ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 12.01.1996
COM(95) 723 τελικό

96/0006 (AVC)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 για την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης τύπου και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης τύπου εξοπλισμών και εξαρτημάτων των μηχανοκίνητων οχημάτων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΠΡΟΣΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ 1958 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΩΝ ΟΡΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Ιστορικό :

1.1. Η συμφωνία, η οποία είχε συναφθεί στις 20 Μαρτίου 1958 και αφορούσε την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης τύπου και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης τύπου εξοπλισμών και εξαρτημάτων των μηχανοκίνητων οχημάτων, στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ), σκοπό έχει να θεσπισθούν ομοιόμορφες τεχνικές προδιαγραφές, αναγκαίες για την έγκριση τύπου των εξαρτημάτων και των εξοπλισμών που συνθέτουν τα μηχανοκίνητα οχήματα, καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων τύπου που χορηγούνται επί αυτής της βάσεως από τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας, με απώτερο σκοπό να διευκολυνθούν οι συναλλαγές και να ελευθερωθεί το εμπόριο των μηχανοκίνητων οχημάτων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

1.2. Μέχρι σήμερα, συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας αυτής είναι 24 κράτη, μεταξύ των οποίων τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με εξαίρεση την Ιρλανδία, όπως επίσης συμβαλλόμενα μέρη είναι η Ουγγαρία, η Τσεχική Δημοκρατία, η πρώην Γιουγκοσλαβία, η Κροατία, η Νορβηγία, η Ρουμανία, η Πολωνία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Σλοβακία και η Σλοβενία, γεγονός που καθιστά τη συμφωνία αποκλειστικά ευρωπαϊκή παρά τη συμμετοχή, υπό την ιδιότητα του παρατηρητού, των Ηνωμένων Πολιτειών, του Καναδά (μελών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη), της Αυστραλίας, της Ιαπωνίας και της Νοτίου Αφρικής (χώρα που έχει γίνει δεκτή να συμμετάσχει στις εργασίες της ΟΕΕ/ΟΗΕ). Πρέπει να σημειωθεί εν προκειμένω ότι η Ιαπωνία ανήγγειλε πρόσφατα την απόφασή της να προσχωρήσει στη συμφωνία και ότι η Κορέα εξετάζει επίσης το ενδεχόμενο αυτό. Άλλες χώρες φαίνονται ότι ενδιαφέρονται και αυτές για το ίδιο θέμα.

1.3. Η εκτελεστική διάρθρωση της συμφωνίας συνίσταται σε μία ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατασκευή των οχημάτων, ονομαζόμενη "working party" (WP) 29, της οποίας το κύριο λειτούργημα είναι να εκπονεί, χάρη στη συμμετοχή ειδικευμένων τεχνικών εμπειρογνωμόνων, τους ειδικούς κανονισμούς που επισυνάπτονται στη συμφωνία, καθώς και τις τροπολογίες των κανονισμών αυτών που επιτρέπουν την προσαρμογή τους στις τεχνολογικές εξελίξεις. Αυτή η ομάδα εργασίας συνεδριάζει λοιπόν τρεις φορές ανά έτος ενώ οι ειδικευμένοι εμπειρογνώμονες συνεδριάζουν έξι φορές ανά έτος για την προετοιμασία των συνεδριάσεων της ομάδας εργασίας.

1.4. Έτσι, από το 1958, η εφαρμογή της συμφωνίας αυτής κατέληξε στην έκδοση εκατό περίπου κανονισμών που καλύπτουν εν γένει όλους τους εξοπλισμούς και τα εξαρτήματα που απαιτούνται για τη χορήγηση, από κάθε συμβαλλόμενο μέρος, γενικής έγκρισης τύπου ενός τύπου οχήματος. Εξάλλου, με βάση την ταχεία εξέλιξη της τεχνολογίας στο δεδομένο τομέα, είναι σαφές ότι καθένας από τους κανονισμούς αυτούς έχει αυτός καθαυτός αποτελέσει το αντικείμενο πολυάριθμων τροπολογιών που επιτρέπουν την προσαρμογή του αρχικού κανονισμού στην συνεχή εξέλιξη των διαθέσιμων τεχνολογιών. Πρέπει να προστεθεί ότι οι κανονισμοί και οι τροποπολογίες αυτές εκδίδονται με βάση προαιρετική εναρμόνιση, πράγμα που σημαίνει ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει τη δυνατότητα να εκδώσει αποκλίνουσες εθνικές διατάξεις και ότι έχει όμως ταυτόχρονα την υποχρέωση να αποδέχεται τα οχήματα που προέρχονται από άλλο συμβαλλόμενο μέρος, τα οποία είναι σύμφωνα προς τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ.

1.5. Ο απολογισμός των τριών αυτών δεκαετιών ύπαρξης της συμφωνίας είναι λοιπόν σε μεγάλο βαθμό θετικός διότι η εργασία που επιτελείται στο πλαίσιο αυτό επέτρεψε να θεσπιστεί προοδευτικά ένας πλούσιος κορμός τεχνικών κανόνων που αποτελεί πραγματική εναρμόνιση σε διεθνές επίπεδο και χρησιμεύει ως βάση για την έγκριση τύπου των οχημάτων σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Στο θέμα αυτό σημειώνεται επίσης ότι ορισμένες χώρες μη μέλη της συμφωνίας αναγνωρίζουν παρόλα αυτά τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ μονομερώς, μαρτυρώντας έτσι τη σημασία που δίνουν στις εργασίες αυτές.

1.6. Το 1989, μία ομάδα εργασίας εσωτερική της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη επιφορτίσθηκε να διοργανώσει συζητήσεις προκειμένου να αρχίσει μία διαδικασία αναθεώρησης της συμφωνίας. Αποδείχθηκε όντως ότι η λειτουργία της αρχικής συμφωνίας απαιτούσε ορισμένες τροποποιήσεις για να ενισχυθεί η βαρύτητα της εργασίας τεχνικής εναρμόνισης που πραγματοποιείται στο πλαίσιο αυτό, καθώς και για να προσαρμοστεί η διάρθρωση αυτή σε νέα δεδομένα, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της βούλησης συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ισότιμη νομική οντότητα.

1.7. Με απόφασή του το Συμβούλιο εξουσιοδότησε στις 8 Νοεμβρίου 1990 την Επιτροπή να διαπραγματευθεί στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΟΗΕ τη συμμετοχή της Κοινότητας στην αναθεωρημένη συμφωνία, με βάση το άρθρο 113 της συνθήκης. Έτσι, συγκροτήθηκε μία επιτροπή βάσει του άρθρου 113 ονομαζόμενη "επιτροπή μηχανοκίνητων οχημάτων".

1.8. Κατ'αυτόν τον τρόπο, η αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 εγκρίθηκε από την ομάδα εργασίας (WP 29) στη σύσκεψή της που πραγματοποιήθηκε από 8-11 Οκτωβρίου 1994 και η έναρξη ισχύος της προβλέπεται για τον Οκτώβριο του 1995, ήτοι εννέα μήνες μετά την κατάθεση του κειμένου από ένα συμβαλλόμενο μέρος, τη Γαλλία εν προκειμένω, στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών. Ουσιαστικά, οι τροποποιήσεις που επήλθαν στην αρχική σύμβαση θα αποσαφηνισθούν στο επόμενο μέρος που αφορά την αιτιολόγηση της προσχώρησης της Κοινότητας.

2. Η προσχώρηση της Κοινότητας στην Αναθεωρημένη Συμφωνία του 1958- αιτιολόγηση:

2.1. Η συμφωνία όπως αναθεωρήθηκε προβλέπει πλέον, στο άρθρο 6 σημείο 1, ότι οι περιφερειακές οργανώσεις οικονομικής ολοκλήρωσης, στις οποίες τα κράτη μέλη έχουν προσδώσει αρμοδιότητες στον τομέα που καλύπτει η συμφωνία, έχουν τη δυνατότητα να καταστούν συμβαλλόμενο μέρος. Εξάλλου, διευκρινίζεται ότι, στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός ψήφων που διαθέτει η οργάνωση είναι ίσες προς το άθροισμα των κρατών, μελών των Ηνωμένων Εθνών, που την απαρτίζουν, πράγμα που σημαίνει ότι η Κοινότητα θα μπορεί έτσι να διαθέτει 15 ψήφους.

2.2. Η προσχώρηση της Κοινότητας στη συμφωνία, έτσι όπως είχε προταθεί το 1989 και αποδεικνύεται ότι είναι πλέον δυνατή σήμερα, ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα σε δύο επιπλέον θέματα που συνδέονται, αφενός, με τη βούληση ενίσχυσης της εν λόγω συμφωνίας ως πόλου παγκοσμίου εναρμόνισης στον τομέα της τεχνικής εναρμόνισης για τα αυτοκίνητα και, αφετέρου, στην αναγκαία συνοχή μεταξύ της νομοθετικής δραστηριότητας που πραγματοποιείται στη Γενεύη και εκείνης που υφίσταται σε κοινοτικό επίπεδο.

Εναρμόνιση σε διεθνή κλίμακα

2.3. Όσον αφορά το ρόλο της συμφωνίας του 1958 στο πλαίσιο της τεχνικής ενμαρμόνισης στον τομέα του αυτοκινήτου, πρέπει να υπογραμμισθεί, με βάση τη συνεχή αύξηση του εμπορίου των οχημάτων στην Ευρώπη αλλά επίσης και μεταξύ της Ευρώπης και του υπολοίπου κόσμου (Ιαπωνία, Κίνα, Κορέα, Λατινική Αμερική, Χώρες Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ...), πόσο σημαντικό είναι σήμερα να ενισχυθεί η βαρύτητα των εργασιών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο αυτό και να διευρυνθεί η εφαρμογή και η επίδραση της συμφωνίας σε άλλα κράτη εκτός από τα ευρωπαϊκά. Με το πνεύμα αυτό είναι σαφές ότι η προσχώρηση της Κοινότητας αυτής καθεαυτής, συνοδευόμενη από νέους τρόπους ψηφοφορίας που θα εκτεθούν στη συνέχεια, η δυνατότητα προσχώρησης όλων των χωρών που ανήκουν στα Ηνωμένα Έθνη (ενώ η αρχική συμφωνία περιοριζόταν μόνο στα μέλη της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη, ήτοι τη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης, τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά), θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα και τη βαρύτητα σε παγκόσμιο επίπεδο της τεχνικής εργασίας που πραγματοποιείται στη Γενεύη. Έτσι, θα επιτραπεί εύκολη πρόσβαση στις αγορές των τρίτων χωρών.

2.4. Στο θέμα αυτό, η Επιτροπή συνεργαζόμενη με την αυτοκινητοβιομηχανία έχει καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για να εξαλειφθούν τα τεχνικά εμπόδια εμπορίας των ευρωπαϊκών αυτοκινήτων στις αγορές των τρίτων χωρών. Η πρόσβαση στις αγορές αυτές (Ιαπωνία, Κορέα π.χ.) θα διευκολυνθεί εάν οι χώρες αυτές καταστούν οι ίδιες μέλη της συμφωνίας. Μία πολύπλευρη αντιμετώπιση του θέματος θα έχει μακροπρόθεσμα καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά την πρόσβαση στις αγορές τρίτων χωρών και αποτελεί την πλέον αποτελεσματική οδό, παρά το γεγονός ότι, υπό ορισμένες περιστάσεις θα μπορούσαν να εξετασθούν διμερείς συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης όσον αφορά τις ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα, ιδίως

με την προοπτική προσχώρησης των χωρών αυτών μακροπρόθεσμα στη συμφωνία.

2.5. Η προοπτική αυτή είναι ακόμη πιο σημαντική εάν ληφθεί υπόψη ότι οι υποστηρικτές αντιτιθέμενων προσεγγίσεων όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση στον τομέα των οχημάτων, ήτοι οι ευρωπαϊκές χώρες που τάσσονται υπέρ της έγκρισης τύπου από τις δημόσιες αρχές και, κυρίως, οι Ηνωμένες Πολιτείες που προτιμούν την ιδέα της αυτοπιστοποίησης, επιδίδονται σήμερα σε άγρια μάχη προώθησης του αντίστοιχου συστήματός τους στον κόσμο, ελπίζοντας κατ'αυτόν τον τρόπο να επεκτείνουν το δικό τους σύστημα και, άρα, να διευκολύνουν την πρόσβασή τους σ'αυτές τις νέες αγορές. Στο θέμα αυτό, πρέπει ωστόσο να υπογραμμισθεί ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, η διαδικασία έγκρισης τύπου από τις αρμόδιες εθνικές αρχές χρησιμοποιείται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό έναντι της αυτοπιστοποίησης.

2.6. 'Αλλωστε, συζητήσεις σχετικά με τη δημιουργία, μακρόχρονα, ενός πραγματικού παγκοσμίου forum στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη πρόκειται επίσης να αρχίσουν, μετά από υποβολή σχετικής πρότασης από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Αυτές οι μελλοντικές όμως συζητήσεις δεν θα έχουν καμία επίπτωση στην έναρξη ισχύος της αναθεωρημένης συμφωνίας.

<u>Απαραίτητη συνοχή μεταξύ της εναρμόνισης που πραγματοποιείται με τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ και τις κοινοτικές οδηγίες</u> :

2.7. Το δεύτερο κίνητρο της Κοινότητας για την προσχώρηση στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 έγκειται στη συνοχή που χρειάζεται μεταξύ της νομοθετικής δραστηριότητας στη Γενεύη και εκείνης των Βρυξελλών. Πράγματι, πρέπει να τονισθεί κατ'αρχήν ότι η οδηγία πλαίσιο 92/53/ΕΟΚ για την κοινοτική έγκριση τύπου των οχημάτων προβλέπει ήδη στο Παράρτημα IV Μέρος II, ισοτιμία μεταξύ ορισμένων κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ και των αντίστοιχων κοινοτικών οδηγιών. Αυτή η "θεωρητική" ισοτιμία όμως πρέπει να εξασφαλισθεί όντως από 1ης Ιανουαρίου 1996, ημερομηνία κατά την οποία η προαναφερθείσα οδηγία θα καταστεί υποχρεωτική στην εφαρμογή της σε ό,τι αφορά τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα.

2.8. Πρέπει να επισημανθεί εν προκειμένω ότι η συνοχή μεταξύ διεθνούς και κοινοτικής εναρμόνισης υπήρξε πραγματικά δύσκολη επί 15 έτη λόγω της πολύ ταχείας εξέλιξης της τεχνολογικής προόδου στον τομέα των αυτοκινήτων και επομένως απαιτούσε όλο και μεγαλύτερο νομοθετικό έργο. Συνεπώς, είναι σαφές ότι η κοινοτική εναρμόνιση, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά ορισμένους ειδικούς τεχνικούς εξοπλισμούς, σημειώνει κάποια καθυστέρηση ως προς τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ, πράγμα που συνεπάγεται ορισμένες φορές θεωρητική ισοτιμία των δύο επιπέδων κανονιστικών ρυθμίσεων.

2.9. Αυτή η συνοχή αποδεικνύεται επίσης αναγκαία με την προοπτική μετάβασης προς την ολοκληρωτική εναρμόνιση από 1ης Ιανουαρίου 1996 δεδομένου ότι, από την ημερομηνία αυτή, όλες οι κοινοτικές οδηγίες που αφορούν τα ιδιωτικής χρήσεως αυτοκίνητα, οι οποίες μέχρι τώρα είναι προαιρετικές, θα καταστούν υποχρεωτικές για

όλα τα κράτη μέλη. Η τεχνική εναρμόνιση στον τομέα των ιδιωτικής χρήσεως οχημάτων αποτελεί καθαρά κοινοτική αρμοδιότητα, οπότε τα κράτη μέλη δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να εκδίδουν σε εθνικό επίπεδο κανονισμούς αποκλίνοντες. Συνεπώς, η πλήρης συνοχή μεταξύ των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που ισχύουν για τα κράτη μέλη και αυτής καθαυτής της κοινοτικής νομοθεσίας αποτελεί επιταγή για την συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων.

2.10. Εξάλλου, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι, μέχρι σήμερα, η πρωτοβουλία και η προετοιμασία των προτάσεων που αφορούν τις ευαίσθητες υποθέσεις, όπως εκείνες που αφορούν τις ρυπογόνους εκπομπές ή τις ηχητικές εκπομπές επιτελούνται ειδικά μέσα σε κοινοτικό πλαίσιο ενώ τα πιο τεχνικά θέματα διαμορφώνονται εν γένει στη Γενεύη και καταλήγουν στην έκδοση κανονισμού ή τροπολογίας πριν υιοθετηθούν σε κοινοτικό επίπεδο με οδηγία. Μολονότι αυτή η κατανομή του νομοθετικού έργου σήμερα μεταξύ ΟΕΕ/ΟΗΕ και Κοινότητας έχει λειτουργήσει σε γενικές γραμμές, υφίσταται πάντοτε ο κίνδυνος μία τεχνική απόφαση που έχει ληφθεί στη Γενεύη να ασκήσει "πίεση" στην Κοινότητα, με αρνητικές συνέπειες στη λειτουργία της κοινοτικής διαδικασίας. Καθίσταται λοιπόν επιτακτικό αυτή η αμφιλεγόμενη κατάσταση να επανορθωθεί και κάθε απόφαση που λαμβάνεται στη Γενεύη να έχει προηγουμένως προετοιμασθεί με κοινοτική διαδικασία. Αυτό έχει εξάλλου ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αυτόματη ενσωμάτωση των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, τους οποίους η Κοινότητα σκοπεύει να ενσωματώσει στο κοινοτικό δίκαιο, πράγμα που θα διευκολύνει και θα επισπεύσει αισθητά την εφαρμογή των νέων κανονισμών, με αποτέλεσμα να ακολουθείται η εξέλιξη της τεχνικής προόδου. Το σύστημα αυτό έχει επίσης το πλεονέκτημα ότι αποφεύγεται έτσι κατά το δυνατόν διπλό νομοθετικό έργο στην Κοινότητα και τα Ηνωμένα Έθνη.

2.11. Ούτως ή άλλως, είναι σαφές ότι η επεξεργασία των κοινοτικών οδηγιών σε ευαίσθητα θέματα όπως οι ρυπογόνοι εκπομπές και οι ηχητικές εκπομπές ή ορισμένα ιδιαίτερα προβλήματα ασφαλείας - η νομοθεσία σχετικά με τις πλευρικές και μετωπικές κρούσεις παραδείγματος χάριν-, θα παραμείνει κοινοτική αρμοδιότητα. Ωστόσο, η Κοινότητα θα χρησιμοποιεί πλέον τη συμμετοχή της στη Γενεύη ως μέσο για να προωθεί τη δική της νομοθεσία στους τομείς αυτούς. Αυτή η εργασία προώθησης θα αποβεί ακόμη πιο σημαντική διότι η αμοιβαία αναγνώριση, σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι πολύ σημαντική σήμερα για τους ευρωπαίους κατασκευαστές, οι οποίοι μεριμνούν ώστε να γίνονται εύκολα δεκτά τα οχήματά τους από τις τρίτες χώρες.

<u>Νέοι τρόποι ψηφοφορίας</u> :

2.12. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί μία τρίτη ουσιαστική τροποποίηση της αρχικής συμφωνίας σε ό,τι αφορά τους τρόπους ψηφοφορίας που αφορούν την έκδοση νέων κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ και των επακόλουθων τροπολογιών τους. Όντως, το αρχικό σύστημα που παρείχε τη δυνατότητα να εκδίδεται νέος κανονισμός εφόσον υπέβαλαν πρόταση δύο συμβαλλόμενα μέρη, ενώ τα υπόλοιπα είχαν στη συνέχεια τη δυνατότητα να επιλέξουν εάν θα τον εφαρμόσουν ή όχι. Εξάλλου, η έκδοση τροπολογίας έπρεπε να

ψηφισθεί ομόφωνα από τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον βασικό κανονισμό. Οι τροποποιήσεις που επέρχονται στο θέμα αυτό στην αρχική συμφωνία θέτουν ως προϋπόθεση για τη θέσπιση ενός σχεδίου κανονισμού ή τροπολογίας πλειοψηφία 2/3, πράγμα που σημαίνει βασικά ότι το νέο σχέδιο πρέπει να συγκεντρώνει την πλειοψηφία των συμβαλλομένων μερών και, συνεπώς, θα τύχει σίγουρα μεγαλύτερης εφαρμογής. Η έκδοση του σχεδίου αυτού θεωρείται αυτή καθαυτή βέβαιη εκτός εάν, μέσα σε περίοδο 6 μηνών από την κοινοποίησή του, άνω του ενός τρίτου των συμβαλλομένων μερών κοινοποιήσει την αντίθεσή του στη Γενική Γραμματεία. Τότε, εφόσον δεν έχει επιτευχθεί αυτό το ανώτατο όριο, ο κανονισμός ή η τροπολογία που έχει υιοθετηθεί δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη που τον έχουν αποδεχθεί. Αυτοί οι νέοι τρόποι ψηφοφορίας συμβάλλουν επίσης στην ενίσχυση του νομοθετικού έργου που πραγματοποιείται στη Γενεύη εφόσον, αντίθετα με το ισχύον σήμερα σύστημα, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να κοινοποιούν την αντίθεσή τους και όχι πλέον την αποδοχή των νέων εκδιδόμενων προδιαγραφών. Σημειώνεται επίσης ότι με την παρούσα σύνθεση των συμβαλλομένων μερών η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορεί να διαθέτει απόλυτη πλειοψηφία χάρη στις δεκαπέντε ψήφους που έχει και, πριν την προσχώρηση άλλων συμβαλλομένων μερών, θα διαθέτει αναστέλλουσα μειοψηφία.

3. <u>Θεμελιώδη στοιχεία της απόφασης προσχώρησης</u> :

3.1. Σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου, με την οποία το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διαπραγματευθεί την αναθεώρηση της συμφωνίας ενόψει της συμμετοχής της Κοινότητας, η παρούσα απόφαση προσχώρησης βασίζεται και στο άρθρο 113 της συνθήκης για την κοινή εμπορική πολιτική. Όντως, η συμφωνία ΟΕΕ/ΟΗΕ του 1958 αφορά, όπως προαναφέρθηκε, τη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών στον τομέα των οχημάτων μεταξύ συμβαλλομένων μερών έτσι ώστε οι συναλλαγές αυτές να μην κωλύονται από τεχνικές δυσχέρειες συνδεόμενες με την κατασκευή των οχημάτων. Συνεπώς, ελήφθη ως νομική βάση για την προσχώρηση της Κοινότητας το άρθρο 113 σε συνδυασμό με τις συναφείς διατάξεις του άρθρου 228.

3.2. Η επιλογή αυτής της νομικής βάσης συνεπάγεται ότι η συμφωνία εγγράφεται πλέον σε πλαίσιο κοινής εμπορικής πολιτικής, πράγμα που αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Ωστόσο, με βάση την ιδιαίτερη τεχνική φύση των συζητήσεων που πραγματοποιήθηκαν στη Γενεύη, ιδίως στις προπαρασκευαστικές συνεδριάσεις των ειδικευμένων εμπειρογνωμόνων, κρίθηκε αναγκαία η μεικτή συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών της κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών συνεδριάσεων, ενώ η Κοινότητα συμμετέσχε, αποκλειστικά, στις τελικές διαπραγματεύσεις ως μοναδικός εκπρόσωπος. Σημειώνεται ότι, εφόσον αυτή η διπλή συμμετοχή στις προπαρασκευαστικές εργασίες αποκλίνει από τους βασικούς κανόνες εφαρμογής του άρθρου 113, η συμμετοχή των κρατών μελών δεν εγγράφεται στο ίδιο το σώμα της απόφασης προσχώρησης αλλά αναφέρεται στο παράρτημα που αφορά τη ρύθμιση των πρακτικών τρόπων συμμετοχής της Κοινότητας και των κρατών μελών.

3.3. Εξάλλου, σημειώνεται ότι το δικαίωμα ψήφου, στα όργανα της συμφωνίας, ασκείται μόνον από την Κοινότητα και όχι από τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις κλασικές διαδικασίες εφαρμογής του άρθρου 113.

3.4. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 5 της αναθεωρημένης συμφωνίας, η Κοινότητα προτίθεται να περιορίσει την αρχική της προσχώρηση στην εφαρμογή ορισμένων κανόνων της ΟΕΕ/ΟΗΕ και όχι σε όλους τους κανόνες της ΟΕΕ/ΟΗΕ που υπάρχουν σήμερα, διατηρώντας τη δυνατότητα να προσχωρήσει σε αυτούς αργότερα. Η θέση αυτή σκοπό έχει να περιορίσει την προσχώρηση σε συγκεκριμένους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ - όπως ήδη διευκρινίζεται στο Παράρτημα IV, Μέρος II της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ - που θεωρούνται ουσιαστικοί για την καλή λειτουργία της διαδικασίας έγκρισης τύπου των οχημάτων, ενώ ταυτόχρονα διατηρείται η θέση της Κοινότητας σχετικά με τους υπόλοιπους κανονισμούς που εφαρμόζονται σήμερα από ορισμένα κράτη μέλη. Στο θέμα αυτό, η παρούσα απόφαση προβλέπει ειδική διαδικασία που επιτρέπει στα κράτη μέλη που εφαρμόζουν τους κανονισμούς αυτούς να εξακολουθούν να συμμετέχουν στη διαχείριση και στην εξέλιξή τους, με την προϋπόθεση ότι ενημερώνουν προηγουμένως την Επιτροπή, η οποία με τη σειρά της ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και επιτρέποντας στην Επιτροπή να λάβει ενδεχομένως απόφαση για την απόρριψή τους. Αυτή η ειδική διαδικασία, σχετικά με τους κανονισμούς στους οποίους η Κοινότητα δεν προσχωρεί σήμερα, θα επιτρέψει, αφενός, να μην παγώσει η εξέλιξη ορισμένων ιδιαίτερων πτυχών της νομοθεσίας για τα αυτοκίνητα σε διεθνές επίπεδο και, από την άλλη πλευρά, να λαμβάνεται μέριμνα προς το κοινοτικό συμφέρον, και, πιο συγκεκριμένα, να συμβαδίζουν αυτές οι εργασίες με το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των οχημάτων.

4. <u>Συμπέρασμα</u> :

4.1. Με βάση την ανωτέρω συλλογιστική, η προσχώρηση της Κοινότητας στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 εντάσσεται σε μια λογική με δύο σκέλη που άπτεται ταυτόχρονα του διεθνούς ενδιαφέροντος για την προώθηση των εργασιών εναρμόνισης που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ΟΕΕ/ΟΗΕ και του καθαρά κοινοτικού συμφέροντος που επιτρέπει βελτίωση της υπάρχουσας νομοθεσίας για την έγκριση τύπου των οχημάτων, και να επέρχεται κατά τον τρόπο αυτό συνοχή με την εξέλιξη της τεχνικής προόδου.

4.2. Είναι σαφές ότι, λόγω της υποχρεωτικής εφαρμογής της κοινοτικής έγκρισης τύπου από 1ης Ιανουαρίου 1996 για τα ιδιωτικής χρήσεως οχήματα και, συνεπώς, της επιδίωξης του πλέον τελειοποιημένου συστήματος μέχρι την ημερομηνία αυτή, η προσχώρηση της Κοινότητας κρίνεται σκόπιμη με την έναρξη ισχύος της αναθεωρημένης συμφωνίας ή, ενδεχομένως, όσο το δυνατόν ταχύτερα προσχώρησής της μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας.

Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 για την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης τύπου και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης τύπου εξοπλισμών και εξαρτημάτων των μηχανοκίνητων οχημάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 113 σε συνδυασμό με το άρθρο 228, παράγραφος 2, πρώτη φράση, παράγραφος 3, εδάφιο 2 και παράγραφος 4·

την πρόταση της Επιτροπής[1],

με τη σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[2],

Εκτιμώντας:

ότι το Συμβούλιο είχε εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή, με την απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1990 να συμμετάσχει στη διαπραγμάτευση της αναθεώρησης συμφωνίας του 1958 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ) σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων όρων έγκρισης τύπου και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης τύπου εξοπλισμών και εξαρτημάτων των μηχανοκίνητων οχημάτων (ονομαζόμενη "αναθεωρημένη συμφωνία")·

ότι μετά τη διαπραγμάτευση αυτή, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει τη δυνατότητα να καταστεί συμβαλλόμενο μέρος της αναθεωρημένης συμφωνίας ως οργάνωση

[1] ΕΕ αριθ. C
[2] ΕΕ αριθ. C

περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, στην οποία τα κράτη μέλη της έχουν μεταβιβάσει την αρμοδιότητα στον τομέα που αφορά η συμφωνία·

ότι η προσχώρηση στην εν λόγω συμφωνία εντάσσεται σε ένα στόχο κοινής εμπορικής πολιτικής, σύμφωνα με το άρθρο 113 της συνθήκης, με σκοπό να εξαλειφθούν τα τεχνικά εμπόδια στην εμπορία των μηχανοκίνητων οχημάτων μεταξύ συμβαλλομένων μερών· ότι η συμετοχή της Κοινότητας θα ενισχύσει την βαρύτητα του έργου εναρμόνισης που επιτελείται στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής και θα επιτρέψει κατά τον τρόπο αυτό εύκολη πρόσβαση σε αγορές τρίτων χωρών· ότι η συμμετοχή αυτή πρέπει να οδηγήσει στην αποκατάσταση συνοχής μεταξύ των πράξεων που ονομάζονται "κανονισμοί", οι οποίες εκδίδονται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης συμφωνίας, και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας·

ότι η έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και η τεχνική εναρμόνιση πραγματοποιούνται με βάση οδηγίες για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις ιδιαίτερες τεχνικές ενότητες των οχημάτων, βασιζόμενες στο άρθρο 100Α που αφορά τη θέσπιση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και ότι, από 1ης Ιανουαρίου 1996 σε ό,τι αφορά τα οχήματα της κατηγορίας Μ1, η εναρμόνιση θα είναι πλήρης και η οδηγία πλαίσιο 70/156/ΕΟΚ θα είναι υποχρεωτική εκ των πραγμάτων, καθώς και οι επιμέρους οδηγίες που αφορούν την εν λόγω κατηγορία οχημάτων·

ότι η σύναψη της συμφωνίας από πλευράς Ευρωπαϊκής Κοινότητας συνεπάγεται τροποποιήσεις των πράξεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189Β· ότι, συνεπώς, απαιτείται σύμφωνη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου·

ότι οι πράξεις που ονομάζονται "κανονισμοί", οι οποίες έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο των οργάνων της συμφωνίας, θα συνδέσουν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα μετά τη λήξη της προθεσμίας 6 μηνών από την κοινοποίησή τους εφόσον η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν έχει γνωστοποιήσει την αντίθεσή της γι' αυτούς· ότι αρμόζει επομένως να προβλεφθεί ότι της ψήφου της Κοινότητας για τις πράξεις αυτές, εφόσον δεν αποτελούν απλή προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, προηγείται απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία με εκείνη που ισχύει για τη σύναψη της συμφωνίας·

ότι ωστόσο εφόσον η έκδοση ενός κανονισμού του είδους αυτού αποτελεί απλώς προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, η ψήφος της Κοινότητας μπορεί να αποφασίζεται από την Επιτροπή, η οποία θα επικουρείται από επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών·

ότι με βάση τον τεχνικό χαρακτήρα της, η κοινοτική θέση για τη εκπόνηση των "κανονισμών" μπορεί να αποφασίζεται από την Επιτροπή·

ότι η συμφωνία προβλέπει απλουστευμένη διαδικασία για την τροποποίησή της· ότι αρμόζει να εξασφαλιστεί λήψη απόφασης σε κοινοτική κλίμακα, η οποία να λαμβάνει υπόψη τους περιορισμούς της διαδικασίας αυτής·

ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της αναθεωρημένης συμφωνίας, κάθε νέο συμβαλλόμενο μέρος έχει τη δυνατότητα, κατά την κατάθεση των πράξεων προσχώρησης, να δηλώσει

συνακολούθως ότι δεν σκοπεύει να συνδεθεί με ορισμένους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ, τους

οποίους πρέπει να προσδιορίσει· ότι η Κοινότητα εύχεται να χρησιμοποιήσει τη διάταξη αυτή ούτως ώστε, αφενός, να προσχωρήσει αμέσως στον κατάλογο των κανονισμών που θεωρούνται ουσιαστικοί για την καλή λειτουργία του συστήματος έγκρισης τύπου των οχημάτων, όπως αυτοί έχουν καθοριστεί προηγουμένως στην οδηγία 92/53/ΕΟΚ[3] και, αφετέρου, να εξετάσει πρίπτωση προς περίπτωση τη δυνατότητα προσχώρησης σε άλλους κανονισμούς αργότερα, με βάση τη σημασία τους για την έγκριση τύπου των οχημάτων σε κοινοτική κλίμακα και διεθνή κλίμακα·

ότι η προσχώρηση αυτή δεν προδικάζει τη δυνατότητα καταγγελίας των κανονισμών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που έχει αποδεχθεί η Κοινότητα, σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 6 της αναθεωρημένης συμφωνίας·

ότι, εφόσον η Κοινότητα δεν προσχωρήσει σε όλους τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ αλλά σε έναν συγκεκριμένο κατάλογο κανονισμών που θεωρούνται ουσιαστικοί για την καλή λειτουργία έγκρισης τύπου των οχημάτων, αρμόζει να επιτραπεί στα κράτη μέλη που έχουν υπογράψει τους κανονισμούς, στους οποίους η Κοινότητα δεν προσχωρεί, να εξακολουθήσουν να τους διαχειρίζονται και να παρακολουθούν την εξέλιξή τους, με τήρηση πάντοτε μιας διαδικασίας εκ των προτέρων ενημέρωσης της Επιτροπής, με σκοπό να μην υπάρξει ασυμβατότητα με το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των οχημάτων·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 234 της συνθήκης, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να μην υπάρχει ασυμβατότητα επί του παρόντος μεταξύ των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που έχουν προηγουμένως υπογραφεί και στους οποίους η Κοινότητα δεν προσχωρεί και της αντίστοιχης ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ :

Άρθρο 1

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσχωρεί στην αναθεωρημένη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών του 1958 σχετικά με την υιοθέτηση

[3] Παράρτημα IV, μέρος II της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ

ομοιόμορφων όρων έγκρισης τύπου και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης τύπου εξοπλισμών και εξαρτημάτων των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Το κείμενο της αναθεωρημένης συμφωνίας επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2

Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να υποδείξει το πρόσωπο που θα έχει τη δυνατότητα να καταθέσει την πράξη προσχώρησης σύμφωνα με το άρθρο 6 σημείο 3 της αναθεωρημένης συμφωνίας μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω συμφωνίας.

Άρθρο 3

1. Σύμφωνα με το άρθρο 1, σημείο 5 της αναθεωρημένης συμφωνίας, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δηλώνει ότι περιορίζει την προσχώρησή της στην εφαρμογή των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, των οποίων ο κατάλογος παρατίθεται στο Παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 6 της αναθεωρημένης συμφωνίας, η Κοινότητα μπορεί να αποφασίσει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 113 της συνθήκης, να καταγγείλει έναν κανονισμό ΟΕΕ/ΟΗΕ που προηγουμένως έχει αποδεχθεί.

Άρθρο 4

1. Η θέση της Κοινότητας για την εκπόνηση των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ λαμβάνεται από την Επιτροπή.

2. Η Κοινότητα ψηφίζει υπέρ της έκδοσης ενός σχεδίου κανονισμού ΟΕΕ/ΟΗΕ ή ενός σχεδίου τροποποίησης κανονισμού

- όταν, σε περίπτωση προσαρμογής ενός υπάρχοντος κανονισμού στην τεχνική πρόοδο, το σχέδιο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 92/53/ΕΟΚ[4]·

[4] ΕΕ αριθ. L 225 της 10ης Αυγούστου 1992, σελίδα 1

- στις υπόλοιπες περιπτώσεις, όταν, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής και κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο έχει εγκρίνει το σχέδιο με ειδική πλειοψηφία·

3. Στην περίπτωση που η Κοινότητα ψηφίσει υπέρ ενός κανονισμού ή τροποποίησης ενός κανονισμού, διευκρινίζεται επίσης στην απόφαση εάν ο εν λόγω κανονισμός ή η τροπολογία είναι υποχρεωτικού ή προαιρετικού χαρακτήρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ανάλογα με την κατηγορία οχημάτων στην οποία εφαρμόζεται.

4. Η Επιτροπή θα προβαίνει συνεπώς στην κατάλληλη τροποποίηση του παραρτήματος IV της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ καθώς και των σχετικών επιμέρους οδηγιών.

Άρθρο 5

1. Οι προτάσεις τροποποίησης της συμφωνίας που υποβάλλονται στα συμβαλλόμενα μέρη εξ ονόματος της Κοινότητας αποφασίζονται από το Συμβούλιο με ειδική πλειοψηφία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής και κατόπιν γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

2. Η απόφαση για την διατύπωση αντιρρήσεων όσον αφορά τις προτάσεις τροπολογιών της συμφωνίας που υποβάλλονται από άλλα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που ακολουθείται για τη σύναψη της παρούσας συμφωνίας. Εφόσον η διαδικασία αυτή δεν περατωθεί μια εβδομάδα πριν τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 13, παράγραφος 2 της συμφωνίας, η Επιτροπή εκφράζει εξ ονόματος της Κοινότητος αντίρρηση για την τροπολογία πριν την λήξη της προθεσμίας.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη που έχουν υπογράψει κανονισμούς, στους οποίους η Κοινότητα δεν προσχωρεί, μπορούν να εξακολουθήσουν να τους διαχερίζονται και να παρακολουθούν την εξέλιξή τους με την έκδοση τροπολογιών συναρτήσει της εξέλιξης της τεχνικής προόδου. Ωστόσο, τα κράτη μέλη πρέπει προηγουμένως να ενημερώνουν την Επιτροπή, η οποία εξασφαλίζει ότι δεν δημιουργείται ασυμβατότητα με το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου, καθώς και με τους κοινοτικούς στόχους στον τομέα αυτό πιο μακροπρόθεσμα. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει, εντός προθεσμίας 6 μηνών μετά την κοινοποίηση της εν λόγω ενημέρωσης, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ, αναστολή της συμμετοχής αυτών των κρατών μελών στις τρέχουσες διαδικασίες για τον ή τους συγκεκριμένους κανονισμούς.

2. Κατά τον ίδιο τρόπο, το σχέδιο νέας αποδοχής ενός κανονισμού από ένα κράτος μέλος, κανονισμού στον οποίον η Κοινότητα δεν έχει προσχωρήσει, υπόκειται σε εκ των προτέρων ενημέρωση της Επιτροπής η οποία μπορεί, εντός προθεσμίας 6 μηνών, να αποφασίσει να αναστείλει αυτό το σχέδιο, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 της οδηγίας 92/53/ΕΟΚ.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προτίθεται να περιορίσει την προσχώρησή της στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 στην αναγνώριση και αποδοχή των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που περιλαμβάνονται στον κάτωθι πίνακα :

Αριθμός βασικού κανονισμού	**Σειρά τροπολογιών**	**Θέμα**
1	01	Προβολείς (συμπεριλαμβανομένων των λαμπτήρων R_2)
3	02	Αντανακλαστήρες
4	-	Φανοί πίσω πινακίδας κυκλοφορίας
5	02	Φανοί πορείας (Σφραγισμένης δέσμης)
6	01	Δείκτες κατεύθυνσης
7	02	Φανοί όγκου/εμπροσθοπλευρικοί/ οπισθοπλευρικοί/πεδήσεως
8	04	Φανοί πορείας (H_1, H_2, HB_3, HB_4 και/ή H_7
10	01	Εξουδετέρωση ραδιοηλεκτρικών παρασίτων
11	02	Μάνδαλα και γιγγλυμοί θυρών
12	03	Συμπεριφορά του συστήματος διεύθυνσης σε περίπτωση σύγκρουσης
13	08	Πέδηση
14	03	Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
16	04	Ζώνες ασφαλείας
17	04	Αντοχή καθίσματος
17/25	04/03	Υποστηρίγματα κεφαλής
18	01	Αντικλεπτικά συστήματα
19	02	Εμπρόσθιοι φανοί ομίχλης
20	02	Φανοί πορείας (H_4)
21	01	Εσωτερικός εξοπλισμός
23	-	Φανοί οπισθοπορείας

24	03	Καπνός από πετρελαιοκινητήρες
26	02	Εξωτερικές προεξοχές
28	-	Διάταξη ακουστικής προειδοποίησης
30	02	Επίσωτρα, οχήματα επαγγελματικής χρήσεως και ρυμουλκούμενά τους
31	02	Φανοί πορείας (με λυχνία αλογόνων, σφραγισμένης δέσμης)
37	03	Φανοί με λαμπτήρα πυρακτώσεως χρησιμοποιούμενοι σε εγκεκριμένα φωτιστικά σώματα
38	-	Οπίσθιοι φανοί ομίχλης
39	-	Ταχύμετρο
43	-	Υαλοπίνακες ασφαλείας
45	01	Καθαριστήρες φανών πορείας
46	01	Κάτοπτρα οδήγησης
48	01	Εγκατάσταση φωτισμού και διατάξεις φωτεινής σηματοδότησης
49	02	Εκπομπές πετρελαιοκινητήρων
51	02	Ηχοστάθμες
54	-	Επίσωτρα, εμπορικά οχήματα και ρυμουλκούμενά τους
58	01	Πίσω προστατευτική διάταξη
59	-	Ανταλλακτικοί σιγαστήρες
64	-	Επίσωτρα, εφεδρικοί τροχοί/επίσωτρα προσωρινής χρήσης
71	-	Πεδίο ορατότητας, γεωργικοί ελκυστήρες
73	-	Πλευρική προστασία
77	-	Φανοί σταθμεύσεως
79	-	Προσπάθεια υπό του συστήματος διεύθυνσης
83	01	Εκπομπές
84	-	Κατανάλωση καυσίμων
85	-	Ισχύς κινητήρα
86	-	Εγκατάσταση φωτισμού και διατάξεις φωτεινής σηματοδότησης, γεωργικοί ελκυστήρες
87		Φανοί που παραμένουν αναμμένοι την ημέρα
90	-	Ανταλλακτικό συγκρότημα επένδυσης τροχοπεδών

Οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ που προαναφέρθηκαν, εξαιρέσει εκείνων που συνδέονται με τις εκπομπές ρύπων και τις ηχητικές εκπομπές, αντικαθιστούν τα τεχνικά παραρτήματα των αντίστοιχων επιμέρους οδηγιών ΕΚ, εφόσον έχουν το ίδιο πεδίο εφαρμογής. Ωστόσο, οι συμπληρωματικές διατάξεις των οδηγιών, όπως εκείνες σχετικά με τις απαιτήσεις εγκατάστασης ή με τη διαδικασία έγκρισης τύπου, παραμένουν εφαρμοστέες εφόσον είναι σύμφωνες με τις διατάξεις των κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ.

Οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ που παρατίθενται στον ανωτέρω πίνακα θα καταστούν υποχρεωτικοί στην εφαρμογή τους από 1ης Ιανουαρίου 1996 για την κατηγορία Μ1, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Όσον αφορά τους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ σχετικά με τις εκπομπές ρύπων και τις ηχητικές εκπομπές, η εφαρμογή τους παραμένει προαιρετική στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι, η Κοινότητα δεσμεύεται να αποδέχεται ένα όχημα, προερχόμενο από τρίτη χώρα, σύμφωνο προς τους κανονισμούς αυτούς, οι κοινοτικές οδηγίες όμως σχετικά με τις εκπομπές ρύπων και τις ηχητικές εκπομπές παραμένουν η μόνη ισχύουσα νομοθεσία για τα κράτη μέλη της Κοινότητας κατά τη χορήγηση έγκρισης τύπου στο δεδομένο τομέα. Εξάλλου, είναι σαφές ότι στην περίπτωση που οι κανονισμοί ΟΕΕ/ΟΗΕ διαφέρουν από τις αντίστοιχες οδηγίες, η Κοινότητα θα μπορεί να αποφασίσει να αποδεσμευθεί της υποχρέωσής της να αποδέχεται την αμοιβαία αναγνώριση στον τομέα αυτό μέσω καταγγελίας του ή των σχετικών κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 6 της αναθεωρημένης συμφωνίας και του άρθρου 3.2 της παρούσας απόφασης.

2. Όσον αφορά τα δίκυκλα ή τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, η Κοινότητα περιορίζει την προσχώρησή της στον κατάλογο των κάτωθι κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, στην έκδοσή τους έτσι όπως έχει τροποποιηθεί από τις διαδοχικές τροπολογίες που ισχύουν την ημέρα προσχώρησης της Κοινότητας:

- Κανονισμός αριθ. 53 για την εγκατάσταση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης

- Κανονισμός αριθ. 60 για τα χειριστήρια που ενεργοποιούνται από τον οδηγό, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης των χειριστηρίων, ενδεικτικών λυχνιών και δεικτών

- Κανονισμός αριθ. 74 για την εγκατάσταση των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης

- Κανονισμός αριθ. 78 σχετικά με τα οχήματα της κατηγορίας L, όσον αφορά την πέδηση.

Οι κανονισμοί αυτοί αντικαθιστούν τα τεχνικά παραρτήματα των αντίστοιχων επιμέρους οδηγιών ΕΚ εφόσον αυτές έχουν το ίδιο πεδίο εφαρμογής. Ωστόσο, οι συμπληρωματικές διατάξεις των οδηγιών, όπως αυτές που αφορούν τις απαιτήσεις εγκατάστασης ή την διαδικασία έγκρισης τύπου, παραμένουν εφαρμοστέες εφόσον αυτές συμβαδίζουν με τις διατάξεις των κανονισμών ΟΗΕ/ΟΗΕ.

Το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφωνούν να ρυθμιστεί η συμμετοχή της Κοινότητας και των κρατών μελών στην αναθεωρημένη συμφωνία του 1958 ως εξής :

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη συμμετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας με τους κάτωθι κανόνες :

1. Δυνατότητα εκλογής

Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη μπορούν να υποδείξουν υποψηφίους για την άσκηση εκλέξιμων λειτουργιών στο πλαίσιο της συμφωνίας. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη δεσμεύονται να εμφανίσουν εφόσον είναι δυνατόν έναν και μόνο υποψήφιο.

2. Διαπραγματεύσεις και προπαρασκευαστικές εργασίες προσχώρησης στους κανονισμούς ή τροπολογίες των υπαρχόντων κανονισμών στους οποίους προσχωρεί η Κοινότητα :

Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών ρυθμιστικών εργασιών, στη διοικητική επιτροπή ή σε άλλη επιτροπή ή ομάδα εργασίας, η Επιτροπή συμβουλεύεται τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών πριν λάβει κοινοτική θέση σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1 της απόφασης προσχώρησης της Κοινότητας στη συμφωνία και καλεί τους αντιπροσώπους των κρατών μελών να εξηγήσουν και να υποστηρίξουν από τεχνική άποψη τη θέση της Κοινότητας στις προπαρασκευαστικές εργασίες. *Μετά αυτήν την προπαρασκευαστική φάση, η Επιτροπή αντιπροσωπεύει την Κοινότητα στο πλαίσιο της ομάδας WP29 ως μοναδικός εκπρόσωπος της Κοινότητας, σύμφωνα με το άρθρο 113 της συνθήκης, ενόψει της λήψης οριστικής θέσης για την προσχώρηση σε νέο κανονισμό ή σε τροπολογία υπάρχοντος κανονισμού.*

3. Έκδοση των κανονισμών ΟΕΕ και τροπολογίες υπαρχόντων κανονισμών

Το δικαίωμα ψήφου στα όργανα που συγκροτούνται με βάση τη συμφωνία ασκείται για την Κοινότητα από την Επιτροπή. Τα κράτη μέλη δεν συμμετέχουν στην ψηφοφορία.

Τα κοινοτικά όργανα δεσμεύονται να επισπεύσουν τις εργασίες τους κατά το δυνατόν για να μην καθυστερεί άσκοπα η ψηφοφορία στην ΟΕΕ. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της απόφασης, μόλις συγκεντρώνονται όλα τα ουσιαστικά στοιχεία ενός σχεδίου κανονισμού ΟΕΕ.

4. Τροπολογίες της συμφωνίας

Μόνον η Κοινότητα μπορεί να προτείνει τροπολογίες στη συμφωνία.

Για τις προτεινόμενες από άλλα συμβαλλόμενα μέρη τροπολογίες, σύμφωνα με το άρθρο 13 της συμφωνίας, τα κράτη μέλη ευθυγραμμίζουν τη θέση τους με εκείνη που εκφράζει η Κοινότητα.

ISSN 0254-1483

COM(95) 723 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR 07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-761-GR-C

ISBN 92-77-98679-4

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο

21