så det til enhver tid er tilpasset til den forhåndenværende teknologi. Det bør tilføjes at vedtagelse af regulativer og ændringer hertil tager udgangspunkt i fakultativ harmonisering, dvs. at de kontra-

herende parter kan vedtage afvigende nationale forskrifter, men skal acceptere køretøjer fra andre kontraherende parter hvis de opfylder FN/ECE-regulativerne.

1.5 Status over de forløbne tredive års eksistens er langt overvejende positiv. Arbejdet har ført til gradvis opbygning af et sæt omfattende tekniske regler som tilsammen har skabt en egentlig international harmonisering der danner grundlag for typegodkendelse af køretøjer overalt i Europa. Det skal i denne forbindelse bemærkes at også lande der ikke har tiltrådt overenskomsten, anerkender FN/ECE-regulativerne ensidigt, hvilket vidner om at arbejdet virkelig nyder anseelse.

1.6 I 1989 blev der i den økonomiske kommission for Europa nedsat en intern arbejdsgruppe som skulle tilrettelægge drøftelser med henblik på en revision af overenskomsten. Der havde nemlig vist sig at være behov for nogle ændringer af den oprindelige overenskomst således at det tekniske harmoniseringsarbejde fik større vægt, og således at strukturen blev tilpasset til virkeligheden, bl.a. at EU ønsker at deltage som selvstændig juridisk person.

1.7 Med hjemmel i traktatens artikel 113 bemyndigede Rådet ved afgørelse af 8. november 1990 Kommissionen til at forhandle med FN/ECE om Fællesskabets tiltrædelse af en revideret overenskomst. Hertil blev der nedsat et artikel 113-udvalg vedrørende motorkøretøjer.

1.8 Den reviderede overenskomst blev vedtaget i arbejdsgruppen (WP29) på mødet den 8.-11. oktober 1994 og ventes at træde i kraft i oktober 1995, ni måneder efter at en kontraherende part, i dette tilfælde Frankrig, har deponeret teksten i De Forenede Nationers sekretariat. Ændringerne i forhold til den oprindelige overenskomst er der redegjort nærmere for i det følgende afsnit med begrundelsen for Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten.

2. Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten af 1958 som revideret - begrundelse

2.1 Ifølge artikel 6, stk. 1, i den reviderede overenskomst kan regionale organisationer for økonomisk integration som medlemsstaterne har overført kompetence til inden for de områder der er omfattet af overenskomsten, blive kontraherende parter i overenskomsten. Det fastslås desuden at en organisation i sådanne tilfælde vil få lige så mange stemmer til rådighed som de af dens medlemsstater som er medlemmer af FN, har tilsammen; dvs. at Fællesskabet ville få 15 stemmer.

2.2 Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten, både som den var tænkt i 1989 og som den tager sig ud i dag, tilgodeser i realiteten to indbyrdes supplerende interesser. For det første ønskes der en styrkelse af overenskomstens rolle som krumtap for den globale harmonisering inden for automobilteknik, og for det andet skal der være sammenhæng mellem lovgivningsarbejdet i Geneve og på EU-plan.

International harmonisering

2.3 I betragtning af den stigende samhandel med biler, ikke blot inden for Europa men også mellem Europa og resten af verden (Japan, Kina, Korea, Latinamerika og landene i Central- og Østeuropa), bør det biltekniske harmoniseringsarbejde under overenskomsten af 1958 gives større vægt og udvides til også at finde anvendelse og udøve en påvirkning i landene uden for Europa. Med dette for øje er det indlysende at det tekniske arbejde der udføres i Geneve, vil få større virkning og vægt på verdensplan ved at Fællesskabet tiltræder som sådant, at der indføres nye afstemningsregler (se nærmere nedenfor), at samtlige FN-medlemslande får mulighed for tiltrædelse (mens den oprindelige overenskomst kun var for medlemmerne af den økonomiske kommission for Europa, dvs. det geografiske Europa samt USA og Canada). En sådan øget betydning skulle gøre adgangen til markederne i tredjelande lettere.

2.4 Kommissionen har i samarbejde med bilindustrien gjort en betydelig indsats for at fjerne tekniske hindringer for markedsføring af europæiske biler i tredjelande. Adgangen til disse markeder (f.eks. Japan og Korea) skulle blive lettere, hvis disse lande selv blev deltagere i overenskomsten. En multilateral tilgang til åbning af adgangen til markederne i tredjelande vil på længere sigt sandsynligvis føre til de bedste resultater og være den mest direkte vej. Muligheden af bilaterale aftaler om gensidig anerkendelse af reglerne for biler kan dog også komme på tale under visse omstændigheder, f.eks. hvis disse lande får udsigt til en lettere senere tiltrædelse af overenskomsten.

2.5 Dette perspektiv er så meget vigtigere, som to vidt forskellige fremgangsmåder for teknisk harmonisering af køretøjer er oppe mod hinanden. De europæiske lande der går ind for typegodkendelse ved en offentlig myndighed, og lande der foretrækker princippet med overensstemmelseserklæring, først og fremmest USA, kæmper i øjeblikket indædt for at fremme hver deres system i verden idet de håber derved at få lettere adgang til de nye markeder. Det skal i denne forbindelse bemærkes at metoden med typegodkendelse ved en kompetent national myndighed har langt større udbredelse i verden end den med overensstemmelseserklæring.

2.6 Endvidere er der ved at blive indledt drøftelser af om der på et tidspunkt skulle oprettes et egentligt globalt forum i den økonomiske kommission for Europa, efter at USA er fremkommet med et sådant forslag. Sådanne fremtidige drøftelser har dog ingen indflydelse på den reviderede overenskomsts ikrafttræden.

Behov for overensstemmelse mellem harmoniseringen ved FN/ECE-regulativer og harmoniseringen ved EU-direktiver

2.7 Den anden grund til at Fællesskabet bør tiltræde overenskomsten af 1958 som revideret, er at der er behov for overensstemmelse mellem det lovgivningsarbejde der foregår i henholdsvis Geneve og Bruxelles. Det skal her især fremhæves at der i rammedirektiv 92/53/EØF om typegodkendelse af biler, nemlig i dets bilag IV, del II, allerede er etableret ækvivalens mellem en række FN/ECE-regulativer og de dertil

svarende EF-direktiver. Denne "teoretiske" ækvivalens bliver virkelighed fra 1. januar 1996 hvor det nævnte direktiv bliver obligatorisk gældende for personbiler.

2.8 Det skal i denne forbindelse nævnes at det inden for de sidste ca. 15 år er blevet stadig vanskeligere at opretholde overensstemmelsen mellem den internationale harmonisering og EF-harmoniseringen. Det skyldes den meget hastige teknologiske udvikling i automobilsektoren og det deraf følgende mere og mere omfattende lovgivningsarbejde. Følgelig er EF-harmoniseringen, i hvert fald hvad angår visse former for teknisk udstyr, sakket bagud i forhold til FN/ECE-regulativerne hvilket i nogle tilfælde betyder at ækvivalensen mellem de to regelsæt er ret teoretisk.

2.9 Den nævnte overensstemmelse er nødvendig i forbindelse med overgangen til fuldstændig harmonisering den 1. januar 1996. Fra denne dato bliver anvendelsen af EF-direktiverne om personbiler som hidtil har været fakultativ, obligatorisk i alle medlemsstaterne. Den tekniske harmonisering i automobilsektoren bliver et område hvor EF har enekompetence, og medlemsstaterne vil ikke længere have mulighed for at vedtage afvigende bestemmelser på nationalt plan. Derfor bliver en nøje overensstemmelse mellem FN/ECE-regulativerne, som kan anvendes af medlemsstaterne, og EF-lovgivningen en absolut nødvendighed for denne køretøjsklasse.

2.10 Det skal fremhæves at det kun er i EF-regi, der tages initiativ til og udarbejdes forslag på de mere følsomme områder såsom forurening og støj, mens de mere tekniske emner i reglen færdigbehandles i Geneve til et regulativ eller en ændring, inden de videreføres i et EF-direktiv. Denne fordeling af lovgivningsarbejdet mellem FN/ECE og EF har indtil nu fungeret tilfredsstillende, men der er hele tiden fare for at en teknisk beslutning i Geneve "påtvinges" EF og dermed delvis sætter EF-proceduren ud af funktion. Det er afgørende at denne uklare situation bringes i orden, og alle beslutninger der skal træffes i Geneve, skal forudgående være forberedt i en EF-procedure. Der er også en interesse i at de FN/ECE-regulativer som EF agter at tilslutte sig, automatisk integreres i EF-retssystemet. Det vil gøre det betydeligt lettere og hurtigere at anvende de nye forskrifter, så der kan holdes trit med den teknologiske udvikling. Systemet har desuden den fordel at man i videst muligt omfang undgår overlapning mellem lovgivningsarbejdet i EF og FN.

2.11 Under alle omstændigheder er det klart at udarbejdelsen af EF-direktiver inden for følsomme områder såsom forurening, støj og visse sikkerhedsspørgsmål, f.eks. kollision forfra og fra siden, fortsat vil henhøre under EF's enekompetence, selv om Fællesskabet fra nu af vil benytte sin tilstedeværelse i Geneve til at søge at vinde tilslutning til sin lovgivning på disse områder. Et sådant kampagnearbejde vil blive stedse vigtigere eftersom gensidig anerkendelse på verdensplan i dag er af største betydning for de europæiske producenter, som ønsker at få deres køretøjer accepteret i tredjelande uhindret.

Nye afstemningsregler

2.12 Der skal endvidere gøres opmærksom på en tredje væsentlig ændring af den oprindelige overenskomst, nemlig af afstemningsreglerne ved vedtagelse af nye

FN/ECE-regulativer og ændringer dertil. Tidligere var et regulativ vedtaget, hvis det blev foreslået af to kontraherende parter, og de øvrige parter kunne derefter vælge om de ville anvende det eller ikke. Desuden var enstemmighed blandt dem der anvendte et basisregulativ, en forudsætning for vedtagelse af ændringer dertil. Ændringerne i overenskomsten går ud på, at et regulativudkast eller ændringsudkast nu skal have 2/3 flertal; det betyder, at et nyt udkast lige fra starten vil have tilslutning fra et flertal af deltagerne i overenskomsten og derfor vil have større sikkerhed for at blive anvendt i en større kreds. Udkastet anses for vedtaget hvis ikke mindst 1/3 af overenskomstens deltagere har givet generalsekretariatet meddelelse om at de er imod, inden 6 måneder efter udsendelsen. Er det ikke tilfældet, bliver det således vedtagne udkast bindende for de deltagere i overenskomsten som har accepteret det. Disse nye afstemningsregler er med til at styrke regelarbejdet i Geneve, for de kontraherende parter skal nu tilkendegive at de er imod et udkast, og ikke som tidligere at de accepterer nyligt vedtagne forskrifter. Med den nuværende sammensætning af kontraherende parter vil EU med de 15 stemmer den får tildelt, have absolut flertal og råde over et blokerende mindretal, indtil der kommer nye deltagere i overenskomsten til.

3. Grundlag for beslutning om tiltrædelse

3.1 I overensstemmelse med den rådsafgørelse hvorved Kommissionen har fået bemyndigelse til at føre forhandlinger om revision af aftalen med henblik på EU's tiltrædelse, har nærværende afgørelse om tiltrædelse også hjemmel i traktatens artikel 113 om den fælles handelspolitik. FN/ECE-overenskomsten af 1958 har til formål at lette samhandelen med køretøjer mellem de kontraherende parter således at handelen ikke kan bremses af tekniske problemer affødt af køretøjernes konstruktion. Derfor har man som retsgrundlag for Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten valgt artikel 113 sammen med de relevante bestemmelser i artikel 228.

3.2 Dette retsgrundlag indebærer at overenskomsten fremover indgår i en fælles handelspolitik hvilket er et område hvor Fællesskabet har enekompetence. I betragtning af de meget tekniske drøftelser der finder sted i Geneve, bl.a. i form af forberedende møder mellem særlig sagkyndige, er det anset for påkrævet at både Fællesskabet og medlemsstaterne deltager i de forberedende møder mens kun Fællesskabet som sådant tager del i de afsluttende forhandlinger. Det skal bemærkes at en sådan dobbelt repræsentation i det forberedende arbejde er en fravigelse af de traditionelle regler for anvendelse af artikel 113; imidlertid er medlemsstaternes deltagelse ikke omtalt i selve tiltrædelsesafgørelsen men kun nævnt i bilaget om hvordan Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse skal forløbe i praksis.

3.3 Det bemærkes endvidere at stemmeretten i overenskomstens organer udelukkende udøves af Fællesskabet og ikke af medlemsstaterne hvilket er sædvanligt for en procedure under artikel 113.

3.4 I overensstemmelse med artikel 1, stk. 5, i den reviderede overenskomst agter Fællesskabet i første omgang at begrænse sin tiltrædelse til anvendelse af en liste over nogle af FN/ECE-regulativerne og ikke samtlige eksisterende regulativer, dog således

at andre regulativer kan komme til senere. Hensigten med dette standpunkt er at begrænse tiltrædelsen til at omfatte en nærmere bestemt liste over FN/ECE-regulativer - nemlig den der er fastlagt i bilag IV, del II, til direktiv 92/53/EØF - som Fællesskabet anser for uundværlige for at proceduren for typegodkendelse af køretøjer kan fungere, idet der tages forbehold med hensyn til de andre regulativer der i dag anvendes i nogle af medlemsstaterne. Den foreliggende afgørelse indeholder en specifik procedure som tillader de medlemsstater der anvender disse regulativer, fortsat at tage del i regulativernes forvaltning og udvikling. Sådanne medlemsstater skal dog først underrette Kommissionen som igen underretter Europa-Parlamentet som kan give afslag. Denne procedure der gælder for de regulativer som Fællesskabet ikke i dag har tilsluttet sig, giver mulighed for for det første at undgå fastfrysning af udviklingen inden for visse særlige aspekter af de internationale regler for biler og for det andet at få tilgodeset Fællesskabets interesser som først og fremmest er at dette arbejde og EF-typegodkendelsessystemet for køretøjer fortsat skal være foreneligt.

4. Konklusion

4.1 Ifølge ovenstående betragtninger tilgodeser Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten af 1958 som revideret to aspekter, for det første den internationale interesse i at styrke harmoniseringsarbejdet i FN/ECE, og for det andet Fællesskabets egen interesse i at forbedre den eksisterende ordning for typegodkendelse af køretøjer som på denne måde kan holde trit med den tekniske udvikling.

4.2 Som følge af at EØF-typegodkendelse bliver obligatorisk for personbiler fra 1. januar 1996, og at der på det tidspunkt er behov for det bedst mulige system, vil det helt indlysende være mest fordelagtigt at Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten sker samtidig med dennes ikrafttræden, eller så snart som muligt derefter.

FORSLAG

RÅDETS AFGØRELSE

af

om Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten af 1958 om indførelse af ensartede vilkår for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, som revideret

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 113 tillige med artikel 228, stk. 2, første punktum, stk. 3, andet led, og stk. 4,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1)],

efter samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet[2], og

ud fra følgende betragtninger:

Rådet bemyndigede ved afgørelse af 23. oktober 1990 Kommissionen til at føre forhandlinger om en revision af den overenskomst af 1958 om indførelse af ensartede vilkår for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, som er indgået i FN's økonomiske kommission for Europa (FN/ECE), i det følgende benævnt "den reviderede overenskomst";

forhandlingerne har ført til, at Det Europæiske Fællesskab i sin egenskab af organisation for regional økonomisk integration, som medlemsstaterne har overført kompetence til inden for det område, der er omfattet af overenskomsten, har mulighed for at blive kontraherende part i den reviderede overenskomst;

tiltrædelsen af overenskomsten udgør et mål for en fælles handelspolitik, som i overensstemmelse med traktatens artikel 113 tilsigter at fjerne tekniske hindringer for samhandelen med motorkøretøjer mellem de kontraherende parter; Fællesskabets deltagelse vil give harmoniseringsarbejdet under overenskomsten større vægt og vil derigennem kunne tilvejebringe lettere adgang til markederne i tredjelande; Fællesskabets deltagelse skal

---

1 EFT nr

2) EFT nr.

skabe overensstemmelse mellem de såkaldte regulativer, der vedtages i henhold til den reviderede overenskomst, og EU-lovgivningen på området;

typegodkendelse af motorkøretøjer og den tekniske harmonisering finder sted på grundlag af direktiver om systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som er vedtaget med hjemmel i artikel 100 A, der omhandler det indre markeds oprettelse og funktion, og fra 1. januar 1996 er der ifølge rammedirektiv 70/156/EØF og særdirektiver for køretøjer i klasse M_1 tale om obligatorisk fuldstændig harmonisering for denne køretøjsklasse;

Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten medfører, at retsakter, der er vedtaget efter fremgangsmåden i artikel 189 B, bliver ændret; følgelig kræves der samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet;

de regulativer, der vedtages i overenskomstens organer, bliver bindende for Det Europæiske Fællesskab seks måneder efter deres meddelelse, hvis Fællesskabet ikke inden da har tilkendegivet, at det er imod; derfor bør det ved en afgørelse, som forudgående vedtages efter samme fremgangsmåde, som er benyttet ved indgåelse af overenskomsten, fastlægges, hvad Fællesskabet skal stemme til sådanne forskrifter, medmindre der blot er tale om en tilpasning til den tekniske udvikling;

ved vedtagelse af en tilpasning af et regulativ til den tekniske udvikling kan Fællesskabets stemme fastlægges af Kommissionen bistået af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne;

Fællesskabets standpunkt ved udarbejdelsen af regulativer kan på grund af sin tekniske karakter fastlægges af Kommissionen;

i overenskomsten er der en forenklet procedure for ændring af overenskomsten; der bør på EU-plan sikres en afgørelse, hvor der er taget hensyn til de begrænsninger, denne procedure sætter;

ifølge den reviderede overenskomsts bestemmelser kan enhver ny kontraherende part ved deponeringen af tiltrædelsesinstrumentet erklære, at den ikke anser sig for bundet af bestemte nærmere angivne regulativer; Fællesskabet ønsker at anvende denne bestemmelse, således at Fællesskabet for det første umiddelbart tiltræder den liste over regulativer, som anses for afgørende for, at systemet for typegodkendelse af køretøjer kan fungere korrekt, og som allerede er opstillet i direktiv 92/53/EØF[3], og for det andet kan se nærmere på de øvrige regulativer enkeltvis og muligvis tiltræde dem senere, hvis de er tilstrækkelig vigtige for typegodkendelse af køretøjer i EU og internationalt;

tiltrædelsen udelukker ikke, at anvendelsen af regulativerne på den liste, Fællesskabet har godkendt, kan ophøre, jf. artikel 1, stk. 6, i den reviderede overenskomst;

da Fællesskabet ikke tiltræder samtlige FN/ECE-regulativer men en fastlagt liste over regulativer, der anses for afgørende for, at systemet for typegodkendelse af køretøjer kan

---

3) Bilag IV, del II, i direktiv 92/53/EØF.

fungere korrekt, må de medlemsstater, der har tiltrådt regulativer, som Fællesskabet ikke tiltræder, have mulighed for at fortsætte med at forvalte og udvikle dem, idet de følger en procedure med forudgående underretning af Kommissionen, således at uforenelighed med EU-systemet for typegodkendelse af køretøjer ikke kan forekomme;

som fastsat i traktatens artikel 234 sørger medlemsstaterne for, at der ikke på nuværende tidspunkt er uforenelighed mellem tidligere tiltrådte FN/ECE-regulativer, som Fællesskabet ikke tiltræder, og de tilsvarende gældende EU-bestemmelser -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Det Europæiske Fællesskab tiltræder den overenskomst af 1958 om indførelse af ensartede vilkår for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, som er indgået i FN's økonomiske kommission for Europa, som revideret.

Teksten til den reviderede overenskomst er knyttet til denne afgørelse.

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til at deponere tiltrædelsesinstrumentet som anført i artikel 6, stk. 3, i den reviderede overenskomst, efter at overenskomsten er trådt i kraft.

Artikel 3

1. I overensstemmelse med artikel 1, stk. 5, i den reviderede overenskomst erklærer Fællesskabet, at dets tiltrædelse kun omfatter anvendelse af de FN/ECE-regulativer, der findes på listen i bilag I.

2. I overensstemmelse med artikel 1, stk. 6, i den reviderede overenskomst kan Fællesskabet under anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 113 beslutte at ophøre med at anvende et tidligere accepteret FN/ECE-regulativ.

Artikel 4

1. Fællesskabets standpunkt ved udarbejdelsen af FN/ECE-regulativer fastlægges af Kommissionen.

2. Fællesskabet stemmer for vedtagelse af et udkast til FN/ECE-regulativ eller et udkast til ændring af et regulativ

- når udkastet er godkendt efter fremgangsmåden i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF som ændret ved direktiv 92/53/EØF[4] , for så vidt angår tilpasning af et eksisterende regulativ til den tekniske udvikling

- når Rådet har vedtaget udkastet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen og der foreligger en samstemmende udtalelse fra Europa-Parlamentet, for så vidt angår andre tilfælde.

3. Når Fællesskabet stemmer for et regulativ eller en ændring af et regulativ, anføres det i afgørelsen, om det er obligatorisk eller fakultativt at anvende regulativet eller ændringen i Fællesskabet for de køretøjsklasser, der er omfattet.

4. Kommissionen foretager de fornødne ændringer i bilag IV til direktiv 70/156/EØF og eventuelt berørte særdirektiver.

Artikel 5

1. Forslag om ændring af overenskomsten, som Fællesskabet vil forelægge for de øvrige kontraherende parter, vedtages af Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen og efter udtalelse fra Europa-Parlamentet.

2. Afgørelser om at godkende eller fremsætte indsigelse mod forslag om ændring af overenskomsten, som forelægges af de øvrige kontraherende parter, vedtages efter samme fremgangsmåde som tiltrædelse af overenskomsten. Er proceduren ikke afsluttet en uge inden udløbet af den frist, der er fastsat i overenskomstens artikel 13, stk. 2, fremsætter Kommissionen på Fællesskabets vegne indsigelse mod ændringsforslaget, inden fristen udløber.

Artikel 6

1. De medlemsstater, der har tiltrådt regulativer, som Fællesskabet ikke tiltræder, kan fortsætte med at forvalte og udvikle dem gennem vedtagelse af ændringer i takt med den tekniske udvikling. Medlemsstaterne skal dog forudgående underrette Kommissionen herom, således at Kommissionen kan sikre sig, at ændringerne er forenelige med EU-systemet for typegodkendelse af køretøjer og med Fællesskabets langsigtede mål på området. Er de ikke forenelige, vil Kommissionen inden for seks måneder efter denne underretning - efter fremgangsmåden i artikel 13 i direktiv 92/53/EØF - kunne beslutte, at de pågældende medlemsstaters deltagelse i arbejdet med det eller de pågældende regulativer stilles i bero.

2. På samme måde gælder der for forslag om, at en medlemsstat accepterer et regulativ, som Fællesskabet ikke har tiltrådt, at der forudgående skal gives underretning til

---

[4] EFT nr. L 225 af 10.08.92, s.1

Kommissionen, som inden for en periode på seks måneder kan beslutte at blokere forslaget under anvendelse af fremgangsmåden i artikel 13 i direktiv 92/53/EØF.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

1. For motorkøretøjers vedkommende har Det Europæiske Fællesskab til hensigt at begrænse sin tiltrædelse af overenskomsten af 1958 som revideret til gensidig anerkendelse og godkendelse af følgende FN/ECE-regulativer:

Basisregulativ nr.	Ændringsserie	Emne
1	01	Nær-/fjernlyslygter (inklusive R_2-lamper)
3	02	Refleksanordninger
4	-	Nummerpladelygter
5	02	Nær-/fjernlyslygter ("sealed beam")
6	01	Retningsviserblinklygter
7	02	Positionslygter, baglygter, stoplygter og markeringslygter
8	04	Nær-/fjernlyslygter (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4 og/eller H_7)
10	01	Radiostøjdæmpning
11	02	Dørlåse og -hængsler
12	03	Kollisionssikret styreapparat
13	08	Bremser
14	03	Forankringer for sikkerhedsseler
16	04	Sikkerhedsseler
17	04	Sæder
17/25	04/03	Nakkestøtter
18	01	Tyverisikring
19	02	Tågeforlygter
20	02	Nær-/fjernlyslygter (H_4)
21	01	Kabinens indre indretning
23	-	Baklygter
24	03	Røgudvikling fra biler med dieselmotor
26	02	Udragende dele
28	-	Lydsignalapparat
30	02	Dæk til personbiler og påhængskøretøjer dertil
31	02	Nær-/fjernlyslygter ("sealed beam"-halogenlygter)
37	03	Glødelamper til lygter
38	-	Tågebaglygter
39	-	Hastighedsmåler (speedometer)
43	-	Sikkerhedsruder
45	01	Lygteviskere og -vaskere
46	01	Førerspejle
48	01	Montering af lygter
49	02	Luftforurening fra dieselmotorer
51	02	Støjniveau
54	-	Dæk til lastkøretøjer og påhængskøretøjer dertil
58	01	Afskærmning bagtil
59	-	Udstødningssystemer (reservedele)
64	-	Reservehjul til midlertidig brug
71	-	Synsfelt for traktorer
73	-	Sideafskærmning
77	-	Parkeringslygter
79	-	Styreapparat
83	01	Luftforurening

84	-	Måling af brændstofforbrug
85	-	Måling af motoreffekt
86	-	Montering af lygter på traktorer
87	-	Kørelyslygter
90	-	Bremsebelægninger (reservedele)
91	-	Sidemarkeringslygter

Ovennævnte regulativer, undtagen dem, der vedrører luftforurening og støj, træder i stedet for de tekniske bilag til de tilsvarende EF-særdirektiver, når de har samme anvendelsesområde. De supplerende bestemmelser i direktiverne, f.eks. om monteringsforskrifter og typegodkendelsesprocedurer, finder dog fortsat anvendelse, for så vidt som de er forenelige med FN/ECE-regulativernes bestemmelser.

Regulativerne på ovenstående liste finder obligatorisk anvendelse fra 1. januar 1996 på klasse M_1-køretøjer, jf. bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF.

Regulativerne om luftforurening og støj er fortsat fakultativt gældende i EU. Således forpligter EU sig til at acceptere et køretøj fra et tredjeland, som opfylder de pågældende regulativer, men i forbindelse med typegodkendelser for så vidt angår luftforurening og støj kan medlemsstaterne kun anvende EF-direktiverne på området. I tilfælde, hvor der er afvigelser mellem et FN/ECE-regulativ og det tilsvarende EF-direktiv, vil Fællesskabet kunne beslutte at løse sig fra sin forpligtelse til gensidig anerkendelse på området og ophøre med at anvende det eller de pågældende FN/ECE-regulativer i overensstemmelse med artikel 1, stk. 6, i den reviderede overenskomst, jf. også artikel 3, stk. 2, i denne afgørelse.

2. For to- og trehjulede motordrevne køretøjers vedkommende begrænser Det Europæiske Fællesskab sin tiltrædelse til følgende FN/ECE-regulativer i den seneste version på datoen for Fællesskabets tiltrædelse:

- Regulativ nr. 53 om montering af lygter og lyssignaler

- Regulativ nr. 60 om betjeningsanordninger for føreren, herunder identifikation af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer

- Regulativ nr. 74 om montering af lygter og lyssignaler

- Regulativ nr. 78 om bremser på køretøjer af klasse L.

Ovennævnte regulativer træder i stedet for de tekniske bilag til de tilsvarende EF-særdirektiver, når de har samme anvendelsesområde. De supplerende bestemmelser i direktiverne, f.eks. om monteringsforskrifter og typegodkendelsesprocedurer, finder dog fortsat anvendelse, for så vidt som de er forenelige med FN/ECE-regulativernes bestemmelser.

Rådet og Kommissionen er enige om følgende regler for Fællesskabets deltagelse i overenskomsten af 1958 som revideret:

Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne deltager som kontraherende parter i overenskomsten efter følgende regler:

1. *Valgbarhed*

Fællesskabet og medlemsstaterne kan udpege kandidater til poster i forbindelse med overenskomsten, som besættes ved valg. Fællesskabet og medlemsstaterne bestræber sig på så vidt muligt at foreslå samme kandidat.

2. *Forhandlinger og forberedende arbejde i forbindelse med vedtagelse af regulativer eller ændringer til eksisterende regulativer, som Fællesskabet har tiltrådt*

Under det forberedende arbejde med regulativer i det administrative organ eller andre udvalg eller arbejdsgrupper hører Kommissionen medlemsstaternes eksperter, inden den fastlægger Fællesskabets standpunkt ifølge artikel 4, stk. 1, i afgørelsen om Fællesskabets tiltrædelse af overenskomsten, og opfordrer medlemsstaternes repræsentanter til at give en teknisk redegørelse for Fællesskabets standpunkt under det forberedende arbejde. Efter denne fase repræsenterer Kommissionen Fællesskabet i WP29 og er Fællesskabets eneste talerør heri i overensstemmelse med traktatens artikel 113, når der skal tages endelig stilling til vedtagelse af et nyt regulativ eller en ændring af et eksisterende regulativ.

3. *Vedtagelse af FN/ECE-regulativer og ændringer til eksisterende regulativer*

Fællesskabets stemmeret i organerne under overenskomsten udøves af Kommissionen. Medlemsstaterne deltager ikke i afstemningen.

Fællesskabets institutioner forpligter sig til at fremskynde deres arbejde mest muligt, så afstemning i ECE ikke sinkes unødigt. Med henblik herpå forelægger Kommissionen sit forslag, jf. artikel 4, stk. 2, i afgørelsen, så snart hovedpunkterne i et udkast til FN/ECE-regulativ ligger fast.

4. *Ændring af overenskomsten*

Kun Fællesskabet kan fremsætte forslag om ændring af overenskomsten.

Hvad angår ændringer foreslået af andre kontraherende parter i overensstemmelse med overenskomstens artikel 13, tilpasser medlemsstaterne deres standpunkt efter Fællesskabets.

15

ISSN 0254-1459

KOM(95) 723 endelig udg.

DOKUMENTER

DA 07

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

ISBN 92-77-98677-8

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg