COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.01.1996
COM(95) 723 final

96/0006 (AVC)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

tendo em vista a adesão da Comunidade Europeia ao Acordo Revisto de 1958 relativo à adopção de condições uniformes de recepção e ao reconhecimento recíproco da recepção dos equipamentos e peças dos veículos a motor

(apresentada pela Comissão)

ADESÃO DA COMUNIDADE AO ACORDO REVISTO DE 1958 RELATIVO À ADOPÇÃO DE CONDIÇÕES UNIFORMES DE RECEPÇÃO E AO RECONHECIMENTO RECÍPROCO DA RECEPÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E PEÇAS DOS VEÍCULOS A MOTOR

EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS

1. Antecedentes

1.1. O Acordo, concluído em 20 de Março de 1958, relativo à adopção de condições uniformes de recepção e ao reconhecimento recíproco da recepção dos equipamentos e peças dos veículos a motor, no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE/ONU), destina-se a estabelecer prescrições técnicas uniformes necessárias à recepção das peças e equipamentos dos veículos a motor e o reconhecimento recíproco das recepções emitidas nesta base pelos Estados partes no Acordo, consistindo o objectivo final em facilitar e liberalizar o comércio dos veículos a motor entre as partes contratantes.

1.2. Actualmente, são partes contratantes neste Acordo 24 Estados, de entre os quais se contam os Estados-membros da União Europeia, à excepção da Irlanda, bem como a Hungria, a República Checa, a ex-Jugoslávia, a Croácia, a Noruega, a Roménia, a Polónia, a Federação Russa, a Eslováquia e a Eslovénia, o que o torna num acordo exclusivamente europeu, apesar da participação, enquanto observadores, dos Estados Unidos, Canadá (membros da Comissão Europeia para a Europa), Austrália, Japão e África do Sul (países autorizados a participar nos trabalhos da ECE/ONU). Importa assinalar, neste contexto, que o Japão anunciou recentemente a sua decisão de aderir ao Acordo e que a Coreia está a estudar igualmente uma possível adesão. Outros países parecem estar igualmente interessados.

1.3. A estrutura executiva do Acordo é constituída por um grupo de trabalho da construção de veículos, designado por "working party" (WP), cuja função principal consiste na elaboração, graças à participação de peritos técnicos especializados, dos regulamentos específicos incluídos no anexo do Acordo e das alterações destes regulamentos que permitem adaptá-los ao progresso tecnológico. Este grupo de trabalho reúne-se, para esse efeito, três vezes por ano, enquanto que os peritos se reúnem seis vezes por ano para prepararem as reuniões do grupo de trabalho.

1.4. Assim, desde 1958, a aplicação deste Acordo conduziu à adopção de uma centena de regulamentos específicos que abrangem globalmente o conjunto dos equipamentos e peças necessários para a concessão, por cada uma das partes contratantes, de uma recepção nacional global de um tipo de veículo. Por outro lado, atendendo à rápida evolução do progresso técnico nesta matéria, é evidente que cada um desses regulamentos foi objecto de numerosas alterações que permitem adaptar o regulamento inicial à evolução permanente das tecnologias disponíveis. Importa acrescentar que esses regulamentos e as respectivas alterações são adoptados com base numa harmonização opcional, o que significa que cada parte contratante dispõe da possibilidade de adoptar disposições nacionais divergentes, estando, contudo, na obrigação de aceitar os veículos provenientes de outra parte contratante que estejam em conformidade com os Regulamentos ECE/ONU.

1.5. O balanço destes três decénios de existência é, assim, amplamente positivo, uma vez que o trabalho realizado permitiu estabelecer progressivamente um conjunto exaustivo de regras técnicas que constituem uma verdadeira harmonização internacional que serve de base à recepção dos veículos em todos os países da Europa. A este respeito, é de salientar igualmente que determinados países não membros do Acordo reconhecem, contudo, os Regulamentos ECE/ONU de modo unilateral, sendo assim testemunho do apreço de que são alvo estes trabalhos.

1.6. Em 1989, um grupo de trabalho interno da Comissão Económica para a Europa foi encarregue de organizar os trabalhos destinados a dar início a um processo de revisão do Acordo. Verificou-se, com efeito, que o Acordo inicial carecia de algumas alterações com vista a reforçar o peso do trabalho de harmonização técnica a adaptá-lo a novas realidades, o que se deveu nomeadamente à vontade de participação da União Europeia enquanto entidade jurídica plena.

1.7. Por uma decisão do Conselho, de 8 de Novembro de 1990, a Comissão foi autorizada a negociar no âmbito da ECE/ONU a participação da Comunidade no quadro de um Acordo Revisto, com base no artigo 113º do Tratado. Para esse efeito, foi instituído o Comité 113 "veículos a motor".

1.8. Assim, o Acordo Revisto de 1958 foi adoptado pelo grupo de trabalho (WP 29) por ocasião das sessões de 8 a 11 de Outubro de 1994 e a sua entrada em vigor está prevista para Outubro de 1995, ou seja, nove meses após o depósito do texto por uma parte contratante, a França no presente caso, junto do Secretariado das Nações Unidas. As alterações introduzidas no Acordo inicial serão clarificadas na parte seguinte relativa à fundamentação da adesão da Comunidade.

2. A adesão da Comunidade ao Acordo Revisto de 1958 - fundamentação

2.1. O Acordo Revisto prevê doravante, no nº1 do artigo 6º, que as organizações de integração económica regionais para quem os Estados-membros transferiram

competências no domínio abrangido pelo Acordo têm a possibilidade de se tornarem parte contratante. Além disso, especifica que, neste caso, o número de votos à disposição da organização é igual à soma dos Estados, membros das Nações Unidas, o que significa que a Comunidade poderia assim dispor de 15 votos.

2.2. A adesão da Comunidade ao Acordo, tal como prevista em 1989 e tal como parece ser viável actualmente, corresponde na realidade a duas preocupações complementares associadas, por um lado, à vontade de reforço deste Acordo como pólo mundial de harmonização no domínio da harmonização técnica automóvel e, por outro, à necessária coerência entre a actividade legislativa desenvolvida em Genebra e a existente a nível comunitário.

A harmonização internacional

2.3. Relativamente ao papel do Acordo de 1958 no contexto da harmonização técnica automóvel, importa sublinhar que, face ao crescente aumento do comércio automóvel na Europa e entre a Europa e o resto do mundo (Japão, China, Coreia, América Latina, Países da Europa Central e Oriental ...), importa hoje reforçar o peso dos trabalhos realizados neste quadro e alargar a sua aplicação e a sua influência a outros Estados não europeus. Neste espírito, é evidente que a adesão da Comunidade enquanto tal, acompanhada das novas modalidades de votação que descreveremos pormenorizadamente mais adiante, a possibilidade de adesão para o conjunto dos Estados membros das Nações Unidas (quando o Acordo inicial a limitava aos membros da Comissão Económica para a Europa, ou seja, a Europa geográfica, Estados Unidos e Canadá e o alargamento da harmonização à noção de autocertificação (conceito segundo o qual os construtores certificam eles próprios a conformidade técnica dos veículos que produzem, sendo disso responsáveis), reforçará a eficácia e o peso, a nível mundial, do trabalho técnico realizado em Genebra. Esta importância acrescida deverá permitir um acesso facilitado aos mercado dos países terceiros.

2.4. A este respeito, a Comissão, em colaboração com a indústria automóvel, consagrou esforços consideráveis destinados a eliminar entraves técnicos à comercialização de veículos europeus nos mercados dos países terceiros. O acesso a esses mercados (Japão, Coreia, por exemplo) seria facilitado se esses países aderissem ao Acordo. Uma abordagem multilateral promete, a longo prazo, os melhores resultados relativos ao acesso aos mercados terceiros e constitui a via mais eficaz, não obstante o facto de, em determinadas circunstâncias, os acordos bilaterais de reconhecimento mútuo relativos à regulamentação automóvel poderem ser examinados, nomeadamente na perspectiva de facilitar uma futura adesão destes países ao Acordo.

2.5. Esta perspectiva é tanto mais importante que os defensores de uma abordagem oposta em matéria de harmonização técnica dos veículos, ou seja, os países europeus ligados à recepção pelas autoridades públicas e, principalmente, os Estados Unidos que dão preferência ao conceito de autocertificação, travam uma batalha feroz de promoção

do sistema respectivo em todo o mundo, esperando assim alargá-lo, o que facilitará o seu acesso aos novos mercados. Importa, contudo, sublinhar que, a nível mundial, o procedimento de recepção pelas autoridades nacionais competentes é mais utilizado do que o conceito de autocertificação.

2.6. Por outro lado, dever-se-á dar início brevemente à discussão sobre a criação, a prazo, de um verdadeiro fórum mundial no âmbito da Comunidade Económica para a Europa, na sequência da apresentação de uma proposta pelos Estados Unidos nesse sentido. Contudo, estas futuras discussões não terão qualquer incidência na entrada em vigor do Acordo Revisto.

A necessária coerência entre a harmonização efectuada pelos Regulamentos ECE/ONU e as directivas comunitárias

2.7. A segunda motivação da Comissão a favor de uma adesão ao Acordo Revisto de 1958 reside na necessária coerência entre a actividade legislativa de Genebra e a de Bruxelas. Com efeito, importa sublinhar, em primeiro lugar, que a Directiva-quadro 92/53/CEE relativa à recepção comunitária dos veículos prevê já, no seu Anexo IV, Parte II, uma equivalência entre um determinado número de Regulamentos ECE/ONU e as directivas comunitárias correspondentes. Ora, esta equivalência "teórica" deverá ser efectivamente assegurada a partir de 1 de Janeiro de 1996, data em que a directiva atrás referida será de aplicação obrigatória no que toca aos veículos particulares.

2.8. Importa assinalar a este respeito que a coerência entre a harmonização internacional e a harmonização comunitária se tem revelado especialmente difícil desde há uma quinzena de anos devido à evolução muito rápida do progresso tecnológico no domínio automóvel e, subsequentemente, a um trabalho legislativo cada vez mais importante. Assim, é evidente que a harmonização comunitária, pelo menos no que respeita a determinados equipamentos técnicos específicos, tem registado alguns atrasos face aos Regulamentos ECE/ONU, o que induz, por vezes, uma equivalência teórica dos dois níveis de regulamentação.

2.9. Esta coerência é igualmente necessária na perspectiva da passagem a uma harmonização total, em 1 de Janeiro de 1996, na medida em que, a partir desta data, o conjunto das directivas comunitárias relativas aos veículos particulares, até agora opcionais, se tornará obrigatório para todos os Estados-membros. A harmonização técnica no sector dos veículos particulares torna-se numa competência puramente comunitária e os Estados-membros deixam de ter a possibilidade de adoptar regulamentações divergentes a nível nacional. Por conseguinte, a coerência total entre os Regulamentos ECE/ONU aplicáveis pelos Estados-membros e a regulamentação comunitária propriamente dita torna-se num imperativo para esta categoria de veículos.

2.10. Importa ainda assinalar que, até à data, a iniciativa e a preparação das propostas relativas a dossiers sensíveis, tais como aqueles relativos às emissões poluentes ou sonoras se efectuam especificamente num quadro comunitário enquanto que os dossiers

mais técnicos tomam geralmente forma em Genebra, conduzindo à adopção de um regulamento ou de uma alteração antes de serem contempladas a nível comunitário por uma directiva. Se bem que esta repartição do trabalho legislativo entre a ECE/ONU e a Comunidade tenha funcionado globalmente sem problemas, existe sempre o risco de uma decisão técnica adoptada em Genebra exercer "pressão" sobre a Comunidade com as respectivas consequências negativas para o funcionamento do procedimento comunitário. É, assim, imperioso que esta situação ambígua seja corrigida e que as decisões a adoptar em Genebra sejam previamente preparadas no quadro de um procedimento comunitário. O interesse desta abordagem residirá, além disso, na integração automática dos Regulamentos ECE/ONU, a que a Comunidade tenciona aderir, na ordem jurídica comunitária, o que facilitará e acelerará significativamente a aplicação das novas regulamentações, permitindo acompanhar a evolução do progresso técnico. Este sistema tem igualmente a vantagem de evitar , na medida do possível, uma duplicação do trabalho legislativo no quadro da Comunidade e das Nações Unidas.

2.11. De qualquer modo, é evidente que a preparação das directivas comunitárias sobre temas sensíveis, como as emissões poluentes e sonoras ou determinados problemas de segurança (a regulamentação relativa aos choques laterais e frontais, por exemplo) continuará a ser uma competência comunitária. Contudo, a Comunidade utilizará doravante a sua participação em Genebra como um meio de promover a sua própria regulamentação nestes domínios. Este trabalho de promoção será tanto mais importante sendo que o reconhecimento mútuo, a nível mundial, é hoje fundamental para os construtores europeus desejosos de que os países terceiros aceitem facilmente os seus veículos.

<u>As novas modalidades de votação</u>

2.12 Por fim, uma terceira alteração substancial do Acordo inicial dever ser assinalada no que respeita às modalidades de votação no contexto da adopção de novos Regulamentos ECE/ONU e das alterações subsequentes. Com efeito, o sistema inicial oferecia a possibilidade de adoptar um novo regulamento se este fosse apresentado por duas partes contratantes, tendo as outras a possibilidade de o aplicar ou não. Além disso, a adopção de uma alteração estava condicionada pela unanimidade das partes contratantes que aplicam o regulamento de base. As alterações introduzidas no Acordo inicial fazem depender a adopção de um projecto de regulamento ou de alteração da obtenção de uma maioria de 2/3, o que significa que o novo projecto terá já obtido a maioria das partes contratantes, sendo assim aplicado mais amplamente e com maior certeza. A adopção deste projecto é, nesta perspectiva, considerada como um dado adquirido, salvo se, num prazo de 6 meses a partir da respectiva notificação, mais de um terço das partes contratantes manifestasse a sua oposição junto do Secretariado-Geral. Por conseguinte, na hipótese de não se atingir este limite, o regulamento ou a alteração assim adoptados vinculam as partes contratantes que os tenham aceite. Estas novas modalidades de votação contribuem igualmente para o reforço do trabalho regulamentar realizado em Genebra na medida em que, ao contrário do que sucede com o sistema actual, as partes contratantes estão na obrigação de notificar a sua oposição,

deixando de ter de comunicar a aceitação das novas prescrições adoptadas. É de assinalar que, com a composição actual das partes contratantes, a União Europeia poderá dispor de uma maioria absoluta graças aos quinze votos que lhe são atribuídos e, previamente à adesão de outras partes contratantes, de uma minoria com veto

3. Elementos fundamentais da decisão de adesão

3.1. Em conformidade com a decisão do Conselho que autorizou a Comissão a negociar a revisão do Acordo, tendo em vista a participação da Comunidade, a presente decisão de adesão assenta igualmente no artigo 113º do Tratado relativo à política comercial comum. Com efeito, o Acordo ECE/ONU de 1958 tem por objectivo, como acima referido, facilitar as trocas comerciais de veículos entre as partes contratantes de modo a que não haja entraves técnicos ligados à construção dos veículos. Por conseguinte, o artigo 113º, em ligação com as disposições pertinentes do artigo 228º, foi considerado como base jurídica da adesão da Comunidade.

3.2. A escolha desta base jurídica implica que o Acordo se insira de futuro num contexto de política comercial comum, o que constitui uma competência exclusiva da Comunidade. Contudo, tendo em conta a natureza particularmente técnica das discussões que tiveram lugar em Genebra, nomeadamente a nível das reuniões preparatórias dos peritos especializados, tornou-se necessário instituir uma participação mista da Comunidade e dos seus Estados-membros durante as reuniões preparatórias. A Comunidade participará nas negociações finais enquanto porta-voz único. É de assinalar que, na medida em que esta dupla participação nos trabalhos preparatórios é derrogatória em relação às regras clássicas de aplicação do artigo 113º, a participação dos Estados-membros não é mencionada na decisão de adesão, mas sim no anexo destinado a definir as modalidades práticas de participação da Comunidade e dos Estados-membros.

3.3. Por outro lado, é de salientar que o direito de voto, no âmbito dos órgãos do Acordo, apenas é exercido pela Comunidade e não pelos Estados-membros, em conformidade com os procedimentos clássicos de aplicação do artigo 113º.

3.4. Por fim, em conformidade com o nº 5 do artigo 1º do Acordo Revisto, a Comunidade considera limitar a sua adesão inicial à aplicação de uma lista restrita de Regulamentos ECE/ONU e não ao conjunto dos Regulamentos ECE/ONU existentes actualmente, reservando-se a possibilidade de uma adesão posterior. Esta posição destina-se a limitar a adesão a uma lista definida de Regulamentos ECE/ONU, como já especificado no Anexo IV, Parte II, da Directiva 92/53/CEE que a Comunidade considera como essenciais para o bom funcionamento do procedimento de recepção dos veículos, reservando a sua posição relativa aos outros regulamentos actualmente aplicados por alguns Estados-membros. Neste contexto, a presente decisão prevê um procedimento específico que autoriza os Estados-membros que aplicam estes regulamentos a continuar a participar na sua gestão e evolução, sob reserva de uma informação prévia da Comissão que, por seu lado, notifica o Parlamento Europeu e de

uma eventual decisão de recusa da Comissão. Este procedimento específico relativo aos regulamentos a que a Comunidade ainda não aderiu permitirá, por um lado, desenvolver alguns aspectos particulares da regulamentação automóvel a nível internacional e, por outro, velar pelo interesse comunitário e, mais particularmente, pela compatibilidade entre estes trabalhos e o sistema de recepção comunitário de veículos.

4. Conclusão

4.1. Tendo em conta as considerações que precedem, a adesão da Comunidade ao Acordo Revisto de 1958 insere-se numa lógica dupla que assenta simultaneamente num interesse internacional que visa a promoção dos trabalhos de harmonização efectuados no âmbito da ECE/ONU e de um interesse puramente comunitário que permite o melhoramento do dispositivo existente de recepção dos veículos, assegurando, assim, a coerência com a evolução do progresso técnico.

4.2. É evidente que, devido à aplicação obrigatória da recepção comunitária em 1 de Janeiro de 1996 para os veículos particulares e, consequentemente, à procura de um sistema optimizado para essa data, a adesão da Comunidade é desejável a partir da entrada em vigor do Acordo Revisto ou, se for caso disso, o mais rapidamente possível após a sua entrada em vigor.

Proposta de Decisão do Conselho, tendo em vista a adesão da Comunidade Europeia ao Acordo Revisto de 1958 relativo à adopção de condições uniformes de recepção e ao reconhecimento recíproco da recepção dos equipamentos e peças dos veículos a motor

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 113º em ligação com a primeira frase do nº 2, o segundo parágrafo do nº 3 e o nº4 do artigo 228º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Após parecer favorável do Parlamento Europeu[2],

Considerando que o Conselho tinha autorizado a Comissão, por Decisão de 23 de Outubro de 1990, a participar na negociação sobre a revisão do Acordo de 1958 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE) relativo à adopção de condições uniformes de recepção e ao reconhecimento recíproco da recepção dos equipamentos e peças dos veículos a motor (designado por "Acordo Revisto");

Considerando que, na sequência desta negociação, a Comunidade Europeia tem a possibilidade de se tornar parte contratante do Acordo Revisto enquanto organização de integração económica regional no âmbito da qual os Estados-membros procederàm a uma transferência de competências no domínio abrangido pelo Acordo;

Considerando que a adesão a este Acordo se insere num objectivo de política comercial comum, em conformidade com o artigo 113º do Tratado, que visa eliminar os entraves técnicos ao comércio dos veículos a motor entre as partes contratantes; que a participação da Comunidade reforçará o peso do trabalho de harmonização realizado no

---

1 JO C nº

2 JO C nº

âmbito deste Acordo e permitirá, assim, um acesso facilitado a mercados terceiros; que esta participação deve estabelecer uma coerência entre os actos designados por "regulamentos", adoptados no âmbito do Acordo Revisto, e a legislação comunitária nesta matéria;

Considerando que a recepção dos veículos a motor a e a harmonização técnica se processam com base nas directivas relativas aos sistemas, componentes e unidades técnicas dos veículos que assentam no artigo 100º-A que, por sua vez, tem por objecto o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno e que, a partir de 1 de Janeiro de 1996, no que respeita aos veículos da categoria M1, a harmonização será total e de aplicação obrigatória ao abrigo da Directiva-quadro 70/156/CEE e das directivas específicas para esta categoria de veículos;

Considerando que a conclusão do Acordo pela Comunidade Europeia implica alterações dos actos adoptados segundo o procedimento previsto no artigo 189º-B; que, por conseguinte, é requerido o parecer favorável do Parlamento Europeu;

Considerando que os actos designados por "regulamentos", adoptados no âmbito do Acordo, vincularão a Comunidade Europeia após um prazo de seis meses subsequente à sua notificação se esta não manifestar a sua oposição; que convém, por conseguinte, prever que a votação da Comunidade sobre estes actos, caso não se trate de uma simples adaptação ao progresso técnico, seja precedida de uma decisão adoptada segundo o mesmo procedimento aplicável à conclusão do Acordo;

Considerando que, contudo, na hipótese de a adopção de um tal regulamento constituir apenas uma adaptação ao progresso técnico, a votação da Comunidade pode ser decidida pela Comissão, assistida por um comité composto de representantes dos Estados-membros;

Considerando que, tendo em conta a sua natureza técnica, a posição comunitária para a elaboração dos "regulamentos" pode ser estabelecida pela Comissão;

Considerando que o Acordo prevê um procedimento simplificado para a sua alteração; que convém assegurar uma tomada de decisão a nível comunitário que tenha em conta as condicionantes deste procedimento;

Considerando que, em conformidade com o disposto no Acordo Revisto, qualquer nova parte contratante tem a possibilidade de, por ocasião do depósito dos respectivos instrumentos de adesão, declarar simultaneamente que não deseja ser vinculada por alguns Regulamentos ECE/ONU que lhe compete determinar; que a Comunidade deseja fazer uso desta disposição no sentido de, por um lado, aderir imediatamente à lista dos regulamentos considerados como essenciais para o bom funcionamento do sistema de recepção dos veículos, como definidos anteriormente na Directiva

92/53/CEE[3] e, por outro, examinar, caso a caso, a possibilidade de aderir, posteriormente, aos outros regulamentos, tendo em conta a sua importância relativamente à recepção dos veículos a nível comunitário e, igualmente, a nível internacional;
Considerando que esta adesão não prejudica a possibilidade de denunciar os regulamentos que figuram na lista aceite pela Comunidade, em conformidade com o nº 6 do artigo 1º do Acordo Revisto;

Considerando que, na medida em que a Comunidade não adere ao conjunto dos Regulamentos ECE/ONU, mas a uma lista definida de regulamentos considerados como essenciais ao bom funcionamento do procedimento de recepção dos veículos, é conveniente permitir aos Estados-membros signatários dos regulamentos aos quais a Comunidade não adere que continuem a assegurar a respectiva gestão e evolução no respeito de um procedimento de informação prévio da Comissão destinado a garantir a ausência de incompatibilidade com o sistema comunitário de recepção dos veículos;

Considerando que, em conformidade com o artigo 234º do Tratado, os Estados-membros se asseguram da ausência de incompatibilidade actual entre os Regulamentos ECE/ONU anteriormente assinados aos quais a Comunidade não adere e a regulamentação comunitária actual correspondente,

DECIDE:

Artigo 1º

A Comunidade Europeia adere ao Acordo Revisto da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas de 1958 relativo à adopção de condições uniformes de recepção e ao reconhecimento recíproco da recepção dos equipamentos e peças dos veículos a motor.

O texto do Acordo Revisto é anexado à presente decisão.

Artigo 2º

O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa com poderes para depositar o instrumento de adesão em conformidade com o nº 3 do artigo 6º do Acordo Revisto após a entrada em vigor deste Acordo.

---

[3] Anexo IV, parte II da Directiva 92/53/CEE

Artigo 3º

1. Em conformidade com o nº 5 do artigo 1º do Acordo Revisto, a Comunidade Europeia declara limitar a sua adesão à aplicação dos Regulamentos ECE/ONU cuja lista figura no Anexo I da presente decisão.

2. Em conformidade com o nº 6 do artigo 1º do Acordo Revisto, a Comunidade pode decidir, segundo o disposto no artigo 113º do Tratado, denunciar um Regulamento ECE/ONU que tenha aceite previamente.

Artigo 4º

1. A posição da Comissão no âmbito da elaboração dos Regulamentos ECE/ONU é definida pela Comissão.

2. A Comunidade vota a favor da adopção de um projecto de Regulamento ECE/ONU ou de um projecto de alteração de um regulamento:

- quando, no caso de adaptação ao progresso técnico de um regulamento existente, o projecto foi aprovado em conformidade com o procedimento do artigo 13º da Directiva 70/156/CEE com a redacção que lhe foi da pela Directiva 92/53/CEE[4];

- nos outros casos, quando sob proposta da Comissão e após parecer favorável do Parlamento Europeu, o Conselho aprovou o projecto por maioria qualificada;

3. Na hipótese de a Comunidade votar em favor de um regulamento ou de uma alteração de um regulamento, a decisão especifica igualmente se o regulamento ou a alteração são obrigatórios ou facultativos no âmbito da União Europeia, segundo a categoria de veículos a que se aplica.

4. A Comissão procederá, por conseguinte, à alteração adequada do Anexo IV da Directiva 70/156/CEE bem como das directivas específicas correspondentes.

Artigo 5º

1. As propostas de alteração do Acordo submetidas às partes contratantes em nome da Comunidade são decididas pelo Conselho por maioria qualificada, sob proposta da Comissão e após parecer do Parlamento Europeu.

2. A decisão de levantar ou não uma objecção a propostas de alteração do Acordo apresentadas por outras partes contratantes é tomada segundo o procedimento seguido

---

[4] JOCE L 225 de 10 de Agosto de 1992, pág. 1

para a conclusão do presente Acordo. Caso este procedimento não esteja concluído antes do termo do prazo previsto no nº 2 do artigo 13º do Acordo, a Comissão apresenta em nome da Comunidade uma objecção contra a alteração antes do termo do prazo.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros signatários de regulamentos aos quais a Comunidade não adere podem continuar a assegurar a respectiva gestão e evolução mediante a adopção de alterações em função do progresso técnico. Contudo, os Estados-membros deverão informar previamente desse facto a Comissão que se assegurará da ausência de incompatibilidade com o sistema de recepção comunitário bem como com os objectivos comunitários neste domínio a longo prazo. Neste caso, a Comissão poderá decidir, num prazo de seis meses subsequente à notificação desta informação, segundo o procedimento previsto no artigo 13º da Directiva 92/53/CEE, suspender a participação desses Estados-membros nos trabalhos em curso no contexto do ou dos regulamentos em questão.

2. De igual modo, o projecto de uma nova aceitação de um regulamento por um Estado-membro, a que a Comunidade não aderiu, está sujeito a uma informação prévia da Comissão que pode, num prazo de seis meses, decidir bloquear este projecto, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 13º da Directiva 92/53/CEE.

Feito em Bruxelas, em de

Pelo Conselho

O Presidente,

ANEXO I

1.No que respeita aos veículos a motor, a Comunidade Europeia tenciona limitar a sua adesão ao Acordo Revisto de 1958 ao reconhecimento e aceitação dos Regulamentos ECE/ONU que figuram na seguinte lista:

Nº do regulamento de base	**Série de alterações**	**Assunto**
1	01	Faróis (incluindo lâmpadas R_2)
3	02	Reflectores
4	-	Dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda
5	02	Faróis (selados)
6	01	Luzes indicadoras de mudança de direcção
7	02	Luzes (delimitadoras, de presença da frente, de presença da retaguarda, de travagem)
8	04	Faróis (H_1, H_2, H_3, HB_3, HB_4 e/ou H_7)
10	01	Interferências radioeléctricas (supressão)
11	02	Fechos e dobradiças de portas
12	03	Comportamento do dispositivo de direcção em caso de colisão
13	08	Travagem
14	03	Fixações dos cintos de segurança
16	04	Cintos de segurança
17	04	Resistência dos bancos
17 / 25	04 / 03	Apoios de cabeça
18	01	Anti-roubo
19	02	Luzes de nevoeiro (frente)
20	02	Faróis (H_4)
21	01	Arranjos interiores
23	-	Luzes (marcha atrás)

24	03	Fumos dos motores diesel
26	02	Saliências exteriores
28	-	Avisador sonoro
30	02	Pneumáticos, veículos a motor e seus reboques
31	02	Faróis (selados de halogéneo)
37	03	Lâmpadas de filamento a utilizar em luzes recepcionadas
38	-	Luzes de nevoeiro (retaguarda)
39	-	Aparelho indicador de velocidade
43	-	Vidraças de segurança
45	01	Limpa faróis
46	01	Espelhos retrovisores
48	01	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa
49	02	Emissões diesel
51	02	Níveis sonoros
54	-	Pneumáticos, veículos comerciais e seus reboques
58	01	Dispositivo de protecção à retaguarda
59	-	Sistemas silenciosos de substituição
64	-	Pneumáticos, rodas/pneumáticos de reserva de utilização temporária
71	-	Campo de visão, tractores agrícolas
73	-	Protecção lateral
77	-	Luzes (estacionamento)
79	-	Esforço de direcção
83	01	Emissões
84	-	Consumo de combustível
85	-	Potência do motor
86	-	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, tractores agrícolas
87		Luzes ligadas de dia
90	-	Conjunto de calços de travão de substituição

Os Regulamentos ECE/ONU acima referidos, à excepção daqueles relativos às emissões poluentes e sonoras, substituem os anexos técnicos das Directivas CE específicas correspondentes sempre que estas tenham o mesmo âmbito de aplicação. Contudo, as disposições complementares das directivas, tais como as relativas aos requisitos de instalação ou ao processo de recepção, mantêm-se aplicáveis na medida em que sejam compatíveis com as disposições dos Regulamentos ECE/ONU.

Os Regulamentos ECE/ONU acima mencionados serão aplicáveis obrigatoriamente, em 1 de Janeiro de 1996, no que respeita às categorias M1, em conformidade com o disposto na Directiva 70/156/CEE.

Relativamente aos Regulamentos ECE/ONU respeitantes às emissões poluentes e sonoras, a sua aplicação mantém-se opcional no âmbito da União. Assim, a Comunidade compromete-se a aceitar um veículo proveniente de um Estado terceiro que respeite estes regulamentos. Contudo, as directivas comunitárias relativas às emissões poluentes e sonoras continuam a ser a única regulamentação aplicável pelos Estados-membros da Comunidade aquando da recepção nesta matéria. Por outro lado, é evidente que na hipótese de os Regulamentos ECE/ONU diferirem das directivas correspondentes, a Comunidade poderá decidir desvincular-se da sua obrigação de reconhecimento mútuo neste domínio mediante uma denúncia do ou dos Regulamentos ECE/ONU em questão, em conformidade com o ponto nº 6 do Acordo Revisto e com o nº 2 do artigo 3º da presente decisão.

2. No que respeita aos veículos a motor de duas ou três rodas, a Comunidade limita a sua adesão à lista dos Regulamentos ECE/ONU a seguir mencionados, com a redacção que lhes tenha sido eventualmente dada, entretanto, e que esteja em vigor no dia da adesão da Comunidade:

- Regulamento nº 53 relativo à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa

- Regulamento nº 60 relativo aos comandos accionados pelo condutor, incluindo a identificação dos comandos, avisadores e indicadores

- Regulamento nº 74 relativo à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa

- Regulamento nº 78 relativo aos veículos da categoria L no que respeita à travagem

Estes regulamentos substituem os anexos técnicos das directivas específicas CE correspondentes sempre que estas últimas tenham o mesmo âmbito de aplicação. Contudo, as disposições complementares das directivas, como as relativas aos requisitos de instalação ou ao procedimento de recepção, continuam aplicáveis na medida em que sejam compatíveis com o disposto nos Regulamentos ECE/ONU.

O Conselho e a Comissão acordam no seguinte para regular a participação da Comunidade e dos Estados-membros no Acordo Revisto de 1958

A Comunidade Europeia e os Estados-membros participam enquanto partes contratantes no Acordo segundo as seguintes regras:

1. Elegibilidade

A Comunidade e os Estados-membros podem nomear os candidatos para exercerem funções elegíveis no âmbito do Acordo. A Comunidade e os Estados-membros comprometem-se a apresentar, na medida do possível, um candidato único.

2. Negociações e trabalhos preparatórios para a adopção de regulamentos ou de alterações de regulamentos existentes aos quais a Comunidade adere

Durante os trabalhos regulamentares preparatórios, no âmbito do comité administrativo, de outro comité ou grupo de trabalho, a Comissão consulta peritos dos Estados-membros antes de definir a posição comunitária em conformidade com o nº 1 do artigo 4º da decisão de adesão da Comunidade ao Acordo e convida os representantes dos Estados-membros a explicar e fundamentar a nível técnico a posição da Comunidade. *Subsequentemente a esta fase preparatória, a Comissão representa a Comunidade no WP29 enquanto porta-voz único da Comunidade, em conformidade com o artigo 113º do Tratado, tendo em vista uma posição definitiva sobre a adopção de um novo regulamento ou de uma alteração a um regulamento existente.*

3. Adopção dos Regulamentos ECE e das alterações a regulamentos existentes

O direito de voto nos órgãos criados pelo Acordo é exercido pela Comissão em nome da Comunidade. Os Estados-membros não participam na votação.

As instituições comunitárias comprometem-se a acelerar os trabalhos, na medida do possível, para não atrasar inutilmente a votação no âmbito da ECE. Para esse efeito, a Comissão apresenta a sua proposta, em conformidade com o nº 2 do artigo 4º da decisão, logo que estejam estabelecidos todos os elementos essenciais de um projecto de Regulamento ECE.

4. Alteração do Acordo

Apenas a Comunidade pode propor alterações ao Acordo.

Relativamente às alterações propostas por outras partes contratantes em conformidade com o artigo 13º do Acordo, os Estados-membros alinham a sua posição pela da Comunidade.

ISSN 0257-9553

COM(95) 723 final

DOCUMENTOS

PT 07

N.° de catálogo : CB-CO-95-761-PT-C

ISBN 92-77-98684-0

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo

98