



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 12.01.1996
KOM(95) 723 endg.

96/0006 (AVC)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den

**Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen von 1958 über die
Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der
Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige
Anerkennung der Genehmigung**

(von der Kommission vorgelegt)

**Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen von 1958 über die
Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der
Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige
Anerkennung der Genehmigung**

Begründung

1. Hintergrund

- 1.1 Das am 20. März 1958 in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) geschlossene Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung bezweckt die Festlegung einheitlicher technischer Vorschriften für die Genehmigung von Teilen und Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen sowie die gegenseitige Anerkennung der auf dieser Grundlage erteilten Genehmigung durch die Vertragsstaaten des Übereinkommens mit dem Ziel, den Warenaustausch zu erleichtern und den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien zu liberalisieren.
- 1.2 Bis heute sind dem Übereinkommen 24 Staaten beigetreten: alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit Ausnahme Irlands, Ungarn, die Tschechische Republik, Ex-Jugoslawien, Kroatien, Norwegen, Rumänien, Polen, die Russische Föderation, die Slowakei und Slowenien. Ungeachtet der Tatsache, daß als Beobachter die Vereinigten Staaten und Kanada (Mitglieder der Wirtschaftskommission für Europa) sowie Australien, Japan und Südafrika (die zur Mitarbeit im Rahmen der ECE zugelassen wurden) beteiligt sind, handelt es sich daher um ein rein europäisches Übereinkommen. Japan hat kürzlich seine Absicht bekanntgegeben, dem Übereinkommen beizutreten, und Korea erwägt diese Möglichkeit. Weitere Länder haben ebenfalls Interesse bekundet.
- 1.3 Die Exekutivstruktur des Übereinkommens besteht aus einer Arbeitsgruppe für Fahrzeugbau, die als "Working Party 29" (WP 29) bezeichnet wird und deren Hauptfunktion es ist, durch Beteiligung technischer Sachverständiger die spezifischen Regelungen, die dem Übereinkommen als Anhänge beigefügt sind, sowie deren Änderungen zur Anpassung an den technischen Fortschritt zu erarbeiten. Zu diesem Zweck tritt die Arbeitsgruppe dreimal im Jahr zusammen, während die Sachverständigen sechsmal jährlich zur Vorbereitung der Arbeitsgruppensitzungen zusammenkommen.
- 1.4 Seit 1958 wurden im Rahmen des Übereinkommens etwa einhundert spezifische Regelungen verabschiedet, die die Gesamtheit aller Ausrüstungsgegenstände und Teile abdecken, die für die Erteilung einer globalen Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp durch alle Vertragsparteien von Belang

sind. Darüber hinaus sind diese Regelungen angesichts des raschen technischen Fortschritts der Kraftfahrzeugtechnik häufig geändert worden, um sie dem jeweiligen Stand der Technik anzupassen. Die Regelungen und Änderungen werden auf der Grundlage einer optionellen Harmonisierung angenommen, was bedeutet, daß jede Vertragspartei national abweichende Vorschriften erlassen kann, die den ECE-Regelungen entsprechenden Fahrzeuge aus einem anderen Vertragsstaat jedoch zulassen muß.

- 1.5 Die Bilanz des seit über dreißig Jahren geltenden Übereinkommens ist überwiegend positiv, da die in diesem Rahmen vorgenommenen Arbeiten ein umfassendes technisches Regelwerk ergeben haben, das eine tatsächliche internationale Harmonisierung als Grundlage für die Genehmigung von Fahrzeugen in ganz Europa ermöglicht hat. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, daß einige Staaten, die dem Übereinkommen nicht beigetreten sind, die ECE-Regelungen dennoch einseitig anerkennen, was die Wertschätzung dieser Arbeiten widerspiegelt.
- 1.6 Im Jahr 1989 wurde eine interne Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission für Europa damit beauftragt, Gespräche im Hinblick auf eine Änderung des Übereinkommens aufzunehmen. Es hatte sich herausgestellt, daß eine Änderung des ursprünglichen Übereinkommens erforderlich ist, um den in diesem Rahmen durchgeführten Arbeiten zur technischen Harmonisierung mehr Gewicht beizumessen und die Struktur an die neuen Gegebenheiten anzupassen, die sich insbesondere dadurch ergeben haben, daß die Europäische Union dem Übereinkommen als eigenständige Vertragspartei beitreten will.
- 1.7 Durch Beschluß des Rates vom 8. November 1990 wurde die Kommission gemäß Artikel 113 EG-Vertrag ermächtigt, im Rahmen der ECE Verhandlungen über die Beteiligung der Gemeinschaft an einem geänderten Übereinkommen zu führen. Zu diesem Zweck wurde ein Ausschuß 113 "Kraftfahrzeuge" eingesetzt.
- 1.8 Das Geänderte Übereinkommen von 1958 wurde von der Arbeitsgruppe (WP 29) auf ihrer Sitzung vom 8.-11. Oktober 1994 angenommen; sein Inkrafttreten ist für Oktober 1995 vorgesehen, d. h. neun Monate, nachdem der Vertragstext durch eine Vertragspartei (Frankreich) beim Generalsekretariat der Vereinten Nationen hinterlegt wurde. Die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Übereinkommen werden im folgenden Teil erläutert, in dem die Beweggründe für den Beitritt der Gemeinschaft dargelegt werden.
2. Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen von 1958 - Beweggründe
 - 2.1 Das Geänderte Übereinkommen bestimmt in Artikel 6 Absatz 1, daß regionale Organisationen für die wirtschaftliche Integration, denen von ihren Mitgliedstaaten Kompetenzen in dem von der Übereinkunft abgedeckten Bereich

übertragen wurden, Vertragspartei werden können. In einem solchen Fall entspricht die Anzahl der Stimmen der jeweiligen Organisation der Anzahl der UN-Mitgliedstaaten, aus denen sie sich zusammensetzt; die Gemeinschaft würde somit über 15 Stimmen verfügen.

- 2.2 Dem 1989 erwogenen und nunmehr möglichen Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen liegen zwei komplementäre Beweggründe zugrunde: zum einen das Bestreben, dieses Übereinkommens als weltweites Instrument für die technische Harmonisierung von Kraftfahrzeugen zu stärken und zum anderen die Notwendigkeit, die Kohärenz zwischen den rechtsetzenden Aktivitäten in Genf und denjenigen auf Gemeinschaftsebene sicherzustellen.

Internationale Harmonisierung

- 2.3 Die Rolle des Übereinkommens von 1958 bei der technischen Harmonisierung von Kraftfahrzeugen muß angesichts des wachsenden Kfz-Handelsvolumens innerhalb Europas sowie zwischen Europa und der übrigen Welt (Japan, China, Korea, Lateinamerika, mittel- und osteuropäische Länder) dadurch bekräftigt werden, daß den in diesem Rahmen durchgeführten Arbeiten mehr Gewicht beigemessen wird und der Geltungsbereich und Einfluß des Übereinkommens auf andere Staaten außerhalb Europas ausgedehnt werden. Der Beitritt der Gemeinschaft wird zu neuen Abstimmungsmodalitäten (auf die noch eingegangen wird), der Möglichkeit des Beitritts aller Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen (das ursprüngliche Übereinkommen war auf die Mitglieder der Wirtschaftskommission für Europa, also das geographische Europa, die USA und Kanada beschränkt) führen. Unter diesen Aspekten würde er den in Genf durchgeführten technischen Arbeiten weltweit ein höheres Gewicht und eine größere Wirkung verleihen und somit den Zugang zu Drittmärkten erleichtern.
- 2.4 Die Kommission hat in Abstimmung mit der Automobilindustrie erhebliche Anstrengungen unternommen, um technische Handelshemmnisse für Fahrzeuge aus europäischer Produktion auf Drittmärkten abzubauen. Der Zugang zu diesen Märkten (z. B. Japan und Korea) würde durch den Beitritt der betreffenden Länder zum Übereinkommen erleichtert. Ein multilateraler Ansatz verspricht langfristig bessere Aussichten für den Zugang zu Drittmärkten und ist am effizientesten, auch wenn unter bestimmten Umständen bilaterale Abkommen über die gegenseitige Anerkennung kraftfahrzeugtechnischer Regelungen ins Auge gefaßt werden können, insbesondere im Hinblick auf eine Erleichterung des späteren Beitritts der jeweiligen Länder zum Übereinkommen.

- 2.5 Die Beitrittsperspektive ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil die Befürworter der beiden gegensätzlichen Konzepte im Bereich der technischen Harmonisierung von Kraftfahrzeugen - auf der einen Seite die europäischen Staaten, die eine Genehmigung durch öffentliche Stellen vorsehen, auf der anderen Seite hauptsächlich die USA, die die Eigenzertifizierung vorziehen - sich gegenwärtig bei der weltweiten Propagierung ihres jeweils eigenen Systems überbieten, in der Hoffnung, dem eigenen System dadurch zum Durchbruch zu verhelfen und so ihre Zugangsmöglichkeiten zu neuen Märkten zu verbessern. Weltweit wird statt der Eigenzertifizierung überwiegend die Genehmigung durch die zuständigen staatlichen Behörden praktiziert.
- 2.6 In Kürze werden darüber hinaus Erörterungen über die Schaffung eines weltweiten Forums im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa aufgenommen, nachdem dies von den USA vorgeschlagen wurde. Die zukünftigen Erörterungen haben jedoch keinen Einfluß auf das Inkrafttreten des Geänderten Übereinkommens.

Erforderliche Kohärenz der durch ECE-Regelungen und EG-Richtlinien erzielten Harmonisierung

- 2.7 Der zweite Beweggrund der Gemeinschaft zugunsten eines Beitritts zum Geänderten Übereinkommen von 1958 ist die Notwendigkeit, die Kohärenz zwischen den rechtsetzenden Aktivitäten in Genf und denjenigen in Brüssel sicherzustellen. In der Rahmenrichtlinie 92/53/EWG über die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ist in Anhang IV Teil II bereits eine Äquivalenz zwischen einer Reihe von ECE-Regelungen und den entsprechenden EG-Richtlinien festgelegt. Diese "theoretische" Äquivalenz muß effektiv ab dem 1. Januar 1996 sichergestellt sein, da die genannte Richtlinie ab diesem Zeitpunkt für Personenkraftwagen Verbindlichkeit erlangt.
- 2.8 Seit etwa fünfzehn Jahren erweist es sich angesichts des rapiden technischen Fortschritts der Kraftfahrzeugtechnik und der immer umfangreicher werdenden Rechtsetzung als schwierig, eine Kohärenz zwischen der internationalen und der gemeinschaftlichen Harmonisierung sicherzustellen. Es ist daher verständlich, daß die gemeinschaftliche Harmonisierung, zumindest was bestimmte technische Ausrüstungsgegenstände angeht, gegenüber den ECE-Regelungen in Rückstand geraten ist, was zuweilen zu einer rein theoretischen Äquivalenz der beiden Regelungsniveaus führt.
- 2.9 Eine Kohärenz erweist sich auch im Hinblick auf den Übergang zur vollständigen Harmonisierung ab dem 1. Januar 1996 als erforderlich, da von diesem Zeitpunkt an sämtliche bisher optionellen EG-Richtlinien über Personenkraftwagen für alle Mitgliedstaaten verbindlich werden. Die technische Harmonisierung im Bereich der Personenkraftwagen wird ausschließlich in die gemeinschaftliche Kompetenz

fallen, und es wird den Mitgliedstaaten nicht mehr möglich sein, abweichende innerstaatliche Regelungen zu erlassen. Daher wird die vollständige Kohärenz zwischen den von den Mitgliedstaaten anzuwendenden ECE-Regelungen und den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für diese Fahrzeugklasse vordringlich.

- 2.10 Bislang werden Vorschläge zu sensiblen Themen - beispielsweise Schadstoff- und Lärmemissionen - im Gemeinschaftsrahmen angeregt und ausgearbeitet, während in Genf im allgemeinen die mehr technischen Fragen behandelt und entsprechende Regelungen oder Änderungen verabschiedet werden, welche dann auf Gemeinschaftsebene in Richtlinien aufgegriffen werden. Wenngleich sich die jetzige Arbeitsteilung zwischen der ECE und der Gemeinschaft allgemein bewährt hat, besteht doch stets die Gefahr, daß in Genf eine technische Entscheidung getroffen wird, die die Kommission "unter Druck setzt", was negative Folgen für das Funktionieren des Gemeinschaftsverfahrens hätte. Diese Unsicherheit muß auf jeden Fall ausgeräumt werden, und alle in Genf zu treffenden Entscheidungen sind im Rahmen eines Gemeinschaftsverfahrens vorzubereiten. Von Interesse ist ferner die automatische Aufnahme der ECE-Regelungen, die die Gemeinschaft anwenden will, in das Gemeinschaftsrecht, was die Anwendung der neuen Rechtsvorschriften erheblich erleichtern und beschleunigen wird, so daß mit der technischen Entwicklung Schritt gehalten werden kann. Diese Vorgehensweise hat auch den Vorteil, daß eine Doppelarbeit bei der Rechtsetzung in der Gemeinschaft und in den Vereinten Nationen weitestgehend vermieden wird.
- 2.11 In jedem Fall wird die Ausarbeitung von Gemeinschaftsrichtlinien über sensible Themen wie Schadstoff- und Lärmemissionen oder bestimmte Sicherheitsfragen - beispielsweise Vorschriften über den Schutz beim Seiten- und Frontalaufprall - weiterhin der gemeinschaftlichen Kompetenz unterliegen. Die Gemeinschaft wird jedoch ihre Beteiligung in Genf dazu nutzen, den eigenen einschlägigen Rechtsvorschriften größere Geltung zu verschaffen. Dies ist um so wichtiger, als die gegenseitige Anerkennung auf weltweitem Niveau für die europäischen Hersteller, die an einer reibungslosen Genehmigung ihrer Fahrzeuge in Drittländern interessiert sind, von besonderer Bedeutung ist.

Die neuen Abstimmungsmodalitäten

- 2.12 Eine dritte wesentliche Änderung des ursprünglichen Übereinkommens betrifft die Abstimmungsmodalitäten für die Verabschiedung neuer ECE-Regelungen und nachfolgender Änderungen. Nach dem bisherigen Verfahren kann eine neue Regelung verabschiedet werden, wenn sie von zwei Vertragsparteien vorgeschlagen wurde; den anderen Vertragsparteien steht die Anwendung der betreffenden Regelung frei. Voraussetzung für die Verabschiedung einer Änderung ist Einstimmigkeit derjenigen Vertragsparteien, die die zugrundeliegende Regelung anwenden. Die jetzt vorgenommenen Änderungen des

ursprünglichen Übereinkommens sehen als Voraussetzung für einen Regelungs- oder Änderungsvorschlag eine Zweidrittelmehrheit vor, was bedeutet, daß der Vorschlag die Zustimmung der Mehrheit der Vertragsparteien erhalten hat und somit in größerem Umfang und mit größerer Sicherheit angewandt werden wird. Ein Vorschlag gilt als angenommen, sofern nicht innerhalb von sechs Monaten nach Notifizierung des Vorschlags mehr als ein Drittel der Vertragsparteien beim Generalsekretariat Einspruch erheben. Wird diese Schwelle nicht erreicht, ist die auf diese Weise verabschiedete Regelung oder Änderung für die Vertragsparteien, die sie angenommen haben, bindend. Die neuen Abstimmungsmodalitäten tragen ebenfalls zu einer Stärkung der in Genf durchgeführten Arbeiten bei, da die Vertragsparteien anders als beim bisherigen Verfahren ihren Einspruch und nicht mehr ihre Zustimmung zu den neuen Vorschriften mitteilen müssen. Bei der gegenwärtigen Zusammensetzung würde die EU aufgrund ihrer fünfzehn Stimmen über die absolute Mehrheit und - vor dem Beitritt weiterer Vertragsparteien - über eine Sperrminorität verfügen.

3. Hauptgründe für den Beitrittsbeschluß

- 3.1 Im Einklang mit dem Beschluß des Rates, durch den die Kommission zu Verhandlungen über die Änderung des Übereinkommens im Hinblick auf den Beitritt der Gemeinschaft ermächtigt wurde, gründet sich dieser Beitrittsbeschluß ebenfalls auf Artikel 113 EG-Vertrag über die gemeinsame Handelspolitik. Wie bereits ausgeführt, verfolgt das ECE-Übereinkommen von 1958 das Ziel, den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien so zu vereinfachen, daß er nicht durch technische Aspekte der Fahrzeugkonstruktion beeinträchtigt werden kann. Folglich stellt Artikel 113 in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen des Artikels 228 die rechtliche Grundlage für den Beitritt der Gemeinschaft dar.
- 3.2 Aufgrund dieser rechtlichen Grundlage ist das Übereinkommen künftig der gemeinsamen Handelspolitik zuzuordnen, die in die ausschließliche Kompetenz der Gemeinschaft fällt. Angesichts der ausgeprägt technischen Thematik der Genfer Gespräche, insbesondere in den vorbereitenden Sitzungen der technischen Sachverständigen, hat es sich jedoch als notwendig erwiesen, sowohl die Gemeinschaft als auch die Mitgliedstaaten an den vorbereitenden Sitzungen zu beteiligen, während allein die Gemeinschaft die Mitgliedstaaten bei den abschließenden Verhandlungen als Sprecher vertritt. Zwar stellt diese doppelte Beteiligung an den vorbereitenden Arbeiten eine Abweichung von den klassischen Anwendungsregeln des Artikels 113 dar, jedoch wird die Beteiligung der Mitgliedstaaten nicht im verfügbaren Teil des Beitrittsbeschlusses selbst festgelegt, sondern lediglich im Anhang über die Modalitäten der Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten erwähnt.

- 3.3 Das Stimmrecht in den Organen des Übereinkommens wird im Einklang mit den klassischen Verfahren zur Anwendung von Artikel 113 ausschließlich durch die Gemeinschaft und nicht durch die Mitgliedstaaten ausgeübt.
- 3.4 In Anwendung von Artikel 1 Absatz 5 des Geänderten Übereinkommens wird die Gemeinschaft ihren Beitritt auf bestimmte ECE-Regelungen beschränken und nicht alle derzeit verabschiedeten ECE-Regelungen übernehmen, was sie sich für einen späteren Zeitpunkt vorbehält. Damit wird der Beitritt auf bestimmte ECE-Regelungen beschränkt, die in Anhang IV Teil II der Richtlinie 92/53/EWG bereits aufgeführt sind und die die Gemeinschaft als wesentlich für das Funktionieren des Typgenehmigungsverfahrens ansieht, während sie sich ihren Standpunkt hinsichtlich der anderen Regelungen, die zur Zeit von einigen Mitgliedstaaten angewandt werden, vorbehält. Mit dem vorliegenden Beschluß wird ein besonderes Verfahren festgelegt, das die Mitgliedstaaten, die diese Regelungen anwenden, dazu ermächtigt, sich an deren Handhabung und Weiterentwicklung zu beteiligen, allerdings vorbehaltlich einer vorherigen Unterrichtung der Kommission - die wiederum das Europäische Parlament davon in Kenntnis setzt - und gegebenenfalls einer ablehnenden Entscheidung der Kommission. Dieses besondere Verfahren hinsichtlich der Regelungen, denen die Gemeinschaft vorerst nicht beitrifft, läßt eine Weiterentwicklung bestimmter kraftfahrzeugtechnischer Regelungen zu Sonderaspekten im internationalen Rahmen zu und gewährleistet gleichzeitig die Wahrung des gemeinschaftlichen Interesses und insbesondere die Vereinbarkeit dieser Arbeiten mit dem gemeinschaftlichen Genehmigungsverfahren für Kraftfahrzeuge.

4. Schlußfolgerung

- 4.1 Der Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen von 1958 trägt zum einen dem internationalen Interesse an einer Förderung der im Rahmen der ECE erfolgten Harmonisierungsarbeiten und zum anderen dem rein gemeinschaftlichen Interesse an einer Verbesserung des bestehenden Kfz-Genehmigungsverfahrens zur Gewährleistung einer Anpassung an den technischen Fortschritt Rechnung.
- 4.2 Der Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen mit dessen Inkrafttreten oder so bald wie möglich danach ist aufgrund der obligatorischen Geltung der gemeinschaftlichen Genehmigung für Personenkraftwagen ab dem 1. Januar 1996 und der Einführung eines bis dahin möglichst vervollkommenen Systems eindeutig zu befürworten.

**Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den
Beitritt der Gemeinschaft zum Geänderten Übereinkommen von 1958 über die
Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der
Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige
Anerkennung der Genehmigung**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 113 in Verbindung mit Artikel 228 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 zweiter Gedankenstrich und Absatz 4,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission¹,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments²,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat die Kommission durch Beschluß vom 23. Oktober 1990 dazu ermächtigt, an den Verhandlungen über die Änderung des Übereinkommens von 1958 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung ("Geändertes Übereinkommen") teilzunehmen.

Als Ergebnis dieser Verhandlungen steht es der Europäischen Gemeinschaft offen, als regionale Organisation zur wirtschaftlichen Integration, der ihre Mitgliedstaaten die für das Übereinkommen maßgebenden Kompetenzen übertragen haben, Vertragspartei des Geänderten Übereinkommens zu werden.

Der Beitritt zu diesem Übereinkommen, das der Beseitigung der technischen Hemmnisse im Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien dient, trägt im Einklang mit Artikel 113 EG-Vertrag zur Verwirklichung der gemeinsamen Handelspolitik bei. Die Beteiligung der Gemeinschaft wird den im Rahmen des Übereinkommens durchgeführten Harmonisierungsarbeiten größeres Gewicht verleihen und auf diese Weise den Zugang zu Drittmärkten erleichtern. Die Beteiligung soll zu einer Kohärenz zwischen den im Rahmen des Geänderten Übereinkommens angenommenen, als "Regelungen" bezeichneten Vorschriften und dem einschlägigen Gemeinschaftsrecht führen.

Die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und die technische Harmonisierung erfolgen auf der Grundlage von Richtlinien über Systeme, Bauteile und selbständige technische

¹ ABl. Nr. C

² ABl. Nr. C

Einheiten der Fahrzeuge, die sich auf Artikel 100 a über die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes gründen. Ab dem 1. Januar 1996 wird für Kraftfahrzeuge der Klasse M 1 durch die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG und die für diese Fahrzeugklasse geltenden Einzelrichtlinien die vollständige Harmonisierung mit obligatorischer Geltung festgelegt.

Die Unterzeichnung des Übereinkommens durch die Europäische Gemeinschaft hat Änderungen von Rechtsakten, die im Verfahren nach Artikel 189 b erlassen wurden, zur Folge, so daß die Zustimmung des Europäischen Parlaments erforderlich ist.

Die von den Organen des Übereinkommens verabschiedeten Regelungen binden die Europäische Gemeinschaft nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten ab Bekanntgabe, sofern sie keinen Einspruch erhoben hat. Der Stimmabgabe der Gemeinschaft zu solchen Regelungen soll daher eine Entscheidung nach demselben Verfahren wie für die Unterzeichnung des Abkommens vorausgehen, sofern es sich nicht lediglich um die Anpassung von Regelungen an den technischen Fortschritt handelt.

Sofern die Annahme einer solchen Regelung lediglich die Anpassung an den technischen Fortschritt betrifft, kann über die Stimmabgabe der Gemeinschaft von der Kommission entschieden werden, die von einem Ausschuß aus Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Aufgrund der technischen Thematik kann der gemeinschaftliche Standpunkt bei der Erarbeitung der Regelungen von der Kommission festgelegt werden.

Das Übereinkommen sieht ein vereinfachtes Verfahren für Änderungen des Übereinkommens vor. Es muß sichergestellt sein, daß die Entscheidung auf Gemeinschaftsebene den Beschränkungen dieses Verfahrens Rechnung trägt.

Gemäß den Bestimmungen des Geänderten Übereinkommens steht es jeder Vertragspartei offen, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde zu erklären, daß bestimmte, von ihr anzugebende ECE-Regelungen für sie keine Geltung erlangen. Die Gemeinschaft wünscht, diese Möglichkeit in Anspruch zu nehmen, um einerseits unverzüglich diejenigen Regelungen zu übernehmen, die für das Funktionieren des Genehmigungsverfahrens für Kraftfahrzeuge als wesentlich anzusehen und als solche bereits in der Richtlinie 92/53/EWG³ aufgeführt sind, und andererseits anderen Regelungen in Anbetracht ihrer Bedeutung für die Fahrzeuggenehmigung in der Gemeinschaft sowie auf internationaler Ebene von Fall zu Fall nachträglich beitreten zu können.

Die Möglichkeit, die Regelungen, die in dem von der Gemeinschaft angenommenen Verzeichnis aufgeführt sind, gemäß Artikel 1 Absatz 6 des Geänderten Übereinkommens zu kündigen, wird durch den Beitritt nicht berührt.

³ Anhang IV, Teil II der Richtlinie 92/53/EWG.

Insofern die Gemeinschaft nicht der Gesamtheit der ECE-Regelungen, sondern einem bestimmten Verzeichnis von Regelungen, die für das Funktionieren des Genehmigungsverfahrens für Kraftfahrzeuge als wesentlich angesehen werden, beitrifft, ist den Unterzeichner-Mitgliedstaaten, die von der Gemeinschaft nicht übernommenen Regelungen beigetreten sind, zu erlauben, deren Handhabung und Weiterentwicklung weiterhin sicherzustellen, wobei ein Verfahren zur vorherigen Unterrichtung der Kommission zu beachten ist, das Unvereinbarkeiten mit dem Gemeinschaftssystem für die Fahrzeuggenehmigung verhindern soll.

In Übereinstimmung mit Artikel 234 EG-Vertrag vergewissern sich die Mitgliedstaaten, daß keine Unvereinbarkeiten zwischen den von ihnen zuvor unterzeichneten ECE-Regelungen, denen die Gemeinschaft nicht beitrifft, und dem zur Zeit geltenden einschlägigen Gemeinschaftsrecht bestehen -

BESCHLIESST:

Artikel 1

Die Europäische Gemeinschaft tritt dem Geänderten Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen von 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung bei.

Der Wortlaut des Geänderten Übereinkommens ist diesem Beschluß beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, den nach Inkrafttreten des Übereinkommens zur Hinterlegung der Beitrittsurkunde nach Artikel 6 Absatz 3 des Geänderten Übereinkommens Bevollmächtigten zu ernennen.

Artikel 3

1. In Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 5 des Geänderten Übereinkommens erklärt die Europäische Gemeinschaft, ihren Beitritt auf die Anwendung der ECE-Regelungen zu beschränken, die im Verzeichnis in Anhang I dieses Beschlusses aufgeführt sind.
2. In Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 6 des Geänderten Übereinkommens kann die Gemeinschaft nach den Bestimmungen des Artikels 113 EG-Vertrag eine von ihr zuvor angenommene ECE-Regelung kündigen.

Artikel 4

1. Der Standpunkt der Gemeinschaft hinsichtlich der Erarbeitung von ECE-Regelungen wird von der Kommission festgelegt.
2. Die Gemeinschaft stimmt der Annahme eines Vorschlags für eine ECE-Regelung oder Änderung einer Regelung zu,
 - sofern der Vorschlag im Fall der Anpassung einer Regelung an den technischen Fortschritt in Übereinstimmung mit dem Verfahren nach Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG, geändert durch Richtlinie 92/53/EWG⁴, angenommen wurde,
 - sofern der Vorschlag in allen anderen Fällen auf Vorschlag der Kommission und nach Zustimmung des Europäischen Parlaments vom Rat mit qualifizierter Mehrheit angenommen wurde.
3. Stimmt die Gemeinschaft für eine Regelung oder die Änderung einer Regelung, wird im Beschluß darüber hinaus festgelegt, ob diese Regelung oder Änderung je nach Fahrzeugklasse, für die sie gilt, innerhalb der Europäischen Union verbindlich oder unverbindlich ist.
4. Die Kommission wird daraufhin die entsprechenden Änderungen des Anhangs IV der Richtlinie 70/156/EWG sowie der betreffenden Einzelrichtlinien vornehmen.

Artikel 5

1. Vorschläge für die Änderung des Übereinkommens, die den Vertragsparteien im Namen der Gemeinschaft vorgelegt werden, werden vom Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission und nach Zustimmung des Europäischen Parlaments angenommen.
2. Der Beschluß zur Einlegung oder Nichteinlegung eines Einspruchs gegen Vorschläge für die Änderung des Übereinkommens, die von anderen Vertragsparteien vorgelegt werden, wird nach dem Verfahren für den Abschluß des vorliegenden Übereinkommens getroffen. Ist dieses Verfahren eine Woche vor Ablauf der in Artikel 13 Absatz 2 des Übereinkommens vorgesehenen Frist nicht abgeschlossen, widerspricht die Kommission der Änderung im Namen der Gemeinschaft vor Fristablauf.

⁴ ABl. Nr. L 225 vom 10.08.1992, S. 1.

Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten, die Regelungen beigetreten sind, denen die Gemeinschaft nicht beitrifft, können deren Handhabung und Weiterentwicklung durch die Annahme von Änderungen im Rahmen des technischen Fortschritts weiterhin sicherstellen. Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission jedoch im voraus davon unterrichten, die prüfen wird, ob Unvereinbarkeiten mit dem gemeinschaftlichen Genehmigungssystem oder mit langfristigeren Gemeinschaftszielen in diesem Bereich vorliegen. Ist dies der Fall, kann die Kommission innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Unterrichtung gemäß dem in Artikel 13 der Richtlinie 92/53/EWG vorgesehenen Verfahren entscheiden, die Beteiligung dieser Mitgliedstaaten an den laufenden Arbeiten bezüglich der betreffenden Regelung(en) zu suspendieren.
2. Die Kommission ist ebenfalls im voraus über den Vorschlag eines Mitgliedstaats für die erstmalige Annahme einer Regelung, der die Gemeinschaft nicht beigetreten ist, zu unterrichten, und sie kann den Vorschlag innerhalb einer Frist von sechs Monaten gemäß dem in Artikel 13 der Richtlinie 92/53/EWG vorgesehenen Verfahren ablehnen.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

1. Die Europäische Gemeinschaft beschränkt ihren Beitritt zum Geänderten Übereinkommen von 1958 auf die Anerkennung und Annahme der im folgenden aufgeführten ECE-Regelungen:

Nr. der ECE-Regelung	Anderungs- serie	Genehmigungsgegenstand
1	01	Scheinwerfer (einschließlich R ₂ -Lampen)
3	02	Rückstrahler
4	-	Kennzeichenbeleuchtung
5	02	Scheinwerfer (Sealed Beam)
6	01	Fahrtrichtungsanzeiger
7	02	Leuchten (Begrenzungs-, Schluß-, Brems-, Umrißleuchten)
8	04	Scheinwerfer (H ₂ , H ₂ , H ₃ , HB ₃ , HB ₄ , und/oder H ₇)
10	01	Funkentstörung
11	02	Türverriegelungen und -scharniere
12	03	Lenkanlage bei Unfallstößen
13	08	Bremsanlagen
14	03	Gurtverankerungen
16	04	Rückhaltesysteme
17	04	Sitzfestigkeit
17 / 25	04 / 03	Kopfstützen
18	01	Diebstahlsicherung
19	02	Nebelscheinwerfer
20	02	Scheinwerfer (H ₄)
21	01	Innenausstattung
23	-	Rückfahrscheinwerfer
24	03	Dieselauch
26	02	Außenkanten
28	-	Schallzeichen
30	02	Luftreifen, Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger
31	02	Scheinwerfer (Halogen-Sealed Beam)
37	03	Glühlampen zur Verwendung in genehmigten Leuchten
38	-	Nebelschlußleuchten
39	-	Geschwindigkeitsmesser
43	-	Sicherheitsglas
45	01	Scheinwerfer-Reinigungsanlagen
46	01	Rückspiegel
48	01	Einbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen
49	02	Emissionen von Dieselmotoren
51	02	Geräuschpegel
54	-	Luftreifen, Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger
58	01	Unterfahrschutz hinten
59	-	Ersatzschalldämpferanlagen
64	-	Luftreifen, Noträder/-reifen
71	-	Sichtfeld, landwirtschaftliche Zugmaschinen
73	-	Seitliche Schutzvorrichtungen
77	-	Parkleuchten
79	-	Lenkanlagen
83	01	Emissionen
84	-	Kraftstoffverbrauch
85	-	Motorleistung
86	-	Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen, landwirtschaftliche Zugmaschinen
87	-	Tagfahrleuchten
90	-	Ersatzbremsbeläge
91	-	Seitliche Begrenzungsleuchten

Die obengenannten ECE-Regelungen, ausgenommen die Regelungen zu Schadstoff- und Schallemissionen, ersetzen die technischen Anhänge der entsprechenden EG-Einzelrichtlinien, sofern diese denselben Anwendungsbereich haben. Die ergänzenden Bestimmungen der Richtlinien, etwa diejenigen zu Einbauvorschriften oder zum Genehmigungsverfahren, bleiben jedoch weiterhin gültig, insoweit sie mit den Bestimmungen der ECE-Regelungen vereinbar sind.

Die im obigen Verzeichnis aufgeführten ECE-Regelungen sind für die Fahrzeugklasse M1 in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG ab dem 1. Januar 1996 verbindlich.

Die Anwendung der ECE-Regelungen zu Schadstoff- und Schallemissionen bleibt innerhalb der Union optionell. Die Gemeinschaft verpflichtet sich, Fahrzeuge aus Drittländern zuzulassen, die diesen Regelungen entsprechen; die Gemeinschaftsrichtlinien über Schadstoff- und Schallemissionen bleiben jedoch die einzigen von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bei der Erteilung der Genehmigung auf diesem Gebiet anzuwendenden Vorschriften. Falls die ECE-Regelungen von den entsprechenden Richtlinien abweichen, kann die Gemeinschaft sich darüber hinaus von ihrer Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung in diesem Bereich befreien, indem sie die betreffenden ECE-Regelungen in Übereinstimmung mit Artikel 1 Punkt 6 des Geänderten Abkommens und Artikel 3 Absatz 2 dieses Beschlusses kündigt.

2. Hinsichtlich zwei- und dreirädriger Kraftfahrzeuge beschränkt die Gemeinschaft ihren Beitritt auf folgende ECE-Regelungen in ihrer am Tag des Beitritts der Gemeinschaft geltenden Fassung:

- Regelung Nr. 53: Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen
- Regelung Nr. 60: Vom Fahrzeugführer zu betätigende Bedienteile einschließlich der Kennzeichnung von Bedienteilen, Kontrolleuchten und Anzeigern
- Regelung Nr. 74: Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen
- Regelung Nr. 78 für Fahrzeuge der Kategorie L: Bremsen

Diese Regelungen ersetzen die technischen Anhänge der entsprechenden EG-Einzelrichtlinien, sofern diese denselben Anwendungsbereich haben. Die ergänzenden Bestimmungen der Richtlinien, etwa diejenigen zu Einbauvorschriften oder zum Genehmigungsverfahren, bleiben jedoch weiterhin gültig, insoweit sie mit den Bestimmungen der ECE-Regelungen vereinbar sind.

Vereinbarung des Rates und der Kommission über die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten am Geänderten Übereinkommen von 1958

Für die Beteiligung der Europäischen Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten als Vertragsparteien am Übereinkommen gelten folgende Regeln:

1. Wählbarkeit

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten können Kandidaten für im Rahmen des Übereinkommens durch Wahl zu besetzende Ämter benennen. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden nach Möglichkeit gemeinsame Kandidaten vorschlagen.

2. Verhandlungen und vorbereitende Arbeiten zur Annahme von Regelungen oder Änderungen bestehender Regelungen, denen die Gemeinschaft beitrifft

Bei den vorbereitenden Arbeiten zu Regelungen im Verwaltungsausschuß, einem anderen Ausschuß oder einer anderen Arbeitsgruppe konsultiert die Kommission die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, bevor ein gemeinschaftlicher Standpunkt gemäß Artikel 4 Absatz 1 des Beitrittsbeschlusses der Gemeinschaft zum Übereinkommen festgelegt wird, und ersucht die Vertreter der Mitgliedstaaten, den Standpunkt der Gemeinschaft bei den vorbereitenden Arbeiten in technischer Hinsicht zu erläutern und zu unterstützen. Im Anschluß an diese vorbereitende Phase vertritt die Kommission die Gemeinschaft in der Arbeitsgruppe WP29 als einziger Sprecher der Gemeinschaft in Übereinstimmung mit Artikel 113 EG-Vertrag, um den definitiven Standpunkt zur Annahme einer neuen Regelung oder der Änderung einer bestehenden Regelung geltend zu machen.

3. Annahme von ECE-Regelungen und Änderungen bestehender Regelungen

Das Stimmrecht der Gemeinschaft in den Organen des Übereinkommens wird von der Kommission ausgeübt. Die Mitgliedstaaten nehmen an der Abstimmung nicht teil.

Die Organe der Gemeinschaft werden ihre Arbeiten nach Möglichkeit beschleunigen, um die Abstimmung innerhalb der ECE nicht unnötig zu verzögern. Dazu legt die Kommission ihren Vorschlag in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 2 des Beitrittsbeschlusses vor, sobald alle wesentlichen Elemente des ECE-Regelungsentwurfs festliegen.

4. Änderung des Übereinkommens

Einzig die Gemeinschaft kann Änderungen des Übereinkommens vorschlagen.

Bei Änderungen, die von anderen Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 13 des Übereinkommens vorgeschlagen werden, richten die Mitgliedstaaten ihren Standpunkt an dem von der Gemeinschaft geäußerten Standpunkt aus.

ISSN 0256-2383

KOM(95) 723 endg.

DOKUMENTE

DE

07

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

ISBN 92-77-98678-6

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg