

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION
DES DOCUMENTS "COM"**

Dossier COM (97) 366

Vol. 1997/0328

Disclaimer

- Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1) modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/496 du Conseil du 17 mars 2015 (JO L 79 du 25. 3.2015, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement ou sont considérés déclassifiés conformément aux articles 26(3) et 59(2) de la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne.
- In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as last amended by Council Regulation (EU) 2015/496 of 17 March 2015 (OJ L 79, 27.3.2015, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation or are considered declassified in conformity with Articles (26.3) and 59(2) of the Commission Decision (EU, Euratom) 2015/444 of 13 March 2015 on the security rules for protecting EU classified information.
- In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/496 vom 17. März 2015 (ABl. L 79 vom 25.3.2015, S. 1), ist dieser Akt der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in diesem Akt in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben; beziehungsweise werden sie auf Grundlage von Artikel 26(3) und 59(2) der Entscheidung der Kommission (EU, Euratom) 2015/444 vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlussachen als herabgestuft angesehen.



COMMISSION EUROPÉENNE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

F-D-E

08 juillet 1997
Bruxelles, le

COM(97)366

NOTE POUR LES MEMBRES DE LA COMMISSION

PROCEDURE ECRITE N° E/1389/97

N O R M A L E

Délai: MARDI 15 JUILLET 1997 - 12 H

**Observations éventuelles à M. B. MICHEL ou à Mlle L. VATANEN
bureau BREY. 13/12, Tél. 52362/65571 (secrét. 52363)**

Objet : Secteur des transport
- immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques

Proposition de M. KINNOCK

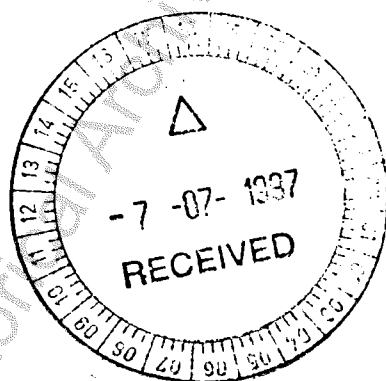
Décision proposée :

- approuver le projet de proposition de règlement du Conseil relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation des véhicules à moteur et leurs remorques.

Commentaire :

Ce projet est établi dans le cadre des dispositions prévues par la Convention de Vienne sur la circulation routière.

Selon le service responsable, ce projet ne comporte pas d'incidences financières pour le budget communautaire.



D.F. WILLIAMSON
Secrétaire général

Copie : MM. COLEMAN, MICOSSY, PAPPAS, MOGG, CURRIE, VANDEN ABEELE,
REICHENBACH, DEWOST

Pour information : M. CLAVARINI AZZI

nv

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction(s) générale(s) responsable(s)

VII /B/3 Transports

Service(s) associé(s)
------ pour accord -

SG	Secrétariat Général	: Accord
III	Industrie	: Accord
X	Audiovisuel, Information, Communication et Culture	: Accord
XV	Marché Intérieur et Services Financiers	: Accord
XXI	Douane et Fiscalité Indirecte	: Accord
XXIII	Politique d'Entreprise, Commerce, Tourisme et Economie sociale	: Accord
XXIV	Politique des Consommateurs et protection de leur santé	: Accord

- pour avis -

SJ	Service Juridique	: Avis favorable
----	-------------------	------------------

Langue originale	: FR
------------------	------

La consultation du Parlement Européen : obligatoire en vertu de l'article 189C du Traité CE.

La consultation du CES : idem.

A défaut de réception des versions linguistiques manquantes 24 heures avant l'échéance, la procédure écrite sera suspendue.

Note à l'attention de la Commission

Objet : Proposition de Règlement du Conseil relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation des véhicules à moteur et leurs remorques.

1. La proposition vise à ce que les Etats membres qui, en se prévalant des dispositions de la Convention de Vienne, requièrent que les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre arborent un signe distinctif d'immatriculation conforme à l'annexe 3 de la Convention (fig. 1) lorsqu'ils circulent sur leur territoire,



Fig. 1

reconnaissent également le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation dès lors qu'il est arboré conformément aux prescriptions de l'annexe de la présente proposition (fig. 2)

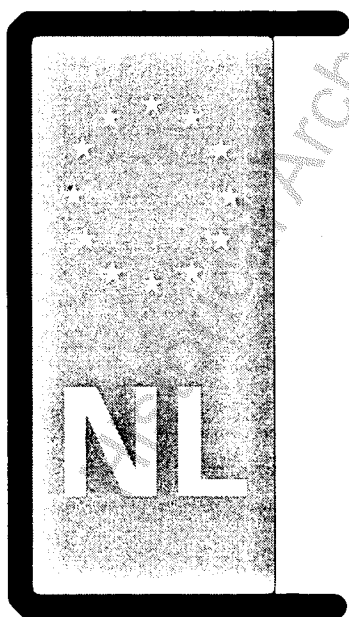


fig. 2

2. Le principal apport de la proposition serait d'éviter que des citoyens qui ont fait le choix d'arborer, au travers de leur plaque d'immatriculation, leur adhésion à la construction européenne, soient sanctionnés par des amendes lorsqu'ils croient pouvoir circuler librement sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté, espace sans frontières internes, parce qu'ils n'ont pas apposé, en plus, le symbole elliptique de la Convention de Vienne sur leur véhicule. Les nombreuses plaintes de citoyens, transmises à la Commission ou au Parlement européen en attestent.
3. La proposition ne vise pas à créer l'obligation pour tout véhicule immatriculé dans un Etat membre de la CE d'arborer le signe distinctif conformément à l'annexe (fig. 2). Elle impose l'obligation dans le chef des Etats membres et notamment ceux qui requièrent pour la circulation sur leur territoire que les véhicules arborent le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation conformément à l'annexe 3 de la Convention de Vienne, de reconnaître également le signe distinctif tel que prévu à l'annexe de la proposition.
4. Une action au niveau communautaire est indispensable afin de garantir les objectifs visés.

Une modification de la Convention de Vienne ne serait qu'une solution partielle puisque seulement certains Etats membres sont parties contractantes à la Convention. De plus, une telle modification :

- doit être initiée par un Etat membre, tenant compte de ce que la Communauté n'est pas partie contractante de la Convention;
 - requerrait des délais de procédure très longs;
 - aurait peu de chances d'aboutir puisque le problème ne concerne qu'un nombre réduit de parties à la Convention.
5. La proposition n'a pas d'implications financières ni pour le budget communautaire, ni pour les Etats membres.
 6. La procédure de coopération avec le Parlement Européen conformément à l'article 189C du Traité, ainsi que l'avis du Comité économique et social conformément aux dispositions de l'article 75, sont nécessaires.
 7. La Commission est donc invitée à adopter la proposition de règlement jointe en annexe et à la transmettre au Conseil, au Parlement, au Conseil Economique et Social et au Comité des Régions.

**PROJET DE
PROPOSITION DE REGLEMENT DU CONSEIL**

**relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire
du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
des véhicules à moteur et leurs remorques**

EXPOSE DES MOTIFS

A. Situation actuelle

1. Le droit communautaire requiert un ensemble de dispositions permettant aux véhicules automobiles (et leurs remorques) de circuler librement sur le territoire communautaire.

Toutefois, d'autres dispositions, qui relèvent de la Convention de Vienne sur la circulation routière¹, sont toujours d'application dans certains Etats membres.

A ce sujet, il faut noter que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg et la Suède sont parties contractantes de cette Convention, que l'Espagne, le Portugal et le Royaume-Uni l'ont signée mais ne l'ont pas ratifiée et que la Communauté n'est pas partie contractante.

Il en est ainsi en particulier de l'article 37 de la Convention qui prévoit que :

- “1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée.
2. ...
3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.”

L'annexe 3 de la Convention prévoit que le signe distinctif doit répondre notamment aux caractéristiques suivantes (voir fig. 1):

- être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules dont les dimensions minimales sont précisées
- les lettres seront présentées en noir sur un fond blanc elliptique
- ne pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

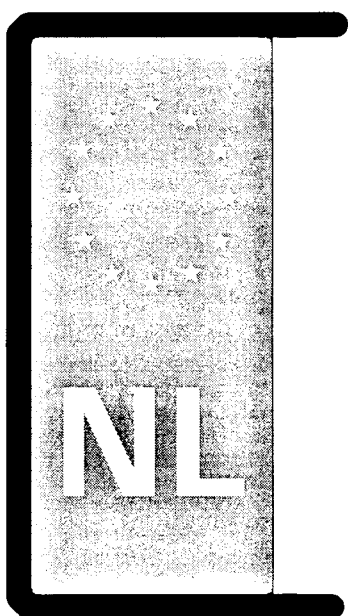


Fig. 1

¹ Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, comprenant les amendements entrés en vigueur le 3 septembre 1993. Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies

2. Dans le cadre d'actions visant à sensibiliser les citoyens à la construction européenne et suite à une résolution du Parlement européen² qui demandait à la Commission de présenter les propositions appropriées pour que le drapeau européen figure dans les plaques d'immatriculation, les services de la Commission avaient défini avec les experts gouvernementaux, à la fin des années quatre-vingt, des prescriptions techniques visant à définir un modèle communautaire de plaque d'immatriculation.

La caractéristique principale de ce modèle est qu'il comporte, à son extrémité gauche, une zone verticale bleue dans laquelle sont insérés dans le haut un cercle de 12 étoiles jaunes représentant le drapeau communautaire et dans le bas, les lettres symbolisant l'Etat membre d'immatriculation (voir fig. 2).



Bien que ce modèle n'ait pas fait l'objet d'une proposition formelle de la Commission dans le cadre du principe de subsidiarité, il a été introduit depuis dans plusieurs Etats membres sur base obligatoire (IRL, P) ou optionnelle (D, F).

Fig. 2

3. Persuadés de pouvoir circuler librement dans un espace sans frontières, de nombreux conducteurs dont le véhicule arbore le "modèle communautaire" de plaque d'immatriculation (fig. 2), se croient dispensés d'apposer, en plus, le symbole de l'Etat membre d'immatriculation à l'arrière de leur véhicule (fig. 1).

Or, le fait que certains Etats membres appliquent les dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne à tout véhicule qui circule sur leur territoire, y inclus les véhicules qui arborent le signe distinctif tel qu'indiqué au point 2 et qu'ils les sanctionnent par le paiement d'amendes, a amené la Commission à considérer nécessaire d'imposer une obligation dans le chef des Etats membres qui requièrent le signe distinctif conformément à l'annexe 3 de la Convention de Vienne de reconnaître les plaques qui arborent le signe distinctif tel que prévu par l'annexe de la proposition.

4. La Commission est d'avis que le signe distinctif d'immatriculation tel que disposé dans les prescriptions techniques du modèle communautaire répond aux objectifs d'identification de l'Etat membre d'immatriculation tel que visé par la Convention de Vienne et présente même des avantages, notamment :

- indication claire de l'appartenance du véhicule à un des Etats membres de la Communauté;
- valeur incontestable de l'information puisque le signe distinctif est inscrit dans la plaque d'immatriculation proprement dite (plutôt que sur un autocollant dont l'origine ou la présentation sont laissés à l'imagination du propriétaire du véhicule); il n'est pas rare de voir ainsi des autocollants portant des signes d'immatriculation différents du pays dans lequel le véhicule est immatriculé;
- présence garantie de l'information à l'arrière mais aussi à l'avant du véhicule.

Dès lors, afin de faciliter la libre circulation des personnes à l'intérieur de la CE, il y a lieu de prévoir que tout véhicule qui arbore un signe distinctif conforme à l'annexe de la proposition doit pouvoir circuler librement sur le territoire d'un autre Etat membre.

B. Objectifs de la proposition de règlement

- La proposition vise à ce que les Etats membres qui, en se prévalant des dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne, requièrent que les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre arborent un signe distinctif d'immatriculation lorsqu'ils circulent sur leur territoire, reconnaissent également le signe distinctif dès lors qu'il est arboré conformément aux prescriptions de l'annexe du présent règlement.
- La proposition ne vise pas à créer l'obligation pour tout véhicule immatriculé dans un Etat membre de la CE d'arborer le signe distinctif conformément à l'annexe. Elle impose l'obligation dans le chef des Etats membres et notamment ceux qui requièrent pour la circulation sur leur territoire que les véhicules arborent le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation conformément à l'annexe 3 de la Convention de Vienne, de reconnaître également le signe distinctif tel que prévu à l'annexe de la proposition.
- La proposition n'affecte pas les droits et les obligations qui découlent de la Convention de Vienne pour les Etats tiers qui en sont parties contractantes. Dès lors, tout véhicule qui circule dans le territoire d'un Etat tiers partie contractante à la Convention reste soumis à l'obligation d'arborer le signe distinctif conformément à l'annexe 3 de la Convention.

C. Justification à l'égard du principe de subsidiarité

- a) *Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations incombant à la Communauté?*

La proposition vise à faciliter la circulation routière et la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté.

- b) *L'action envisagée relève-t-elle d'une compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les Etats membres?*

Compétence partagée.
Article 75

- c) *Quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'Etats sont concernés et quelle solution a été en vigueur jusqu'à maintenant ?*

Sont concernés :

- les Etats membres qui délivrent ou délivreront des plaques d'immatriculation comportant le signe distinctif conformément à l'annexe de la présente proposition
 - les Etats membres qui se prévalent des dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne ou ont inséré une disposition similaire dans leur code de la route.
- d) *Quelle est la solution la plus efficace par comparaison entre les moyens de la Communauté et ceux des Etats membres?*

Une action au niveau communautaire est indispensable afin de garantir la reconnaissance mutuelle du signe distinctif du pays d'immatriculation arboré conjointement avec le symbole de la Communauté européenne, lorsque le véhicule circule dans le territoire communautaire.

La modification de l'annexe 3 de la Convention de Vienne ne serait qu'une solution partielle puisque seulement certains Etats membres sont parties contractantes à la Convention. De plus, une telle modification :

- doit être initiée par un Etat membre, tenant compte de ce que la Communauté n'est pas partie contractante de la Convention;
- requerrait des délais de procédure très longs;
- aurait peu de chances d'aboutir puisque le problème ne concerne qu'un nombre réduit de parties à la Convention.

Il faut remarquer que l'accession de la Communauté à la Convention aux fins de faire modifier l'annexe 3 permettrait d'étendre les effets de la modification au territoire des Etats tiers parties contractantes de la Convention.

e) *Quel serait l'apport concret de l'action communautaire envisagée et quel serait le coût de l'inaction?*

Le principal apport serait d'éviter que des citoyens dont le véhicule est muni de plaques d'immatriculation de modèle communautaire soient sanctionnés par des amendes lorsqu'ils croient pouvoir circuler librement sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté, espace sans frontières internes. Les nombreuses plaintes de citoyens, transmises à la Commission ou au Parlement européen en attestent.

f) *Quelles modalités d'actions sont à la disposition de la Communauté (Recommandation, soutien financier, réglementation, reconnaissance mutuelle, ...)?*

Un règlement s'avère nécessaire pour que les dispositions nationales qui transposent les dispositions de la Convention de Vienne ou qui en sont inspirées soient modifiées conformément au règlement à partir de son entrée en vigueur.

g) *Une réglementation uniforme est-elle nécessaire ou suffit-il d'une directive posant les objectifs généraux et renvoyant l'exécution au niveau des Etats membres?*

Il est nécessaire de fixer les prescriptions techniques du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation dans la plaque minéralogique du véhicule (comme alternative aux dispositions de l'annexe 3 de la Convention de Vienne), avec suffisamment de détail que pour en requérir la reconnaissance mutuelle.

D. Cohérence avec les autres politiques ou actions communautaires

L'action participe à la sensibilisation et à l'adhésion des citoyens européennes à la réalisation d'un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des personnes, des marchandises et des services est assurée.

E. Contenu de la proposition

L'article premier définit les termes suivants :

- signe distinctif d'immatriculation
- véhicule (conformément aux définitions utilisées dans la législation communautaire concernant l'homologation des véhicules à moteurs et leur remorques, c'est-à-dire la directive 70/156/CEE telle que modifiée par la directive 96/79/CEE, ainsi que la directive 92/61/CEE).

L'article 2 détermine le champ d'application de la proposition de règlement.

L'article 3 établit le principe selon lequel les Etats membres doivent admettre en circulation sur leur territoire les véhicules qui arborent un signe distinctif d'immatriculation conforme aux prescriptions de l'annexe de la proposition du règlement.

- . L'article 4 contient les dispositions relatives aux sanctions.
- . L'article 5 contient les dispositions relatives à l'entrée en vigueur du règlement.
- . L'annexe contient les prescriptions techniques relatives au signe distinctif d'immatriculation visé par le règlement.

F. Intérêt pour l'EEE

Il serait utile d'étendre au territoire EEE, le principe de reconnaissance du signe distinctif d'immatriculation conforme à l'annexe de la proposition pour les véhicules de la Communauté arborant ce signe.

**PROJET DE PROPOSITION
DE REGLEMENT DU CONSEIL
relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire
du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75.1.d,

vu la proposition de la Commission¹, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité et en coopération avec le Parlement européen²,

vu l'avis du Comité économique et social³,

considérant que la Communauté a arrêté un certain nombre de mesures destinées à établir la réalisation d'un marché intérieur comportant un espace sans frontières dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions du traité;

considérant que plusieurs Etats membres sont parties contractantes à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, dont l'article 37 prévoit que toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée; vu que la composition et les modalités d'apposition du signe distinctif doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la Convention;

considérant que la Communauté n'est pas partie contractante à la Convention et que certains de ses Etats membres qui y sont parties se prévalent des dispositions de l'article 37 de la Convention; que dès lors, ces Etats membres requièrent que les véhicules provenant des autres Etats membres arborent le signe distinctif prévu par l'annexe 3 de la

1

2

3

Convention de Vienne; que ces Etats membres ne reconnaissent pas d'autres signes distinctifs tels que ceux arborés sur les plaques et qui, tout en indiquant l'Etat membre d'immatriculation du véhicule, ne sont pas conformes à l'annexe 3 de la Convention de Vienne;

considérant que plusieurs Etats membres ont introduit un modèle de plaque d'immatriculation qui arbore, à l'extrémité gauche du numéro d'immatriculation, un aplat bleu contenant d'une part les 12 étoiles jaunes rappelant le drapeau européen et, d'autre part, le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation; que ce signe distinctif répond, en ce qui concerne le transport intra-communautaire, aux objectifs d'identification de l'Etat d'immatriculation visés à l'article 37 de la Convention de Vienne;

considérant que dès lors il est nécessaire que les Etats membres qui requièrent que les véhicules provenant des autres Etats membres arborent le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation, reconnaissent également le signe tel que prévu à l'annexe du règlement.

A ARRETE LE PRESENT REGLEMENT :

Article premier

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- 1) “signe distinctif d'immatriculation” : un ensemble composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules désignant l'Etat membre dans lequel est immatriculé le véhicule, tel que défini à l'annexe;
- 2) “véhicule” : tout véhicule à moteur tel que défini par :
 - la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leur remorques, telle que modifiée⁴;
 - la directive 92/61/CEE⁵ du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Article 2

Le présent règlement s'applique aux véhicules immatriculés dans les Etats membres et circulant dans la Communauté.

Article 3

Les Etats membres qui requièrent que les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre arborent un signe distinctif d'immatriculation lorsqu'ils circulent sur leur territoire, reconnaissent le signe distinctif d'immatriculation arboré conformément aux prescriptions de l'annexe du présent règlement.

⁴ Directive du Conseil 96/79/CE du 16 décembre 1996, JO n° L 18, 21.01.1997, p. 7

⁵ JO. N° L 225, 10.8.1992, p. 72

Article 4

Les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ..., et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au JOCE.

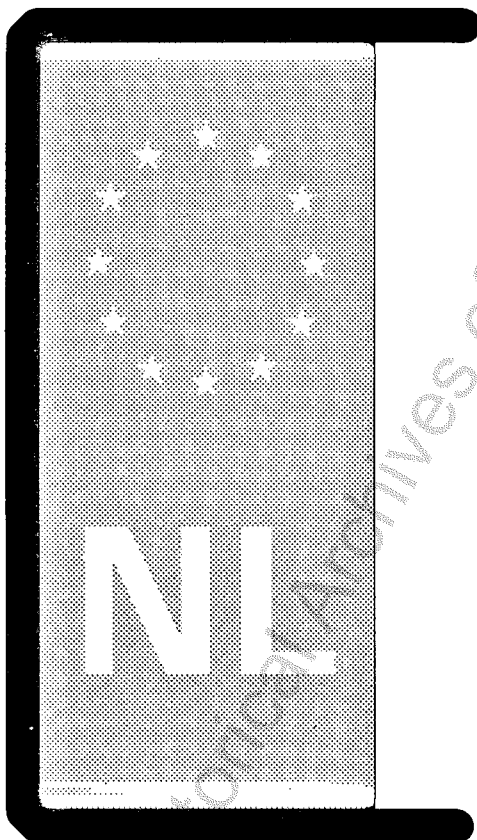
Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles

Par le Conseil
Le Président

**Prescriptions pour apposition, sur l'extrémité gauche de la plaque
minéralogique,**

du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation



Couleurs:

- 1) Fond bleu rétro réfléchissant
(référence de Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Douze étoiles jaunes rétro réfléchissantes
- 3) Signe distinctif rétro réfléchissant de l'Etat membre d'immatriculation, de couleur blanche ou jaune similaire au fond de la plaque minéralogique sur lequel il est apposé

Composition et dimensions:

- 1) Fond bleu: hauteur = min 100mm
largeur = min 40mm, max 50mm
- 2) Douze étoiles dont les centres sont disposés sur un rayon de 15mm; distance entre deux sommets opposés d'une même étoile = 4 à 5mm
- 3) Signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
hauteur = 20mm;
épaisseur de trait = 4 à 5mm

Les dimensions précitées peuvent être réduites en proportion pour les plaques minéralogiques des motocycles.

Mitteilung an die Kommission

Betrifft: Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im innergemeinschaftlichen Verkehr

1. Laut dem Wiener Übereinkommen müssen die in einem Mitgliedstaat zugelassenen und im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats verkehrenden Fahrzeuge ein dem Anhang 3 dieses Übereinkommens entsprechendes ellipsenförmiges Unterscheidungszeichen (Abb. 1) aufweisen.



Abb. 1

Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die Mitgliedstaaten gezwungen werden, neben dem obengenannten ellipsenförmigen Unterscheidungszeichen auch das auf dem Nummernschild angegebene Unterscheidungszeichen anzuerkennen, sofern dieses den im Anhang des vorliegenden Vorschlags festgelegten Vorschriften entspricht (Abb. 2).

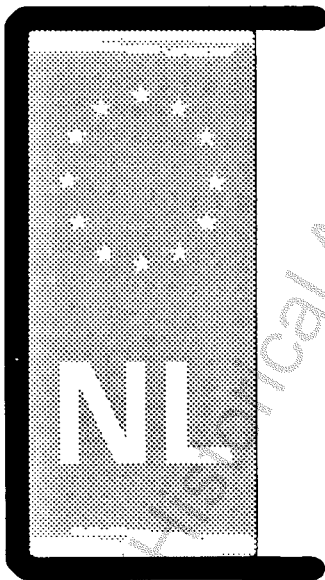


Abb. 2

2. Der vorliegende Vorschlag zielt in erster Linie darauf ab zu verhindern, daß ausgerechnet jene Bürger, welche mit ihrem Nummernschild öffentlich kundtun, daß sie dem europäischen Aufbauwerk gewogen sind, und glauben, sie könnten im Hoheitsgebiets eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft, eines

Raums ohne Binnengrenzen, frei umherfahren, zu einem Bußgeld verurteilt werden, weil sie nicht zusätzlich auch noch das im Wiener Übereinkommen vorgesehene ellipsenförmige Unterscheidungszeichen an ihrem Fahrzeug angebracht haben. Die zahlreichen bei der Kommission und im Europäischen Parlament eingegangenen Beschwerden von Bürgern zeugen von derartigen Praktiken.

3. Der vorliegende Vorschlag zielt keineswegs darauf ab, an jedem in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug das im Anhang beschriebene Unterscheidungszeichen auf dem Nummernschild (Abb. 2) anbringen zu wollen. Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen vielmehr die Mitgliedstaaten - und insbesondere jene, welche verlangen, daß die in ihrem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeuge das ellipsenförmige Unterscheidungszeichen nach Maßgabe des Anhangs 3 des Wiener Übereinkommens aufweisen müssen - gezwungen werden, parallel dazu auch noch das im Anhang des vorliegenden Vorschlags spezifizierte Unterscheidungszeichen auf dem Nummernschild anzuerkennen.

4. Eine Aktion auf Gemeinschaftsebene ist unerlässlich, um die Verwirklichung der angestrebten Zielsetzungen zu gewährleisten.

Eine Abänderung des Wiener Übereinkommens wäre eine höchst unbefriedigende Lösung, da lediglich einige Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind.

Darüber hinaus ist zu bedenken, daß ein derartiger Abänderungsantrag:

- von einem Mitgliedstaat eingebracht werden müßte, da die Europäische Gemeinschaft nicht Vertragspartei des Wiener Übereinkommens ist;
- ein äußerst langwieriges Verfahren erfordern würde;
- kaum Aussicht auf Erfolg hätte, da das obengenannte Problem nur einen kleinen Teil der Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens betrifft.

5. Der vorliegende Vorschlag hat keinerlei finanzielle Auswirkungen, weder auf den Gemeinschaftshaushalt, noch auf die Haushalte der Mitgliedstaaten.

6. Das Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 189 Buchstabe c) des EG-Vertrags sowie die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses gemäß den Bestimmungen des Artikel 75 Abs. 1 Buchstabe d) des EG-Vertrags sind erforderlich.

7. Die Kommission wird demnach aufgefordert, den anliegenden Verordnungsvorschlag anzunehmen und an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie an den Ausschuß der Regionen weiterzuleiten.

**ENTWURF EINES
VORSCHLAGS FÜR EINE VERORDNUNG DES RATES**

**über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im
innergemeinschaftlichen Verkehr**

BEGRÜNDUNG

A. Derzeitige Situation

1. Das Gemeinschaftsrecht umfaßt eine Reihe von Vorschriften, die den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen und Anhängern im Gebiet der Gemeinschaft ermöglicht.

In einigen Mitgliedstaaten gelten jedoch weiterhin Vorschriften, die auf das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr¹ zurückgehen.

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Österreich und Schweden sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens; Portugal, Spanien und das Vereinigte Königreich haben das Übereinkommen unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Die Gemeinschaft ist nicht Vertragspartei.

Artikel 37 des Übereinkommens bestimmt insbesondere:

- “ (1) Außer dem Kennzeichen muß jedes Kraftfahrzeug (Artikel 1 Buchstabe p) im internationalen Verkehr hinten ein Unterscheidungszeichen des Staates führen, in dem es zugelassen ist.
- (2) ...
- (3) Ausgestaltung und Anbringung des in diesem Artikel genannten Unterscheidungszeichens müssen dem Anhang 3 entsprechen.”

Nach Anhang 3 des Übereinkommens muß das Unterscheidungszeichen insbesondere folgende Merkmale aufweisen (siehe Abb. 1):

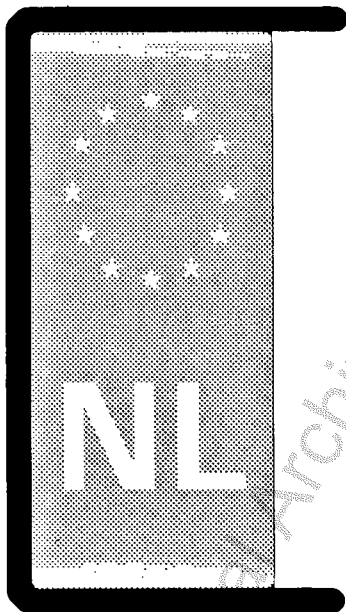
- Es muß sich aus einem bis drei lateinischen Großbuchstaben zusammensetzen, deren Mindestabmessungen angegeben sind.
- Die Buchstaben müssen in schwarzer Farbe auf einer weißen elliptischen Fläche angeordnet sein.
- Das Unterscheidungszeichen darf weder in das Kennzeichen einbezogen noch so angebracht werden, daß es mit dem Kennzeichen verwechselt werden oder dessen Lesbarkeit beeinträchtigen kann.

¹ Übereinkommen über den Straßenverkehr, das am 8. November 1968 zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, einschließlich der am 3. September 1993 in Kraft getretenen Änderungen, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.

*Abb. 1*

2. Im Rahmen von Maßnahmen, die den Bürgern das europäische Aufbauwerk näherbringen sollten, und nachdem das Europäische Parlament die Kommission in einer Entschließung² aufgefordert hatte, geeignete Vorschläge für die Einbeziehung der Europaflagge in das Fahrzeugkennzeichen vorzulegen, hatten die Kommissionsdienststellen in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der Regierungen Ende der achtziger Jahre technische Bestimmungen für ein gemeinschaftliches Muster eines Kennzeichens erarbeitet.

Hauptmerkmal dieses Musters ist das blaue Feld am linken Rand des Kennzeichens, in dessen oberem Bereich sich ein Kreis mit zwölf gelben Sternen als Darstellung der Europaflagge und darunter die Buchstaben für den Zulassungsmitgliedstaat befinden (siehe Abb. 2).



Obschon dieses Muster angesichts des Subsidiaritätsprinzips nicht Gegenstand eines förmlichen Vorschlags der Kommission war, wurde es in mehreren Mitgliedstaaten auf verbindlicher (IRL, P) oder freiwilliger Basis (D, F) eingeführt.

Abb. 2

3. In der Überzeugung, in einem Raum ohne Binnengrenzen frei verkehren zu können, sind viele Autofahrer, die ein Kennzeichen nach gemeinschaftlichem Muster (Abb. 2) führen, der Meinung, auf das zusätzliche Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats (Abb. 1) am Fahrzeugheck verzichten zu können.

² EP 125603 vom 14. September 1988.

Bestimmte Mitgliedstaaten wenden die Bestimmungen von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens jedoch auf alle in ihrem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeuge an, auch auf Fahrzeuge mit dem unter Ziffer 2 beschriebenen Unterscheidungszeichen, und setzen für letztere Geldbußen fest. Die Kommission hält es daher für erforderlich, diejenigen Mitgliedstaaten, die ein Unterscheidungszeichen nach Anhang 3 des Wiener Übereinkommens verlangen, zu verpflichten, Kennzeichen mit dem im Anhang des Vorschlags vorgesehenen Unterscheidungszeichen anzuerkennen.

4. Die Kommission ist der Auffassung, daß das Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß den technischen Bestimmungen des gemeinschaftlichen Musters den vom Wiener Übereinkommen angestrebten Zweck der Angabe des Zulassungsmitgliedstaats erfüllt und darüber hinaus weitere Vorteile bietet:
- Die Zugehörigkeit des Fahrzeugs zu einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft geht eindeutig hervor;
 - die Angabe ist absolut zuverlässig, da das Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen selbst angeordnet ist (statt auf einem Aufkleber, dessen Herkunft und Gestaltung dem Fahrzeughalter überlassen bleiben); des öfteren sind Aufkleber mit Unterscheidungszeichen zu sehen, die für einen anderen Staat als den Zulassungsstaat des Fahrzeugs gelten;
 - es ist gewährleistet, daß die Angaben sowohl hinten als auch vorn am Fahrzeug vorhanden sind.

Um den freien Personenverkehr innerhalb der EG zu erleichtern, ist daher vorzusehen, daß alle Fahrzeuge, die ein Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang des Vorschlags aufweisen, ungehindert im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats verkehren dürfen.

B. Zweck des Verordnungsvorschlags

Mit dem Vorschlag soll erreicht werden, daß die Mitgliedstaaten, die in Anwendung der Bestimmungen des Artikels 37 des Wiener Übereinkommens verlangen, daß in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene und in ihrem Hoheitsgebiet verkehrende Fahrzeuge ein Unterscheidungszeichen führen, gleichfalls das gemäß den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung geführte Unterscheidungszeichen anerkennen.

Der Vorschlag schreibt nicht vor, daß alle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeuge das Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang führen. Vielmehr verpflichtet er die Mitgliedstaaten, und insbesondere jene, die für Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats gemäß Anhang 3 des Wiener Übereinkommens vorschreiben, auch das Unterscheidungszeichen in der im Anhang des Vorschlags vorgesehenen Form anzuerkennen.

Der Vorschlag beeinträchtigt nicht die sich aus dem Wiener Übereinkommen ergebenden Rechte und Pflichten dritter Staaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind. Fahrzeuge, die im Hoheitsgebiet eines Drittstaats verkehren, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, haben auch weiterhin das Unterscheidungszeichen gemäß Anhang 3 des Übereinkommens zu führen.

C. Begründung im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip

- a) *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt?*

Ziel des Vorschlags ist es, den Straßenverkehr und den freien Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern.

- b) *Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?*

Gemeinsame Zuständigkeit.
Artikel 75

- c) *Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und was galt bisher?)*

Betroffen sind:

- die Mitgliedstaaten, die Kennzeichen ausgeben oder ausgeben werden, welche das Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang dieses Vorschlags aufweisen;
- die Mitgliedstaaten, die die Bestimmungen von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens anwenden oder eine ähnliche Vorschrift in ihre Straßenverkehrsordnung aufgenommen haben.

- d) *Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene ist unabdingbar, um die gegenseitige Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats, das zusammen mit dem Symbol der Europäischen Gemeinschaft geführt wird, zu erreichen, wenn das Fahrzeug im Gebiet der Gemeinschaft verkehrt.

Die Änderung von Anhang 3 des Wiener Übereinkommens würde nur zum Teil eine Lösung darstellen, da nur bestimmte Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Übereinkommens sind. Außerdem ist zu beachten:

- Eine solche Änderung muß von einem Mitgliedstaat eingeleitet werden, da die Gemeinschaft nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist;

- es wäre mit einer sehr langen Verfahrensdauer zu rechnen;
- es bestünden wenig Aussichten auf Erfolg, da das Problem nur wenige Vertragsparteien des Übereinkommens betrifft.

Der Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen zum Zweck einer Änderung des Anhangs 3 würde es ermöglichen, die Änderung auch im Hoheitsgebiet derjenigen Drittstaaten zur Geltung zu bringen, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind.

e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der Hauptnutzen läge darin, daß diejenigen Bürger, die an ihrem Fahrzeug ein Kennzeichen nach dem gemeinschaftlichen Muster führen, nicht mit Sanktionen belegt werden, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Gemeinschaft, die ein Raum ohne Binnengrenzen ist, ohne weiteres am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Die vielen Bürgerbeschwerden an die Kommission und das Parlament belegen dieses Problem.

f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung usw.)?

Eine Verordnung erweist sich als nötig, damit die einzelstaatlichen Vorschriften, mit denen die Bestimmungen des Wiener Übereinkommens umgesetzt werden oder die von diesem Übereinkommen inspiriert sind, gemäß der Verordnung mit dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens geändert werden.

g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?

Die technischen Bestimmungen für das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats auf dem Fahrzeugkennzeichen (als Alternative zu den Bestimmungen von Anhang 3 des Wiener Übereinkommens) müssen hinreichend detailliert festgelegt werden, damit eine gegenseitige Anerkennung gefordert werden kann.

D. Übereinstimmung mit den anderen Politikbereichen oder Maßnahmen der Gemeinschaft

Die Maßnahme dient der Sensibilisierung und Einbeziehung der Unionsbürger bei der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen, in dem der freie Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleistet ist.

E. Inhalt des Vorschlags

In Artikel 1 werden folgende Begriffe definiert:

- Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen;
- Fahrzeug (gemäß den Begriffsbestimmungen des Gemeinschaftsrechts bezüglich der Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, d.h. der Richtlinie 70/156/EWG, geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG und die Richtlinie 92/61/EWG).

Artikel 2 bestimmt den Anwendungsbereich der Verordnung.

Artikel 3 legt als Grundsatz fest, daß die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet Fahrzeuge im Verkehr zulassen müssen, die ein Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß den Bestimmungen des Anhangs des Verordnungsvorschlags führen.

Artikel 4 enthält die Bestimmungen bezüglich der Sanktionen.

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Der Anhang enthält technische Bestimmungen zum Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen, das Gegenstand der Verordnung ist.

F. Bedeutung für den EWR

Es wäre angebracht, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung des Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß dem Anhang des Verordnungsvorschlags für Fahrzeuge der Gemeinschaft, die dieses Zeichen führen, auf das EWR-Gebiet auszudehnen.

ENTWURF EINES VORSCHLAGS FÜR EINE VERORDNUNG DES RATES

**über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im
innergemeinschaftlichen Verkehr**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe d,

auf Vorschlag der Kommission¹ und in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament² gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft hat eine Reihe von Rechtsvorschriften zur Verwirklichung eines Binnenmarkts als Raum ohne Binnengrenzen erlassen, in dem der freie Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital gemäß den Bestimmungen des EG-Vertrags gewährleistet ist.

Mehrere Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens von 1968 über den Straßenverkehr, dessen Artikel 37 bestimmt, daß jedes Kraftfahrzeug im internationalen Verkehr zusätzlich zum Kennzeichen hinten ein Unterscheidungszeichen des Staates führen muß, in dem es zugelassen ist; Ausgestaltung und Anbringung des Unterscheidungszeichens müssen dabei dem Anhang 3 des Übereinkommens entsprechen.

1

2

3

Die Gemeinschaft ist nicht Vertragspartei des Wiener Übereinkommens. Bestimmte Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, wenden dessen Artikel 37 an und schreiben vor, daß Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten das in Anhang 3 des Übereinkommens vorgeschriebene Unterscheidungszeichen führen. Diese Mitgliedstaaten erkennen andere Unterscheidungszeichen – zum Beispiel Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen, die ebenfalls den Zulassungsstaat des Fahrzeugs angeben, aber nicht dem Anhang 3 des Übereinkommens entsprechen, – nicht an.

Mehrere Mitgliedstaaten haben ein Kennzeichen eingeführt, das am linken Rand in Anlehnung an die Europaflagge ein blaues Feld mit zwölf gelben Sternen aufweist und außerdem das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats enthält. Dieses Unterscheidungszeichen ermöglicht es im innergemeinschaftlichen Verkehr, den Zulassungsmitgliedstaat festzustellen, was dem Zweck von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens entspricht.

Es ist dafür zu sorgen, daß die Mitgliedstaaten, die verlangen, daß Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaats führen, auch das im Anhang dieser Verordnung vorgesehene Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen anerkennen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung

- 1) ist das "Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen" das den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung entsprechende Zeichen aus einem bis drei lateinischen Großbuchstaben zur Bezeichnung des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
- 2) ist ein "Fahrzeug" jedes Kraftfahrzeug nach der Begriffsbestimmung gemäß
 - der Richtlinie 70/156/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der geänderten Fassung⁴;
 - der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁵.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind und in der Gemeinschaft verkehren.

Artikel 3

Mitgliedstaaten, die vorschreiben, daß in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet ein Unterscheidungszeichen führen, erkennen das gemäß den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung geführte Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen an.

⁴ Richtlinie 96/79/EG des Rates vom 16. Dezember 1996, ABl. Nr. L 18 vom 21.1.1997, S. 7.

⁵ ABl. Nr. L 225 vom 10.8.1992, S. 72.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten legen die Strafen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen angewendet werden. Die vorgesehenen Strafen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis zum ... über die einschlägigen Maßnahmen und teilen ihr alle späteren Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

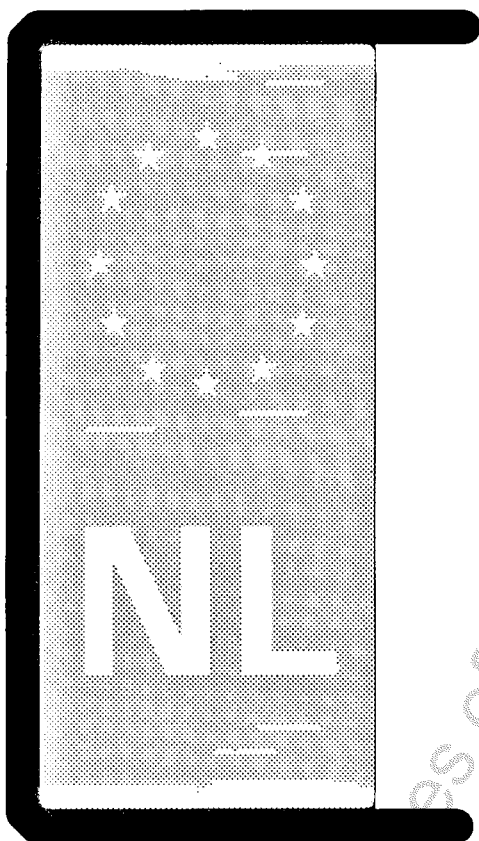
Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

Bestimmungen bezüglich des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats am linken Rand des Kennzeichens**Farben**

- 1) Retroreflektierender blauer Hintergrund (Munsell-Referenz 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Zwölf retroreflektierende gelbe Sterne
- 3) Retroreflektierendes Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats in weißer oder gelber Farbe ähnlich dem Hintergrund des Kennzeichens, auf dem es angeordnet ist.

Gestaltung und Abmessungen

- 1) Blauer Hintergrund: Höhe mindestens 100 mm
Breite mindestens 40 mm,
höchstens 50 mm
- 2) Zwölf gelbe Sterne, die mit ihrem Mittelpunkt am Umfang eines Kreises mit einem Radius von 15 mm angeordnet sind; Abstand zweier gegenüberliegender Spitzen desselben Sterns 4 bis 5 mm
- 3) Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats:
Höhe 20 mm
Strichbreite 4 bis 5 mm

Die genannten Abmessungen können bei Motorradkennzeichen proportional verringert werden.

Note for the attention of the Commission

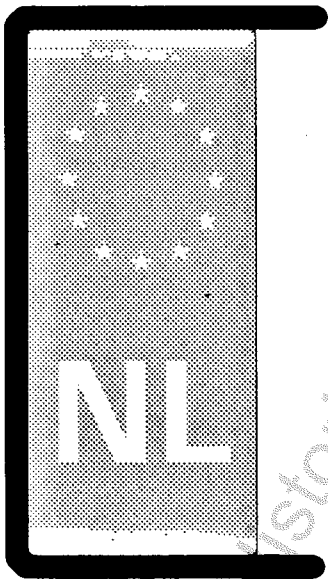
Re: Proposal for a Council Regulation on the recognition in intra-Community traffic of the distinguishing sign of the Member State in which motor vehicles and their trailers are registered

1. The Vienna Convention on road traffic requires that vehicles registered in one Member State and moving on the territory of another Member State have to display an elliptical distinguishing sign in compliance with Appendix 3 of this Convention (picture 1).



Picture 1

The present proposal is to oblige Member States to also recognize - in addition to the above-mentioned elliptical distinguishing sign - the distinguishing sign on the registration plate, provided the latter corresponds to the rules laid down in the appendix of the present proposal (picture 2).



Picture 2

2. The present proposal is designed mainly to prevent those citizens who demonstrate publicly through their registration plate that they favour European integration and who feel that they should be able to travel around freely on the territory of another Member State of the European Community, an area without interior boundaries, from being fined just because

they did not also display the elliptical distinguishing sign provided for in the Vienna Convention on road traffic. The large number of complaints which have been received by the Commission and by the European Parliament, give proof to the existence of such practices.

3. The objective of the present proposal is not to require every vehicle registered in a Member State of the European Community to have the distinguishing sign on its registration plate as described in the enclosed appendix (picture 2). Rather, the present proposal is designed to oblige the Member States - and especially those which require that vehicles moving on their territory have to display the elliptical distinguishing sign in compliance with Appendix 3 of the Vienna Convention on road traffic - to also recognize the distinguishing sign on the registration plate as specified in the appendix of the present proposal.
4. An action on Community level is essential in order to ensure the realization of the above objectives.

A modification of the Vienna Convention on road traffic would be a highly unsatisfactory solution given that only some Member States are parties to this Convention.

Moreover such a petition for modification:

- would have to be introduced by a Member State as the European Community is not party to the Vienna Convention on road traffic;
- would be a very lengthy procedure;
- would have little chance of succeeding considering that the above-mentioned problem concerns only a small number of the parties to the Vienna Convention on road traffic.

5. The present proposal has no financial implications whatsoever, for either the Community budget, or for the budgets of the Member States.
6. Co-operation procedure with the European Parliament according to Article 189.c) of the EC Treaty as well as the opinion of the Economic and Social Committee according to the provisions of Article 75.1.d) of the EC Treaty are required.
7. The Commission is thus requested to adopt the enclosed proposal for a Regulation and to pass it on to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee as well as to the Committee of Regions.

**DRAFT PROPOSAL
FOR A COUNCIL REGULATION**

**on the recognition in intra-Community traffic of the
distinguishing sign of the Member State in which
motor vehicles and their trailers are registered**

Historical Archives of the European Commission

EXPLANATORY MEMORANDUM

A. Current situation

1. Community law lays down a set of provisions enabling motor vehicles (and their trailers) to be driven freely throughout Community territory.

However, other provisions, coming under the Vienna Convention on road traffic,¹ still apply in some Member States.

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg and Sweden are contracting parties to this Convention, which Portugal, Spain and the United Kingdom have signed but never ratified and to which the Community is not a contracting party.

This applies in particular to Article 37 of the Convention which provides that:

- “ 1. Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered.
- 2....
3. The composition of the distinguishing sign referred to in this Article shall conform to the requirements of Annex 3 to this Convention.”

Annex 3 to the Convention provides that the distinguishing sign must have the following features (see fig. 1):

- it must be composed of one to three letters in Latin capitals whose minimum size is specified;
- the letters shall be in black within a white ellipse;
- it must not be incorporated in the numberplate, nor positioned in such a way as to cause confusion with the plate or hamper its legibility.

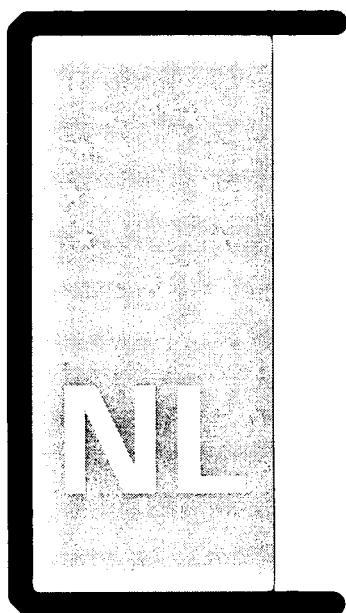


Fig. 1

¹ Convention on road traffic, Vienna, 8 November 1968, comprising the amendments which entered into force on 3 September 1993. United Nations Economic Commission for Europe.

2. As part of actions to raise public awareness of European integration and following a resolution of the European Parliament² in which the Commission was asked to present appropriate proposals to ensure that the European flag appeared on number plates, the Commission's departments and government experts worked out technical details at the end of the 1980's for a Community numberplate model.

The principal feature of this model is that at the extreme left it includes a vertical blue zone with at the top a circle of 12 yellow stars representing the Community flag and underneath the abbreviation for the Member State of registration (see fig. 2).



While no formal Commission proposal has been put forward for this model under the subsidiarity principle, it has since been made obligatory (IRL, P) or optional (D, F) in several Member States.

Fig. 2

² EP 125603 of 14 September 1988

3. Convinced that they can move freely in an area without frontiers, many drivers whose vehicle displays the “Community model” numberplate (fig. 2) believe that they are thereby exempted from the obligation to affix in addition the symbol of the Member State of registration at the rear of their vehicles (fig. 1).

The fact that some Member States apply the provisions of Article 37 of the Vienna Convention to all vehicles on their territory, including those displaying the distinguishing sign as indicated in section 2 above, with fines being imposed on those that do not display it, has led the Commission to the conclusion that an obligation should be imposed on Member States that require the distinguishing sign in accordance with Annex 3 to the Vienna Convention to recognize numberplates carrying the distinguishing sign as provided for in the Annex to the proposal.

4. The Commission is of the opinion that the distinguishing registration sign described in the technical specifications of the Community model meets the objective of identifying the Member State of registration as stipulated in the Vienna Convention and in fact has certain advantages:
 - clear indication that the vehicle belongs to one of the Member States of the Community;
 - unquestionable information value as the distinguishing sign appears on the numberplate itself, rather than on a sticker whose origin or layout is left to the vehicle owner’s imagination; it is by no means unusual to see stickers with registration symbols different from that of the country where the vehicle is registered;
 - guaranteed presence of the information at the rear but also at the front of the vehicle.

In order to facilitate the free movement of persons within the EC, it is therefore appropriate to provide that all vehicles displaying a distinguishing sign in accordance with that specified in the Annex to the proposal must be able to move freely on the territory of another Member State.

B. Objectives of the proposed regulation

- The aim of the proposal is to ensure that Member States which under the provisions of Article 37 of the Vienna Convention require vehicles registered in another Member State to display a distinguishing registration sign when being driven in their territory also recognize a distinguishing sign conforming to the provisions laid down in the Annex to this Regulation.
- The proposal does not make it obligatory for all vehicles registered in an EC Member State to display the distinguishing sign in accordance with the Annex. It obliges Member States, in particular those requiring vehicles being driven within their territory to display the distinguishing sign of the Member State of registration in accordance with Annex 3 to the Vienna Convention, to also recognize the distinguishing sign provided for in the Annex to the proposal.

The proposal does not affect the rights and obligations arising out of the Vienna Convention for non-member States that are contracting parties to it. All vehicles that are driven in the territory of a non-member State that is a contracting party to the Convention therefore remain subject to the obligation to display the distinguishing sign in accordance with Annex 3 to the Convention.

C. Justification with regard to the principle of subsidiarity

a) What are the aims of the action contemplated as compared with the Community's obligations?

The proposal is intended to facilitate road traffic and the free movement of persons within the Community.

b) Does the intended action fall exclusively within the powers of the Community or of powers shared with the Member States?

Shared powers.
Article 75

c) What is the Community extent of the problem (for example how many States are involved and what solution has been supplied so far)?

The following are involved:

- Member States which issue or will issue numberplates bearing the distinguishing sign in accordance with the annex to this proposal
- Member States that have recourse to the provisions of Article 37 of the Vienna Convention or have included a similar provision in their highway code.

d) What is the most effective option as compared with the Commission's resources and those of the Member States?

Action at Community level is essential in order to secure mutual recognition of the distinguishing sign of the country of registration displayed in combination with the symbol of the European Community on vehicles being driven on Community territory.

Amendment of Annex 3 to the Vienna Convention would merely be a partial solution as only some Member States are contracting parties to the Convention. Moreover, such an amendment

- must be initiated by a Member State as the Community is not a contracting party to the Convention;
- involves a very lengthy procedure;
- would have little chance of success because the problem concerns only a limited number of parties to the Convention.

It should be noted that the Community's accession to the Convention for the purpose of having Annex 3 amended would make it possible to extend the effects of the amendment to the territory of non-member countries that are contracting parties to the Convention.

- e) What would be the practical contribution of the intended Community action and what would be the cost of inaction?*

The main contribution would be that it would prevent citizens whose vehicles carry 'Community model' numberplates from being fined because they believe that they can freely travel in the territory of another Member State of the Community, an area without internal frontiers. This is borne out by the large number of citizens' complaints to the Commission and the European Parliament.

- f) What forms of action are open to the Community (recommendation, financial support, regulation, mutual recognition, ...)?*

A regulation appears necessary to ensure that the national provisions transposing the provisions of the Vienna Convention, or provisions modelled on it, are amended in accordance with the regulation as from its entry into force.

- g) Are uniform regulations necessary or is it sufficient for a Directive to set general aims and transfer their implementation to the Member States?*

It is necessary to lay down the technical specifications of the distinguishing sign of the Member State of registration on the vehicle's numberplate (as an alternative to the provisions of Annex 3 to the Vienna Convention) with sufficient detail to require mutual recognition.

D. Consistency with other Community policies and activities

This action forms part of efforts to raise awareness and endorsement among European citizens of the establishment of an area without internal frontiers within which the free movement of persons, goods and services is secured.

E. Content of the proposal

- Article 1 defines the following terms:
 - distinguishing registration sign
 - vehicle (in accordance with the definitions used in Community legislation on the type-approval of motor vehicles and their trailers, i.e. Directive 70/156/EEC, as amended by Directive 96/79/EEC, and Directive 92/61/EEC).
- Article 2 determines the scope of the proposal for a regulation.
- Article 3 establishes the principle that the Member States must admit to traffic in their territory such vehicles as display a distinguishing registration sign in accordance with the specifications in the annex to the proposal for a regulation.
- Article 4 lays down provisions relating to penalties.

- Article 5 contains provisions relating to the entry into force of the regulation.
- The Annex contains the technical specifications relating to the distinguishing registration sign referred to in the regulation.

F. Interest for the EEA

It would be useful to extend to the EEA the principle of recognition of the distinguishing registration sign in accordance with the annex to the proposal for Community vehicles displaying it.

Historical Archives of the European Commission

**DRAFT PROPOSAL
FOR A COUNCIL REGULATION
on the recognition in intra-Community traffic
of the distinguishing sign of the Member State of registration**

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 75(1)(d) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission¹, acting in accordance with the procedure laid down in Article 189c of the Treaty, in cooperation with the European Parliament,²

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,³

Whereas the Community has adopted a certain number of measures that are intended to create an internal market consisting of an area without frontiers within which the free movement of goods, persons, services and capital is guaranteed in accordance with the provisions of the Treaty;

Whereas several Member States are contracting parties to the Vienna Convention of 1968 on road traffic, whose Article 37 provides that every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered; whereas the composition and positioning of the distinguishing sign must conform to the provisions of Annex 3 to the Convention;

Whereas the Community is not a contracting party to the Convention and whereas some of its Member States which are parties to it have recourse to the provisions of Article 37 of the Convention, whereas these Member States thus require vehicles from other Member States to display the distinguishing sign provided for by Annex 3 to the Vienna

1

2

3

Convention; whereas these Member States do not recognize other distinguishing signs such as those displayed on numberplates which, while indicating the Member State in which the vehicle is registered, do not conform to Annex 3 to the Vienna Convention;

Whereas several Member States have introduced a numberplate model which to the left of the registration number display a blue area containing the 12 yellow stars taken over from the European flag plus the distinguishing sign of the Member State of registration; whereas for the purposes of intra-Community transport this distinguishing sign meets the objective of identifying the State of registration provided for in Article 37 of the Vienna Convention;

Whereas Member States requiring that vehicles from other Member States display the distinguishing sign of the State of registration should also recognize the sign as provided for in the annex to the Regulation,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

For the purposes of this Regulation:

- 1) “distinguishing registration sign” means a set composed of one to three letters in Latin capitals indicating the Member State in which the vehicle is registered, as specified in the annex;
- 2) “vehicle” means any power-driven vehicle as defined in
 - Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers, as amended;⁴
 - Council Directive 92/61/EEC⁵ of 30 June 1992 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles.

Article 2

This Regulation shall apply to vehicles registered in the Member States that are driven in the Community.

Article 3

Member States requiring vehicles registered in another Member State to display a distinguishing registration sign when they are being driven on their territory shall recognize the distinguishing registration sign displayed in accordance with the specifications in the annex to this Regulation.

⁴ Council Directive 96/79/EC of 16 December 1996, OJ No L 18, 21.01.1997, p. 7

⁵ OJ No L 225, 10.8.1992, p. 72

Article 4

Member States shall lay down the system of penalties for breaching the provisions of this Regulation and shall take all the measures necessary to ensure that those penalties are applied. The penalties thus provided for shall be effective, proportionate and dissuasive. Member States shall notify the Commission of the relevant provision not later than ... and shall notify any subsequent changes as soon as possible.

Article 5

This Regulation shall enter into force on the twentieth day following its publication in the OJEC.

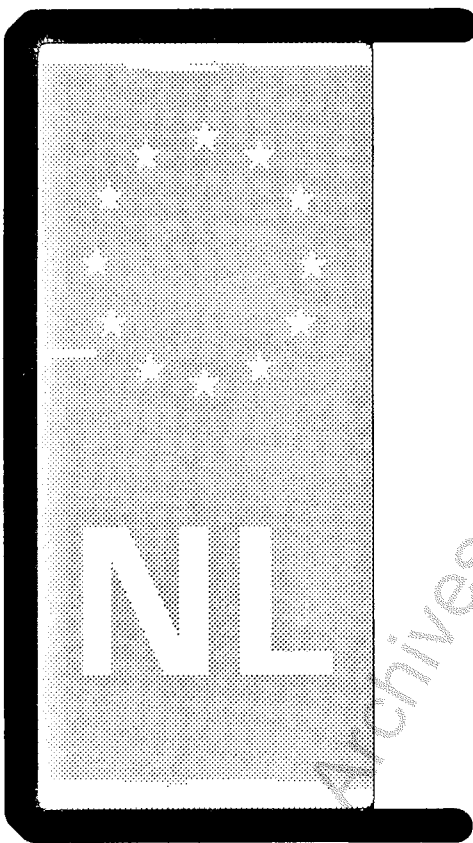
This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels

For the Council
The President

ANNEX

**Prescriptions for the distinguishing sign of the Member State of registration
to be affixed at the extreme left of the numberplate**

**Colours:**

- 1) Retro-reflecting blue background (Munsell reference 5.9 pb 3.4/15.1)
- 2) Twelve retro-reflecting yellow stars
- 3) Retro-reflecting distinguishing sign of the Member State of registration, of a white or yellow colour similar to the background of the numberplate to which it is affixed.

Composition and dimensions

- 1) Blue background: height = min. 100mm
width = min. 40mm, max. 50mm
- 2) The centres of the twelve stars to be arranged in a 15mm radius circle; distance between two opposing peaks of any star = 4 to 5mm
- 3) Distinguishing sign of the Member State of registration

Height = 20mm;

Width of character stroke = 4 to 5mm

The above dimensions may be proportionately reduced for motorcycle numberplates.

ANNEXE - CALENDRIER

Dates recommandées pour :

- Adoption par la Commission : Juillet 1997
- Transmission au Conseil : Juillet 1997
- L'avis du Comité économique et social : Octobre 1997
- Première lecture du Parlement Européen : Octobre 1997
- Position commune du Conseil : Décembre 1997
- Deuxième lecture du Parlement Européen : Février 1998
- Adoption par le Conseil : Mars 1998



COMMISSION EUROPÉENNE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

F-D-E

Bruxelles, le 11 juillet 1997

COM(97)366/2

NOTE POUR LES MEMBRES DE LA COMMISSION

PROCEDURE ECRITE N°

E/1389/97

CORRIGENDUM

Délai : MARDI 15 JUILLET 1997 - 12 H

Observations éventuelles à M. B. MICHEL ou à Mlle L. VATANEN
bureau BREY. 13/12, Tél. 52362/65571 (secrét. 52363)

Objet : Secteur des transport
- immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques

Se référant à la procédure écrite E/1389/97 (doc. COM(97)366 du 08 juillet 1997) relative à la question sous objet, le Secrétariat général diffuse des pages corrigées visant à prendre en considération les travaux de finalisation.

L'échéance reste fixée au mardi 15 juillet 1997 - 12 heures.

D.F. WILLIAMSON
Secrétaire général

Copie : MM. COLEMAN, MICOSSÌ, PAPPAS, MOGG, CURRIE, VANDEN ABEELE,
REICHENBACH, DEWOST

Pour information : M. CLAVARINI AZZI

**PROJET DE PROPOSITION
DE REGLEMENT DU CONSEIL**
**relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire
du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
des véhicules à moteur et leurs remorques**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75.1.d,

vu la proposition de la Commission¹, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité et en coopération avec le Parlement européen²,

vu l'avis du Comité économique et social³,

considérant que la Communauté a arrêté un certain nombre de mesures destinées à établir la réalisation d'un marché intérieur comportant un espace sans frontières dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions du traité;

considérant que plusieurs Etats membres sont parties contractantes à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, dont l'article 37 prévoit que toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée; vu que la composition et les modalités d'apposition du signe distinctif doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la Convention;

considérant que la Communauté n'est pas partie contractante à la Convention et que certains de ses Etats membres qui y sont parties se prévalent des dispositions de l'article 37 de la Convention, que dès lors, ces Etats membres requièrent que les véhicules provenant des autres Etats membres arborent le signe distinctif prévu par l'annexe 3 de la

1

2

3

DG

DE/07/97/04160100.W00 (FR)

E. Inhalt des Vorschlags

In Artikel 1 werden folgende Begriffe definiert:

- Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen;
- Fahrzeug (gemäß den Begriffsbestimmungen des Gemeinschaftsrechts bezüglich der Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, d.h. der Richtlinie 70/156/EWG, geändert durch die Richtlinie 96/79/EWG und die Richtlinie 92/61/EWG).

Artikel 2 bestimmt den Anwendungsbereich der Verordnung.

Artikel 3 legt als Grundsatz fest, daß die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet Fahrzeuge im Verkehr zulassen müssen, die ein Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß den Bestimmungen des Anhangs des Verordnungsvorschlags führen.

Artikel 4 enthält die Bestimmungen bezüglich der Sanktionen.

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Der Anhang enthält technische Bestimmungen zum Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen, das Gegenstand der Verordnung ist.

F. Bedeutung für den EWR

Es wäre angebracht, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung des Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß dem Anhang des Verordnungsvorschlags für Fahrzeuge der Gemeinschaft, die dieses Zeichen führen, auf das EWR-Gebiet auszudehnen.

**DRAFT PROPOSAL
FOR A COUNCIL REGULATION
on the recognition in intra-Community traffic
of the distinguishing sign of the Member State in which
motor vehicles and their trailers are registered**

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 75(1)(d) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission¹, acting in accordance with the procedure laid down in Article 189c of the Treaty, in cooperation with the European Parliament,²

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,³

Whereas the Community has adopted a certain number of measures that are intended to create an internal market consisting of an area without frontiers within which the free movement of goods, persons, services and capital is guaranteed in accordance with the provisions of the Treaty;

Whereas several Member States are contracting parties to the Vienna Convention of 1968 on road traffic, whose Article 37 provides that every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered; whereas the composition and positioning of the distinguishing sign must conform to the provisions of Annex 3 to the Convention;

Whereas the Community is not a contracting party to the Convention and whereas some of its Member States which are parties to it have recourse to the provisions of Article 37 of the Convention; whereas these Member States thus require vehicles from other Member States to display the distinguishing sign provided for by Annex 3 to the Vienna

1

2

3



COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le 15.07.1997
COM(97) 366 final

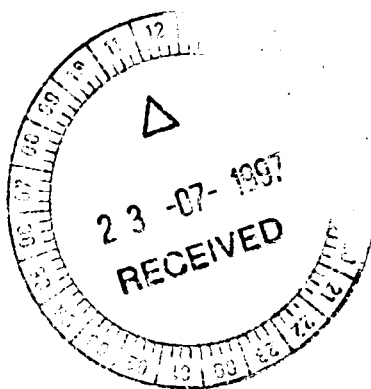
97/0199 (SYN)

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

**relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire
du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
des véhicules à moteur et leurs remorques**

(présentée par la Commission)



A. Situation actuelle

1. Le droit communautaire requiert un ensemble de dispositions permettant aux véhicules automobiles (et leurs remorques) de circuler librement sur le territoire communautaire.

Toutefois, d'autres dispositions, qui relèvent de la Convention de Vienne sur la circulation routière¹, sont toujours d'application dans certains Etats membres.

A ce sujet, il faut noter que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg et la Suède sont parties contractantes de cette Convention, que l'Espagne, le Portugal et le Royaume-Uni l'ont signée mais ne l'ont pas ratifiée et que la Communauté n'est pas partie contractante.

Il en est ainsi en particulier de l'article 37 de la Convention qui prévoit que :

- “1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée.
2. ...
3. La composition et les modalités d'apposition du signe distinctif visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la présente Convention.”

L'annexe 3 de la Convention prévoit que le signe distinctif doit répondre notamment aux caractéristiques suivantes (voir fig. 1):

- être composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules dont les dimensions minimales sont précisées
- les lettres seront présentées en noir sur un fond blanc elliptique
- ne pas être incorporé dans le numéro d'immatriculation ni apposé de façon telle qu'il puisse créer une confusion avec ce dernier ou nuire à sa lisibilité.

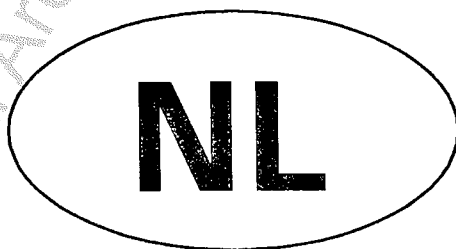
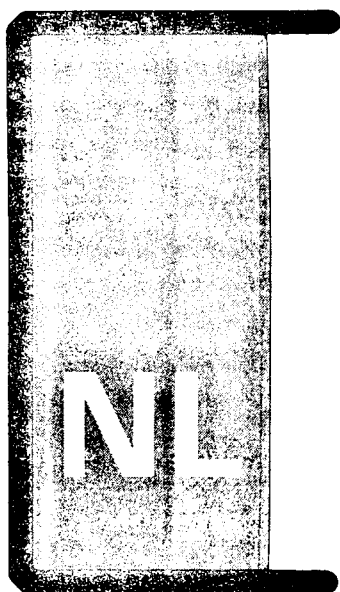


Fig. 1

¹ Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, comprenant les amendements entrés en vigueur le 3 septembre 1993. Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies

2. Dans le cadre d'actions visant à sensibiliser les citoyens à la construction européenne et suite à une résolution du Parlement européen² qui demandait à la Commission de présenter les propositions appropriées pour que le drapeau européen figure dans les plaques d'immatriculation, les services de la Commission avaient défini avec les experts gouvernementaux, à la fin des années quatre-vingt, des prescriptions techniques visant à définir un modèle communautaire de plaque d'immatriculation.

La caractéristique principale de ce modèle est qu'il comporte, à son extrémité gauche, une zone verticale bleue dans laquelle sont insérés dans le haut un cercle de 12 étoiles jaunes représentant le drapeau communautaire et dans le bas, les lettres symbolisant l'Etat membre d'immatriculation (voir fig. 2).



Bien que ce modèle n'ait pas fait l'objet d'une proposition formelle de la Commission dans le cadre du principe de subsidiarité, il a été introduit depuis dans plusieurs Etats membres sur base obligatoire (IRL, P) ou optionnelle (D, F).

Fig. 2

3. Persuadés de pouvoir circuler librement dans un espace sans frontières, de nombreux conducteurs dont le véhicule arbore le "modèle communautaire" de plaque d'immatriculation (fig. 2), se croient dispensés d'apposer, en plus, le symbole de l'Etat membre d'immatriculation à l'arrière de leur véhicule (fig. 1).

Or, le fait que certains Etats membres appliquent les dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne à tout véhicule qui circule sur leur territoire, y inclus les véhicules qui arborent le signe distinctif tel qu'indiqué au point 2 et qu'ils les sanctionnent par le paiement d'amendes, a amené la Commission à considérer nécessaire d'imposer une obligation dans le chef des Etats membres qui requièrent le signe distinctif conformément à l'annexe 3 de la Convention de Vienne de reconnaître les plaques qui arborent le signe distinctif tel que prévu par l'annexe de la proposition.

² P.E. 125603 du 14 septembre 1988

4. La Commission est d'avis que le signe distinctif d'immatriculation tel que disposé dans les prescriptions techniques du modèle communautaire répond aux objectifs d'identification de l'Etat membre d'immatriculation tel que visé par la Convention de Vienne et présente même des avantages, notamment :

- indication claire de l'appartenance du véhicule à un des Etats membres de la Communauté;
- valeur incontestable de l'information puisque le signe distinctif est inscrit dans la plaque d'immatriculation proprement dite (plutôt que sur un autocollant dont l'origine ou la présentation sont laissés à l'imagination du propriétaire du véhicule); il n'est pas rare de voir ainsi des autocollants portant des signes d'immatriculation différents du pays dans lequel le véhicule est immatriculé;
- présence garantie de l'information à l'arrière mais aussi à l'avant du véhicule.

Dès lors, afin de faciliter la libre circulation des personnes à l'intérieur de la CE, il y a lieu de prévoir que tout véhicule qui arbore un signe distinctif conforme à l'annexe de la proposition doit pouvoir circuler librement sur le territoire d'un autre Etat membre.

B. Objectifs de la proposition de règlement

- . La proposition vise à ce que les Etats membres qui, en se prévalant des dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne, requièrent que les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre arborent un signe distinctif d'immatriculation lorsqu'ils circulent sur leur territoire, reconnaissent également le signe distinctif dès lors qu'il est arboré conformément aux prescriptions de l'annexe du présent règlement.
- . La proposition ne vise pas à créer l'obligation pour tout véhicule immatriculé dans un Etat membre de la CE d'arbore le signe distinctif conformément à l'annexe. Elle impose l'obligation dans le chef des Etats membres et notamment ceux qui requièrent pour la circulation sur leur territoire que les véhicules arborent le signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation conformément à l'annexe 3 de la Convention de Vienne, de reconnaître également le signe distinctif tel que prévu à l'annexe de la proposition.
- . La proposition n'affecte pas les droits et les obligations qui découlent de la Convention de Vienne pour les Etats tiers qui en sont parties contractantes. Dès lors, tout véhicule qui circule dans le territoire d'un Etat tiers partie contractante à la Convention reste soumis à l'obligation d'arbore le signe distinctif conformément à l'annexe 3 de la Convention.

C. Justification à l'égard du principe de subsidiarité

- a) *Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations incombant à la Communauté?*

La proposition vise à faciliter la circulation routière et la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté.

- b) *L'action envisagée relève-t-elle d'une compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les États membres?*

Compétence partagée.
Article 75

- c) *Quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien d'États sont concernés et quelle solution a été en vigueur jusqu'à maintenant ?)*

Sont concernés :

- les États membres qui délivrent ou délivreront des plaques d'immatriculation comportant le signe distinctif conformément à l'annexe de la présente proposition
- les États membres qui se prévalent des dispositions de l'article 37 de la Convention de Vienne ou ont inséré une disposition similaire dans leur code de la route.

- d) *Quelle est la solution la plus efficace par comparaison entre les moyens de la Communauté et ceux des États membres?*

Une action au niveau communautaire est indispensable afin de garantir la reconnaissance mutuelle du signe distinctif du pays d'immatriculation arboré conjointement avec le symbole de la Communauté européenne, lorsque le véhicule circule dans le territoire communautaire.

La modification de l'annexe 3 de la Convention de Vienne ne serait qu'une solution partielle puisque seulement certains États membres sont parties contractantes à la Convention. De plus, une telle modification :

- doit être initiée par un État membre, tenant compte de ce que la Communauté n'est pas partie contractante de la Convention;
- requerrait des délais de procédure très longs;
- aurait peu de chances d'aboutir puisque le problème ne concerne qu'un nombre réduit de parties à la Convention.

Il faut remarquer que l'accession de la Communauté à la Convention aux fins de faire modifier l'annexe 3 permettrait d'étendre les effets de la modification au territoire des États tiers parties contractantes de la Convention.

e) *Quel serait l'apport concret de l'action communautaire envisagée et quel serait le coût de l'inaction?*

Le principal apport serait d'éviter que des citoyens dont le véhicule est muni de plaques d'immatriculation de modèle communautaire soient sanctionnés par des amendes lorsqu'ils croient pouvoir circuler librement sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté, espace sans frontières internes. Les nombreuses plaintes de citoyens, transmises à la Commission ou au Parlement européen en attestent.

f) *Quelles modalités d'actions sont à la disposition de la Communauté (Recommandation, soutien financier, réglementation, reconnaissance mutuelle, ...)?*

Un règlement s'avère nécessaire pour que les dispositions nationales qui transposent les dispositions de la Convention de Vienne ou qui en sont inspirées soient modifiées conformément au règlement à partir de son entrée en vigueur.

g) *Une réglementation uniforme est-elle nécessaire ou suffit-il d'une directive posant les objectifs généraux et renvoyant l'exécution au niveau des Etats membres?*

Il est nécessaire de fixer les prescriptions techniques du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation dans la plaque minéralogique du véhicule (comme alternative aux dispositions de l'annexe 3 de la Convention de Vienne), avec suffisamment de détail que pour en requérir la reconnaissance mutuelle.

D. Cohérence avec les autres politiques ou actions communautaires

L'action participe à la sensibilisation et à l'adhésion des citoyens européennes à la réalisation d'un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des personnes, des marchandises et des services est assurée.

E. Contenu de la proposition

L'article premier définit les termes suivants :

- signe distinctif d'immatriculation
- véhicule (conformément aux définitions utilisées dans la législation communautaire concernant l'homologation des véhicules à moteurs et leur remorques, c'est-à-dire la directive 70/156/CEE telle que modifiée par la directive 96/79/CEE, ainsi que la directive 92/61/CEE).

L'article 2 détermine le champ d'application de la proposition de règlement.

L'article 3 établit le principe selon lequel les Etats membres doivent admettre en circulation sur leur territoire les véhicules qui arborent un signe distinctif d'immatriculation conforme aux prescriptions de l'annexe de la proposition du règlement.

- . L'article 4 contient les dispositions relatives aux sanctions.
- . L'article 5 contient les dispositions relatives à l'entrée en vigueur du règlement.
- . L'annexe contient les prescriptions techniques relatives au signe distinctif d'immatriculation visé par le règlement.

F. Intérêt pour l'EEE

Il serait utile d'étendre au territoire EEE, le principe de reconnaissance du signe distinctif d'immatriculation conforme à l'annexe de la proposition pour les véhicules de la Communauté arborant ce signe.

Historical Archives of the European Commission

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

**relatif à la reconnaissance en circulation intra-communautaire
du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
des véhicules à moteur et leurs remorques**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75.1.d,

vu la proposition de la Commission¹, statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité et en coopération avec le Parlement européen²,

vu l'avis du Comité économique et social³,

considérant que la Communauté a arrêté un certain nombre de mesures destinées à établir la réalisation d'un marché intérieur comportant un espace sans frontières dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée selon les dispositions du traité;

considérant que plusieurs Etats membres sont parties contractantes à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, dont l'article 37 prévoit que toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en plus de son numéro d'immatriculation, un signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée; vu que la composition et les modalités d'apposition du signe distinctif doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 3 de la Convention;

considérant que la Communauté n'est pas partie contractante à la Convention et que certains de ses Etats membres qui y sont parties se prévalent des dispositions de l'article 37 de la Convention; que dès lors, ces Etats membres requièrent que les véhicules provenant des autres Etats membres arborent le signe distinctif prévu par l'annexe 3 de la

1

2

3

Convention de Vienne; que ces États membres ne reconnaissent pas d'autres signes distinctifs tels que ceux arborés sur les plaques et qui, tout en indiquant l'État membre d'immatriculation du véhicule, ne sont pas conformes à l'annexe 3 de la Convention de Vienne;

considérant que plusieurs États membres ont introduit un modèle de plaque d'immatriculation qui arbore, à l'extrémité gauche du numéro d'immatriculation, un aplat bleu contenant d'une part les 12 étoiles jaunes rappelant le drapeau européen et, d'autre part, le signe distinctif de l'État membre d'immatriculation; que ce signe distinctif répond, en ce qui concerne le transport intra-communautaire, aux objectifs d'identification de l'État d'immatriculation visés à l'article 37 de la Convention de Vienne;

considérant que dès lors il est nécessaire que les États membres qui requièrent que les véhicules provenant des autres États membres arborent le signe distinctif de l'État d'immatriculation, reconnaissent également le signe tel que prévu à l'annexe du règlement.

A ARRÊTE LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- 1) "signe distinctif d'immatriculation" : un ensemble composé d'une à trois lettres en caractères latins majuscules désignant l'Etat membre dans lequel est immatriculé le véhicule, tel que défini à l'annexe;
- 2) "véhicule" : tout véhicule à moteur tel que défini par :
 - la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leur remorques, telle que modifiée⁴;
 - la directive 92/61/CEE⁵ du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Article 2

Le présent règlement s'applique aux véhicules immatriculés dans les Etats membres et circulant dans la Communauté.

Article 3

Les Etats membres qui requièrent que les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre arborent un signe distinctif d'immatriculation lorsqu'ils circulent sur leur territoire, reconnaissent le signe distinctif d'immatriculation arboré conformément aux prescriptions de l'annexe du présent règlement.

⁴ Directive du Conseil 96/79/CE du 16 décembre 1996, JO n° L 18, 21.01.1997, p. 7

⁵ JO. N° L 225, 10.8.1992, p. 72

Article 4

Les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ..., et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au JOCE.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles

Par le Conseil
Le Président

**Prescriptions pour apposition, sur l'extrémité gauche de la plaque
minéralogique,**

du signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation

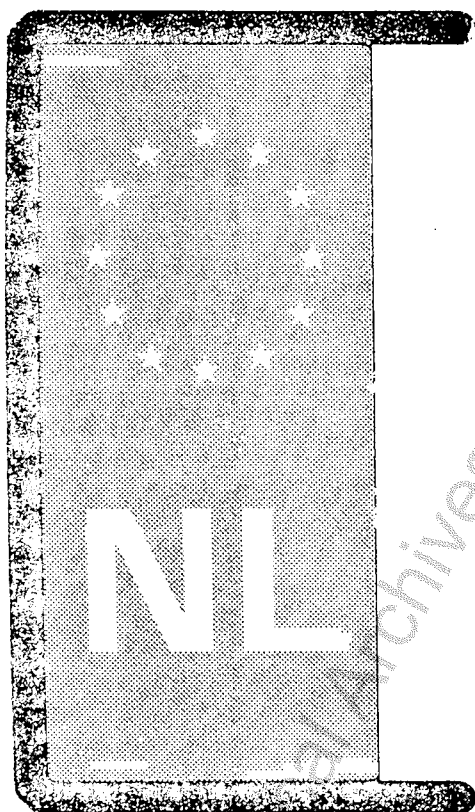
Couleurs:

- 1) Fond bleu rétro réfléchissant
(référence de Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Douze étoiles jaunes rétro réfléchissantes
- 3) Signe distinctif rétro réfléchissant de l'Etat membre
d'immatriculation, de couleur blanche ou jaune
similaire au fond de la plaque minéralogique sur
lequel il est apposé

Composition et dimensions:

- 1) Fond bleu: hauteur = min 100mm
largeur = min 40mm, max 50mm
- 2) Douze étoiles dont les centres sont disposés sur un
rayon de 15mm; distance entre deux sommets
opposés d'une même étoile = 4 à 5mm
- 3) Signe distinctif de l'Etat membre d'immatriculation
hauteur = 20mm;
épaisseur de trait = 4 à 5mm

Les dimensions précitées peuvent être réduites en
proportion pour les plaques minéralogiques des
motocycles.



COM(97) 366 final

DOCUMENTS

FR

07 14 02

N° de catalogue : CB-CO-97-354-FR-C

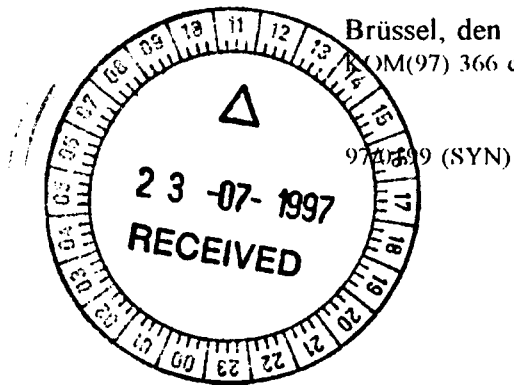
ISBN 92-78-22643-2

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN



Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

**über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im
innergemeinschaftlichen Verkehr**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A. Derzeitige Situation

- I. Das Gemeinschaftsrecht umfaßt eine Reihe von Vorschriften, die den freien Verkehr von Kraftfahrzeugen und Anhängern im Gebiet der Gemeinschaft ermöglicht.

In einigen Mitgliedstaaten gelten jedoch weiterhin Vorschriften, die auf das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr¹ zurückgehen.

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Österreich und Schweden sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens; Portugal, Spanien und das Vereinigte Königreich haben das Übereinkommen unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Die Gemeinschaft ist nicht Vertragspartei.

Artikel 37 des Übereinkommens bestimmt insbesondere:

- “ (1) Außer dem Kennzeichen muß jedes Kraftfahrzeug (Artikel 1 Buchstabe p) im internationalen Verkehr hinten ein Unterscheidungszeichen des Staates führen, in dem es zugelassen ist.
- (2) ...
- (3) Ausgestaltung und Anbringung des in diesem Artikel genannten Unterscheidungszeichens müssen dem Anhang 3 entsprechen.”

Nach Anhang 3 des Übereinkommens muß das Unterscheidungszeichen insbesondere folgende Merkmale aufweisen (siehe Abb. 1):

- Es muß sich aus einem bis drei lateinischen Großbuchstaben zusammensetzen, deren Mindestabmessungen angegeben sind.
- Die Buchstaben müssen in schwarzer Farbe auf einer weißen elliptischen Fläche angeordnet sein.
- Das Unterscheidungszeichen darf weder in das Kennzeichen einbezogen noch so angebracht werden, daß es mit dem Kennzeichen verwechselt werden oder dessen Lesbarkeit beeinträchtigen kann.

¹ Übereinkommen über den Straßenverkehr, das am 8. November 1968 zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, einschließlich der am 3. September 1993 in Kraft getretenen Änderungen, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa.

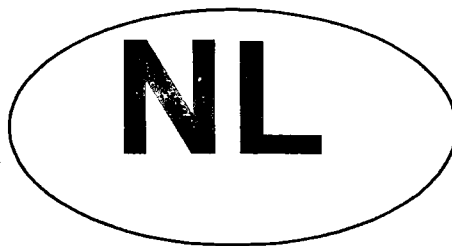
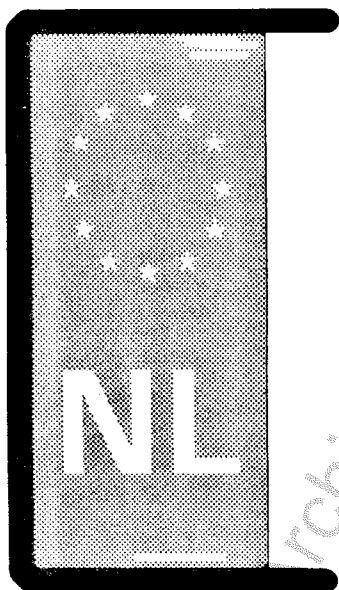


Abb. 1

2. Im Rahmen von Maßnahmen, die den Bürgern das europäische Aufbauwerk näherbringen sollten, und nachdem das Europäische Parlament die Kommission in einer Entschließung² aufgefordert hatte, geeignete Vorschläge für die Einbeziehung der Europaflagge in das Fahrzeugkennzeichen vorzulegen, hatten die Kommissionsdienststellen in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der Regierungen Ende der achtziger Jahre technische Bestimmungen für ein gemeinschaftliches Muster eines Kennzeichens erarbeitet.

Hauptmerkmal dieses Musters ist das blaue Feld am linken Rand des Kennzeichens, in dessen oberem Bereich sich ein Kreis mit zwölf gelben Sternen als Darstellung der Europaflagge und darunter die Buchstaben für den Zulassungsmitgliedstaat befinden (siehe Abb. 2).



Obschon dieses Muster angesichts des Subsidiaritätsprinzips nicht Gegenstand eines förmlichen Vorschlags der Kommission war, wurde es in mehreren Mitgliedstaaten auf verbindlicher (IRL, P) oder freiwilliger Basis (D, F) eingeführt.

Abb. 2

3. In der Überzeugung, in einem Raum ohne Binnengrenzen frei verkehren zu können, sind viele Autofahrer, die ein Kennzeichen nach gemeinschaftlichem Muster (Abb. 2) führen, der Meinung, auf das zusätzliche Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats (Abb. 1) am Fahrzeugheck verzichten zu können.

² EP 125603 vom 14. September 1988.

Bestimmte Mitgliedstaaten wenden die Bestimmungen von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens jedoch auf alle in ihrem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeuge an, auch auf Fahrzeuge mit dem unter Ziffer 2 beschriebenen Unterscheidungszeichen, und setzen für letztere Geldbußen fest. Die Kommission hält es daher für erforderlich, diejenigen Mitgliedstaaten, die ein Unterscheidungszeichen nach Anhang 3 des Wiener Übereinkommens verlangen, zu verpflichten, Kennzeichen mit dem im Anhang des Vorschlags vorgesehenen Unterscheidungszeichen anzuerkennen.

4. Die Kommission ist der Auffassung, daß das Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß den technischen Bestimmungen des gemeinschaftlichen Musters den vom Wiener Übereinkommen angestrebten Zweck der Angabe des Zulassungsmitgliedstaats erfüllt und darüber hinaus weitere Vorteile bietet:
- Die Zugehörigkeit des Fahrzeugs zu einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft geht eindeutig hervor;
 - die Angabe ist absolut zuverlässig, da das Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen selbst angeordnet ist (statt auf einem Aufkleber, dessen Herkunft und Gestaltung dem Fahrzeughalter überlassen bleiben); des öfteren sind Aufkleber mit Unterscheidungszeichen zu sehen, die für einen anderen Staat als den Zulassungsstaat des Fahrzeugs gelten;
 - es ist gewährleistet, daß die Angaben sowohl hinten als auch vorn am Fahrzeug vorhanden sind.

Um den freien Personenverkehr innerhalb der EG zu erleichtern, ist daher vorzusehen, daß alle Fahrzeuge, die ein Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang des Vorschlags aufweisen, ungehindert im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats verkehren dürfen.

B. Zweck des Verordnungsvorschlags

Mit dem Vorschlag soll erreicht werden, daß die Mitgliedstaaten, die in Anwendung der Bestimmungen des Artikels 37 des Wiener Übereinkommens verlangen, daß in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene und in ihrem Hoheitsgebiet verkehrende Fahrzeuge ein Unterscheidungszeichen führen, gleichfalls das gemäß den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung geführte Unterscheidungszeichen anerkennen.

Der Vorschlag schreibt nicht vor, daß alle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeuge das Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang führen. Vielmehr verpflichtet er die Mitgliedstaaten, und insbesondere jene, die für Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats gemäß Anhang 3 des Wiener Übereinkommens vorschreiben, auch das Unterscheidungszeichen in der im Anhang des Vorschlags vorgesehenen Form anzuerkennen.

Der Vorschlag beeinträchtigt nicht die sich aus dem Wiener Übereinkommen ergebenden Rechte und Pflichten dritter Staaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind. Fahrzeuge, die im Hoheitsgebiet eines Drittstaats verkehren, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, haben auch weiterhin das Unterscheidungszeichen gemäß Anhang 3 des Übereinkommens zu führen.

C. Begründung im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt?

Ziel des Vorschlags ist es, den Straßenverkehr und den freien Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Gemeinsame Zuständigkeit.
Artikel 75

c) Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und was galt bisher?)

Betroffen sind:

- die Mitgliedstaaten, die Kennzeichen ausgeben oder ausgeben werden, welche das Unterscheidungszeichen gemäß dem Anhang dieses Vorschlags aufweisen;
- die Mitgliedstaaten, die die Bestimmungen von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens anwenden oder eine ähnliche Vorschrift in ihre Straßenverkehrsordnung aufgenommen haben.

d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Eine Maßnahme auf Gemeinschaftsebene ist unabdingbar, um die gegenseitige Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats, das zusammen mit dem Symbol der Europäischen Gemeinschaft geführt wird, zu erreichen, wenn das Fahrzeug im Gebiet der Gemeinschaft verkehrt.

Die Änderung von Anhang 3 des Wiener Übereinkommens würde nur zum Teil eine Lösung darstellen, da nur bestimmte Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Übereinkommens sind. Außerdem ist zu beachten:

- Eine solche Änderung muß von einem Mitgliedstaat eingeleitet werden, da die Gemeinschaft nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist;

- es wäre mit einer sehr langen Verfahrensdauer zu rechnen;
- es bestünden wenig Aussichten auf Erfolg, da das Problem nur wenige Vertragsparteien des Übereinkommens betrifft.

Der Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen zum Zweck einer Änderung des Anhangs 3 würde es ermöglichen, die Änderung auch im Hoheitsgebiet derjenigen Drittstaaten zur Geltung zu bringen, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind.

- e) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Der Hauptnutzen läge darin, daß diejenigen Bürger, die an ihrem Fahrzeug ein Kennzeichen nach dem gemeinschaftlichen Muster führen, nicht mit Sanktionen belegt werden, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Gemeinschaft, die ein Raum ohne Binnengrenzen ist, ohne weiteres am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Die vielen Bürgerbeschwerden an die Kommission und das Parlament belegen dieses Problem.

- f) *Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung usw.)?*

Eine Verordnung erweist sich als nötig, damit die einzelstaatlichen Vorschriften, mit denen die Bestimmungen des Wiener Übereinkommens umgesetzt werden oder die von diesem Übereinkommen inspiriert sind, gemäß der Verordnung mit dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens geändert werden.

- g) *Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?*

Die technischen Bestimmungen für das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats auf dem Fahrzeugkennzeichen (als Alternative zu den Bestimmungen von Anhang 3 des Wiener Übereinkommens) müssen hinreichend detailliert festgelegt werden, damit eine gegenseitige Anerkennung gefordert werden kann.

D. Übereinstimmung mit den anderen Politikbereichen oder Maßnahmen der Gemeinschaft

Die Maßnahme dient der Sensibilisierung und Einbeziehung der Unionsbürger bei der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen, in dem der freie Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr gewährleistet ist.

E. Inhalt des Vorschlags

In Artikel 1 werden folgende Begriffe definiert:

- Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen;
- Fahrzeug (gemäß den Begriffsbestimmungen des Gemeinschaftsrechts bezüglich der Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, d.h. der Richtlinie 70/156/EWG, geändert durch die Richtlinie 96/79/EWG und die Richtlinie 92/61/EWG).

Artikel 2 bestimmt den Anwendungsbereich der Verordnung.

Artikel 3 legt als Grundsatz fest, daß die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet Fahrzeuge im Verkehr zulassen müssen, die ein Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß den Bestimmungen des Anhangs des Verordnungsvorschlags führen.

Artikel 4 enthält die Bestimmungen bezüglich der Sanktionen.

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Der Anhang enthält technische Bestimmungen zum Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen, das Gegenstand der Verordnung ist.

F. Bedeutung für den EWR

Es wäre angebracht, den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung des Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen gemäß dem Anhang des Verordnungsvorschlags für Fahrzeuge der Gemeinschaft, die dieses Zeichen führen, auf das EWR-Gebiet auszudehnen.

VERORDNUNG (EG) DES RATES

**über die Anerkennung des Unterscheidungszeichens des Zulassungsmitgliedstaats
von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im
innergemeinschaftlichen Verkehr**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe d,

auf Vorschlag der Kommission¹ und in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament² gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft hat eine Reihe von Rechtsvorschriften zur Verwirklichung eines Binnenmarkts als Raum ohne Binnengrenzen erlassen, in dem der freie Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital gemäß den Bestimmungen des EG-Vertrags gewährleistet ist.

Mehrere Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Wiener Übereinkommens von 1968 über den Straßenverkehr, dessen Artikel 37 bestimmt, daß jedes Kraftfahrzeug im internationalen Verkehr zusätzlich zum Kennzeichen hinten ein Unterscheidungszeichen des Staates führen muß, in dem es zugelassen ist; Ausgestaltung und Anbringung des Unterscheidungszeichens müssen dabei dem Anhang 3 des Übereinkommens entsprechen.

1

2

3

Die Gemeinschaft ist nicht Vertragspartei des Wiener Übereinkommens. Bestimmte Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind, wenden dessen Artikel 37 an und schreiben vor, daß Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten das in Anhang 3 des Übereinkommens vorgeschriebene Unterscheidungszeichen führen. Diese Mitgliedstaaten erkennen andere Unterscheidungszeichen – zum Beispiel Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen, die ebenfalls den Zulassungsstaat des Fahrzeugs angeben, aber nicht dem Anhang 3 des Übereinkommens entsprechen, – nicht an.

Mehrere Mitgliedstaaten haben ein Kennzeichen eingeführt, das am linken Rand in Anlehnung an die Europaflagge ein blaues Feld mit zwölf gelben Sternen aufweist und außerdem das Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats enthält. Dieses Unterscheidungszeichen ermöglicht es im innergemeinschaftlichen Verkehr, den Zulassungsmitgliedstaat festzustellen, was dem Zweck von Artikel 37 des Wiener Übereinkommens entspricht.

Es ist dafür zu sorgen, daß die Mitgliedstaaten, die verlangen, daß Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten das Unterscheidungszeichen des Zulassungsstaats führen, auch das im Anhang dieser Verordnung vorgesehene Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen anerkennen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Verordnung

- 1) ist das "Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen" das den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung entsprechende Zeichen aus einem bis drei lateinischen Großbuchstaben zur Bezeichnung des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
- 2) ist ein "Fahrzeug" jedes Kraftfahrzeug nach der Begriffsbestimmung gemäß
 - der Richtlinie 70/156/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger in der geänderten Fassung⁴;
 - der Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁵.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind und in der Gemeinschaft verkehren.

Artikel 3

Mitgliedstaaten, die vorschreiben, daß in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge für den Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet ein Unterscheidungszeichen führen, erkennen das gemäß den Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung geführte Unterscheidungszeichen auf dem Kennzeichen an.

⁴ Richtlinie 96/79/EG des Rates vom 16. Dezember 1996, ABl. Nr. L 18 vom 21.1.1997, S. 7.

⁵ ABl. Nr. L 225 vom 10.8.1992, S. 72.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten legen die Strafen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen angewendet werden. Die vorgesehenen Strafen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis zum ... über die einschlägigen Maßnahmen und teilen ihr alle späteren Änderungen unverzüglich mit.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

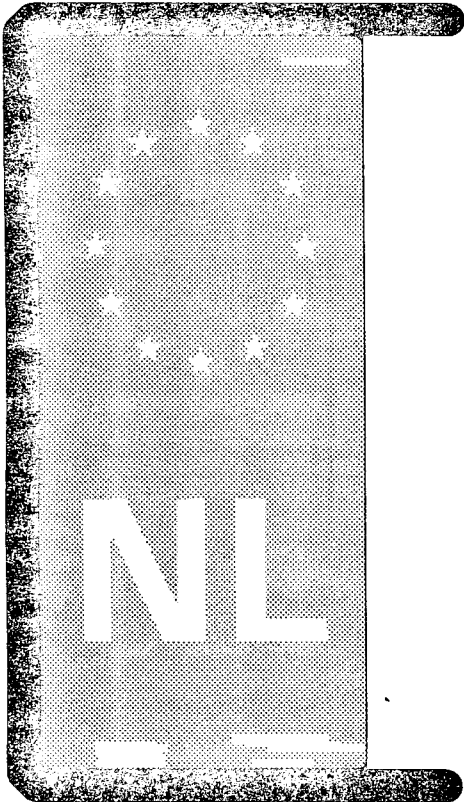
Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

**Bestimmungen bezüglich des Unterscheidungszeichens des
Zulassungsmitgliedstaats am linken Rand des Kennzeichens**



Farben

- 1) Retroreflektierender blauer Hintergrund (Munsell-Referenz 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Zwölf retroreflektierende gelbe Sterne
- 3) Retroreflektierendes Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats in weißer oder gelber Farbe ähnlich dem Hintergrund des Kennzeichens, auf dem es angeordnet ist.

Gestaltung und Abmessungen

- 1) Blauer Hintergrund: Höhe mindestens 100 mm
Breite mindestens 40 mm,
höchstens 50 mm
- 2) Zwölf gelbe Sterne, die mit ihrem Mittelpunkt am Umfang eines Kreises mit einem Radius von 15 mm angeordnet sind; Abstand zweier gegenüberliegender Spitzen desselben Sterns 4 bis 5 mm
- 3) Unterscheidungszeichen des Zulassungsmitgliedstaats:
Höhe 20 mm
Strichbreite 4 bis 5 mm

Die genannten Abmessungen können bei Motorradkennzeichen proportional verringert werden.

KOM(97) 366 endg.

DOKUMENTE

DE

07 14 02

Katalognummer : CB-CO-97-354-DE-C

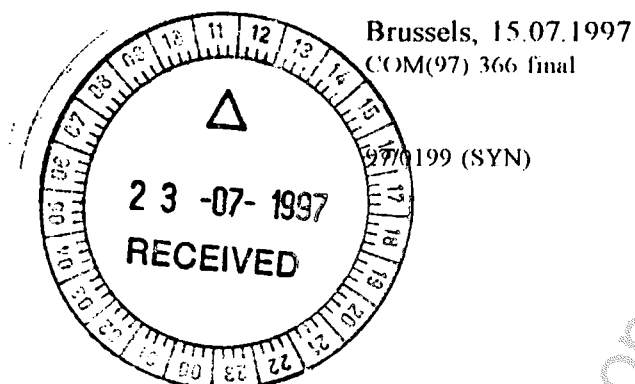
ISBN 92-78-22640-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES



Proposal for a

COUNCIL REGULATION (EC)

**on the recognition in intra-Community traffic of the
distinguishing sign of the Member State in which
motor vehicles and their trailers are registered**

(presented by the Commission)

EXPLANATORY MEMORANDUM

A. Current situation

1. Community law lays down a set of provisions enabling motor vehicles (and their trailers) to be driven freely throughout Community territory.

However, other provisions, coming under the Vienna Convention on road traffic,¹ still apply in some Member States.

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Italy, Luxembourg and Sweden are contracting parties to this Convention, which Portugal, Spain and the United Kingdom have signed but never ratified and to which the Community is not a contracting party.

This applies in particular to Article 37 of the Convention which provides that:

- “ 1. Every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered.
- 2....
3. The composition of the distinguishing sign referred to in this Article shall conform to the requirements of Annex 3 to this Convention.”

Annex 3 to the Convention provides that the distinguishing sign must have the following features (see fig. 1):

- it must be composed of one to three letters in Latin capitals whose minimum size is specified;
- the letters shall be in black within a white ellipse;
- it must not be incorporated in the numberplate, nor positioned in such a way as to cause confusion with the plate or hamper its legibility.

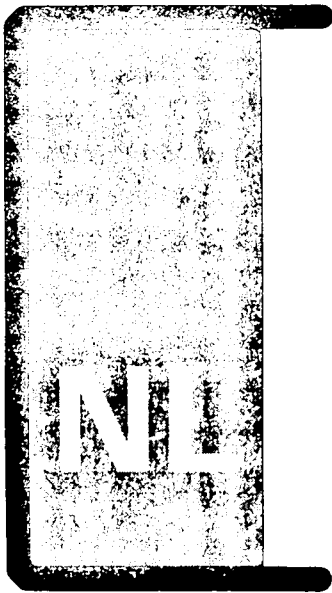


Fig. 1

¹ Convention on road traffic, Vienna, 8 November 1968, comprising the amendments which entered into force on 3 September 1993. United Nations Economic Commission for Europe.

2. As part of actions to raise public awareness of European integration and following a resolution of the European Parliament² in which the Commission was asked to present appropriate proposals to ensure that the European flag appeared on number plates, the Commission's departments and government experts worked out technical details at the end of the 1980's for a Community numberplate model.

The principal feature of this model is that at the extreme left it includes a vertical blue zone with at the top a circle of 12 yellow stars representing the Community flag and underneath the abbreviation for the Member State of registration (see fig. 2).



While no formal Commission proposal has been put forward for this model under the subsidiarity principle, it has since been made obligatory (IRL, P) or optional (D, F) in several Member States.

Fig. 2

² EP 125603 of 14 September 1988

3. Convinced that they can move freely in an area without frontiers, many drivers whose vehicle displays the "Community model" numberplate (fig. 2) believe that they are thereby exempted from the obligation to affix in addition the symbol of the Member State of registration at the rear of their vehicles (fig. 1).

The fact that some Member States apply the provisions of Article 37 of the Vienna Convention to all vehicles on their territory, including those displaying the distinguishing sign as indicated in section 2 above, with fines being imposed on those that do not display it, has led the Commission to the conclusion that an obligation should be imposed on Member States that require the distinguishing sign in accordance with Annex 3 to the Vienna Convention to recognize numberplates carrying the distinguishing sign as provided for in the Annex to the proposal.

4. The Commission is of the opinion that the distinguishing registration sign described in the technical specifications of the Community model meets the objective of identifying the Member State of registration as stipulated in the Vienna Convention and in fact has certain advantages:
 - clear indication that the vehicle belongs to one of the Member States of the Community;
 - unquestionable information value as the distinguishing sign appears on the numberplate itself, rather than on a sticker whose origin or layout is left to the vehicle owner's imagination; it is by no means unusual to see stickers with registration symbols different from that of the country where the vehicle is registered;
 - guaranteed presence of the information at the rear but also at the front of the vehicle.

In order to facilitate the free movement of persons within the EC, it is therefore appropriate to provide that all vehicles displaying a distinguishing sign in accordance with that specified in the Annex to the proposal must be able to move freely on the territory of another Member State.

B. Objectives of the proposed regulation

- The aim of the proposal is to ensure that Member States which under the provisions of Article 37 of the Vienna Convention require vehicles registered in another Member State to display a distinguishing registration sign when being driven in their territory also recognize a distinguishing sign conforming to the provisions laid down in the Annex to this Regulation.
- The proposal does not make it obligatory for all vehicles registered in an EC Member State to display the distinguishing sign in accordance with the Annex. It obliges Member States, in particular those requiring vehicles being driven within their territory to display the distinguishing sign of the Member State of registration in accordance with Annex 3 to the Vienna Convention, to also recognize the distinguishing sign provided for in the Annex to the proposal.

- The proposal does not affect the rights and obligations arising out of the Vienna Convention for non-member States that are contracting parties to it. All vehicles that are driven in the territory of a non-member State that is a contracting party to the Convention therefore remain subject to the obligation to display the distinguishing sign in accordance with Annex 3 to the Convention.

C. Justification with regard to the principle of subsidiarity

- a) *What are the aims of the action contemplated as compared with the Community's obligations?*

The proposal is intended to facilitate road traffic and the free movement of persons within the Community.

- b) *Does the intended action fall exclusively within the powers of the Community or of powers shared with the Member States?*

Shared powers.
Article 75

- c) *What is the Community extent of the problem (for example how many States are involved and what solution has been supplied so far)?*

The following are involved:

- Member States which issue or will issue numberplates bearing the distinguishing sign in accordance with the annex to this proposal
- Member States that have recourse to the provisions of Article 37 of the Vienna Convention or have included a similar provision in their highway code.

- d) *What is the most effective option as compared with the Commission's resources and those of the Member States?*

Action at Community level is essential in order to secure mutual recognition of the distinguishing sign of the country of registration displayed in combination with the symbol of the European Community on vehicles being driven on Community territory.

Amendment of Annex 3 to the Vienna Convention would merely be a partial solution as only some Member States are contracting parties to the Convention. Moreover, such an amendment

- must be initiated by a Member State as the Community is not a contracting party to the Convention;
- involves a very lengthy procedure;
- would have little chance of success because the problem concerns only a limited number of parties to the Convention.

It should be noted that the Community's accession to the Convention for the purpose of having Annex 3 amended would make it possible to extend the effects of the amendment to the territory of non-member countries that are contracting parties to the Convention.

- e) *What would be the practical contribution of the intended Community action and what would be the cost of inaction?*

The main contribution would be that it would prevent citizens whose vehicles carry 'Community model' numberplates from being fined because they believe that they can freely travel in the territory of another Member State of the Community, an area without internal frontiers. This is borne out by the large number of citizens' complaints to the Commission and the European Parliament.

- f) *What forms of action are open to the Community (recommendation, financial support, regulation, mutual recognition, ...)?*

A regulation appears necessary to ensure that the national provisions transposing the provisions of the Vienna Convention, or provisions modelled on it, are amended in accordance with the regulation as from its entry into force.

- g) *Are uniform regulations necessary or is it sufficient for a Directive to set general aims and transfer their implementation to the Member States?*

It is necessary to lay down the technical specifications of the distinguishing sign of the Member State of registration on the vehicle's numberplate (as an alternative to the provisions of Annex 3 to the Vienna Convention) with sufficient detail to require mutual recognition.

D. Consistency with other Community policies and activities

This action forms part of efforts to raise awareness and endorsement among European citizens of the establishment of an area without internal frontiers within which the free movement of persons, goods and services is secured.

E. Content of the proposal

- Article 1 defines the following terms:
 - distinguishing registration sign
 - vehicle (in accordance with the definitions used in Community legislation on the type-approval of motor vehicles and their trailers, i.e. Directive 70/156/EEC, as amended by Directive 96/79/EEC, and Directive 92/61/EEC).
- Article 2 determines the scope of the proposal for a regulation.
- Article 3 establishes the principle that the Member States must admit to traffic in their territory such vehicles as display a distinguishing registration sign in accordance with the specifications in the annex to the proposal for a regulation.
- Article 4 lays down provisions relating to penalties.

- Article 5 contains provisions relating to the entry into force of the regulation.
- The Annex contains the technical specifications relating to the distinguishing registration sign referred to in the regulation.

F. Interest for the EEA

It would be useful to extend to the EEA the principle of recognition of the distinguishing registration sign in accordance with the annex to the proposal for Community vehicles displaying it.

Historical Archives of the European Commission

COUNCIL REGULATION (EC)

**on the recognition in intra-Community traffic
of the distinguishing sign of the Member State in which
motor vehicles and their trailers are registered**

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 75(1)(d) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission¹, acting in accordance with the procedure laid down in Article 189c of the Treaty, in cooperation with the European Parliament,²

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,³

Whereas the Community has adopted a certain number of measures that are intended to create an internal market consisting of an area without frontiers within which the free movement of goods, persons, services and capital is guaranteed in accordance with the provisions of the Treaty;

Whereas several Member States are contracting parties to the Vienna Convention of 1968 on road traffic, whose Article 37 provides that every motor vehicle in international traffic shall display at the rear, in addition to its registration number, a distinguishing sign of the State in which it is registered; whereas the composition and positioning of the distinguishing sign must conform to the provisions of Annex 3 to the Convention;

Whereas the Community is not a contracting party to the Convention and whereas some of its Member States which are parties to it have recourse to the provisions of Article 37 of the Convention; whereas these Member States thus require vehicles from other Member States to display the distinguishing sign provided for by Annex 3 to the Vienna

1

2

3

Convention; whereas these Member States do not recognize other distinguishing signs such as those displayed on numberplates which, while indicating the Member State in which the vehicle is registered, do not conform to Annex 3 to the Vienna Convention;

Whereas several Member States have introduced a numberplate model which to the left of the registration number display a blue area containing the 12 yellow stars taken over from the European flag plus the distinguishing sign of the Member State of registration; whereas for the purposes of intra-Community transport this distinguishing sign meets the objective of identifying the State of registration provided for in Article 37 of the Vienna Convention;

Whereas Member States requiring that vehicles from other Member States display the distinguishing sign of the State of registration should also recognize the sign as provided for in the annex to the Regulation,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

For the purposes of this Regulation:

- 1) “distinguishing registration sign” means a set composed of one to three letters in Latin capitals indicating the Member State in which the vehicle is registered, as specified in the annex;
- 2) “vehicle” means any power-driven vehicle as defined in
 - Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers, as amended;⁴
 - Council Directive 92/61/EEC⁵ of 30 June 1992 relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles.

Article 2

This Regulation shall apply to vehicles registered in the Member States that are driven in the Community.

Article 3

Member States requiring vehicles registered in another Member State to display a distinguishing registration sign when they are being driven on their territory shall recognize the distinguishing registration sign displayed in accordance with the specifications in the annex to this Regulation.

⁴ Council Directive 96/79/EC of 16 December 1996, OJ No L 18, 21.01.1997, p. 7

⁵ OJ No L 225, 10.8.1992, p. 72

Article 4

Member States shall lay down the system of penalties for breaching the provisions of this Regulation and shall take all the measures necessary to ensure that those penalties are applied. The penalties thus provided for shall be effective, proportionate and dissuasive. Member States shall notify the Commission of the relevant provision not later than ... and shall notify any subsequent changes as soon as possible.

Article 5

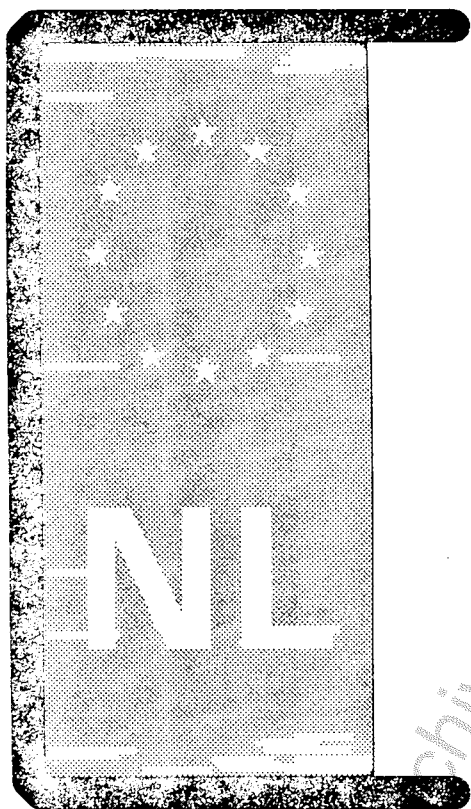
This Regulation shall enter into force on the twentieth day following its publication in the OJEC.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels

For the Council
The President

**Prescriptions for the distinguishing sign of the Member State of registration
to be affixed at the extreme left of the numberplate**



Colours:

- 1) Retro-reflecting blue background (Munsell reference 5.9 pb 3.4/15.1)
- 2) Twelve retro-reflecting yellow stars
- 3) Retro-reflecting distinguishing sign of the Member State of registration, of a white or yellow colour similar to the background of the numberplate to which it is affixed.

Composition and dimensions

- 1) Blue background: height = min. 100mm
width = min. 40mm, max. 50mm
- 2) The centres of the twelve stars to be arranged in a 15mm radius circle; distance between two opposing peaks of any star = 4 to 5mm
- 3) Distinguishing sign of the Member State of registration

Height = 20mm;

Width of character stroke = 4 to 5mm

The above dimensions may be proportionately reduced for motorcycle numberplates.

COM(97) 366 final

DOCUMENTS

EN

07 14 02

Catalogue number : CB-CO-97-354-EN-C

ISBN 92-78-22642-4

Office for Official Publications of the European Communities

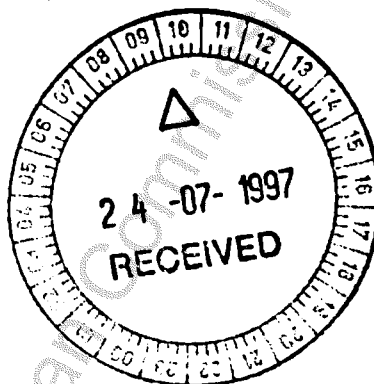
L-2985 Luxembourg



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 15.07.1997
COM(97) 366 def.

97/0199 (SYN)



Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

**relativo al riconoscimento intracomunitario del segno distintivo dello Stato membro di
immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

A. Situazione attuale

1. Il diritto comunitario contiene una serie di disposizioni che autorizzano i veicoli a motore (e i loro rimorchi) a circolare liberamente sul territorio comunitario.

Tuttavia, in taluni Stati membri, sono ancora in vigore altre disposizioni adottate in conformità della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale¹.

A questo proposito va rilevato che la Germania, l'Austria, il Belgio, la Danimarca, la Finlandia, la Grecia, il Lussemburgo, la Svezia e l'Italia sono parti contraenti della convenzione, che la Spagna, il Portogallo e il Regno Unito, pur avendola sottoscritta, non l'hanno ratificata e che la Comunità non è parte contraente.

In particolare, l'articolo 37 della Convenzione prevede quanto segue:

- “1. Ogni autoveicolo in circolazione internazionale deve recare nella parte posteriore, oltre al proprio numero di immatricolazione, un segno distintivo dello Stato in cui è immatricolato.

...

3. La composizione e le modalità di apposizione del segno distintivo di cui al presente articolo devono essere conformi alle disposizioni dell'allegato 3 della presente Convenzione.”

¹ Convenzione sulla circolazione stradale, firmata a Vienna l'8 novembre 1968, comprendente gli emendamenti entrati in vigore il 3 settembre 1993. Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

L'allegato 3 della Convenzione stabilisce che il segno distintivo risponda alle caratteristiche seguenti (cfr. fig. 1):

- essere composto da una a tre lettere in caratteri latini maiuscoli, le cui dimensioni minime sono specificate;
- presentare lettere di colore nero su fondo bianco a forma di ellisse;
- non essere incorporato nel numero di immatricolazione né apposto in modo tale da creare confusione con quest'ultimo o nuocere alla sua leggibilità.



Fig. 1

2. Nel quadro delle azioni volte a sensibilizzare i cittadini sulla costruzione europea e a seguito di una risoluzione del Parlamento Europeo² che invitava la Commissione a presentare proposte adeguate per inserire la bandiera europea nelle targhe di immatricolazione, alla fine degli anni Ottanta, i servizi della Commissione avevano messo a punto insieme agli esperti governativi le prescrizioni tecniche di un modello comunitario di targa di immatricolazione.

La caratteristica principale di questo modello è la zona verticale blu che figura alla sua estremità sinistra, nella parte superiore della quale è riprodotto un cerchio con 12 stelle gialle che rappresentano la bandiera comunitaria, mentre nella parte inferiore figurano le lettere che indicano lo Stato membro di immatricolazione (cfr. fig. 2).

². PE 125603 del 14 settembre 1988

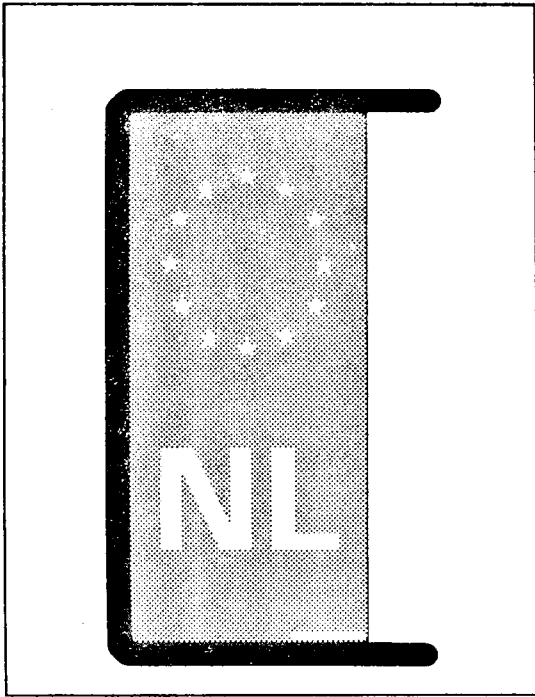


Fig. 2

Benché questo modello non sia stato oggetto di una proposta formale della Commissione nel quadro del principio di sussidiarietà, esso è stato adottato in diversi Stati membri su base obbligatoria (IRL, P) o facoltativa (D, F).

3. Numerosi conducenti, il cui veicolo reca il “modello comunitario” di targa di immatricolazione (fig. 2), sono persuasi di poter circolare liberamente in uno spazio senza frontiere e non ritengono di dover apporre sulla parte posteriore del loro veicolo anche il simbolo dello Stato membro di immatricolazione (fig. 1).

Tuttavia, poiché alcuni Stati membri applicano le disposizioni dell'articolo 37 della Convenzione di Vienna a tutti i veicoli circolanti sul loro territorio, compresi quelli che recano il segno distintivo di cui al punto 2 e impongono il pagamento di ammende in caso di infrazione, la Commissione ritiene necessario che gli Stati membri, che richiedono l'uso di un segno distintivo conforme a quello di cui all'allegato 3 della Convenzione di Vienna, siano tenuti a riconoscere le targhe che recano il segno distintivo di cui all'allegato della presente proposta.

4. La Commissione ritiene che il segno distintivo di immatricolazione, quale è prefigurato dalle prescrizioni tecniche del modello comunitario, non solo risponda agli obiettivi di identificazione dello Stato membro di immatricolazione, come era obiettivo della Convenzione di Vienna, ma presenti anche i seguenti vantaggi:

- indicazione chiara dell'appartenenza del veicolo a uno degli Stati membri della Comunità;
- innegabile valore a livello informativo poiché il segno distintivo è apposto sulla targa di immatricolazione propriamente detta (anziché su un autoadesivo la cui origine o presentazione sono lasciate alla discrezione del proprietario del veicolo); non è infatti raro il caso di veicoli che recano segni distintivi di Stati diversi da quello in cui il veicolo è stato immatricolato;
- presenza garantita dell'informazione sia sulla parte posteriore che su quella anteriore del veicolo.

Di conseguenza, per facilitare la libera circolazione delle persone all'interno della CE, è opportuno stabilire che tutti i veicoli muniti del segno distintivo conforme a quello di cui all'allegato della proposta possano circolare liberamente sul territorio di un altro Stato membro.

B Obiettivi della proposta di regolamento

- La proposta ha l'obiettivo di stabilire che gli Stati membri che, in virtù delle disposizioni dell'articolo 37 della Convenzione di Vienna, esigono che i veicoli

immatricolati in un altro Stato membro rechino un segno distintivo di immatricolazione quando circolano sul loro territorio, siano tenuti a riconoscere anche il segno distintivo che è apposto sul veicolo conformemente alle prescrizioni di cui all'allegato del presente regolamento.

- La proposta non vuole invece stabilire l'obbligo che tutti i veicoli immatricolati in uno Stato membro della CE rechino un segno distintivo conforme a quello di cui all'allegato, bensì che gli Stati membri, e in particolare quelli che impongono ai veicoli circolanti sul loro territorio di esporre il segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione conformemente all'allegato 3 della Convenzione di Vienna, riconoscano anche il segno distintivo quale è previsto all'allegato della proposta.
- La proposta non incide sui diritti e gli obblighi degli Stati terzi che sono parti contraenti della Convenzione di Vienna. Di conseguenza, qualsiasi veicolo circolante sul territorio di uno Stato terzo parte contraente della Convenzione resta soggetto all'obbligo di esporre il segno distintivo conformemente all'allegato 3 della Convenzione.

C. Giustificazione del principio di sussidiarietà

a) Quali sono gli obiettivi dell'azione prevista rispetto agli obblighi dell'Unione europea?

La proposta ha lo scopo di facilitare la circolazione stradale e la libera circolazione delle persone all'interno della Comunità.

b) L'azione prevista è di competenza esclusiva dell'Unione europea o di competenza concorrente con gli Stati membri?

Competenza concorrente

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema (ad esempio quanti Stati partecipano all'azione e quale soluzione è stata finora applicata)?

L'azione riguarda

- gli Stati membri che rilasciano o rilasceranno targhe di immatricolazione recanti un segno distintivo conforme all'allegato della presente proposta;
- gli Stati membri che applicano l'articolo 37 della Convenzione di Vienna o che hanno inserito una disposizione simile nei loro codici della strada.

d) Qual è la soluzione più efficace se si raffrontano i mezzi dell'Unione europea con quelli degli Stati membri?

È indispensabile intervenire a livello comunitario perché sia garantito il mutuo riconoscimento del segno distintivo del paese di immatricolazione esposto assieme al simbolo della Comunità europea quando un veicolo circola sul territorio comunitario.

La modifica dell'allegato 3 della Convenzione di Vienna non potrebbe essere che una soluzione parziale, in quanto solo alcuni Stati membri sono parti contraenti della Convenzione. In più, una tale modifica:

- deve essere promossa da uno Stato membro, in quanto la Comunità non è parte contraente della Convenzione;
- richiederebbe tempi procedurali troppo lunghi;

- avrebbe scarse probabilità di riuscita, poiché il problema interessa soltanto un numero limitato di parti contraenti della Convenzione.

Va osservato che l'adesione della Comunità alla Convenzione allo scopo di ottenere una modifica dell'allegato 3 permetterebbe di estendere gli effetti della modifica al territorio degli Stati terzi parti contraenti della Convenzione.

e) Quali vantaggi concreti derivano dall'azione comunitaria prevista e quale sarebbe il costo di una mancata azione?

L'azione prevista permette di evitare che cittadini, il cui veicolo è munito del modello comunitario di targa di immatricolazione, siano costretti a pagare un'ammenda, quando invece sono convinti di poter circolare liberamente sul territorio di un altro Stato membro della Comunità - spazio senza frontiere. Ne testimoniano i numerosi reclami inoltrati dai cittadini presso la Commissione e il Parlamento europeo.

f) Quali modalità d'azione sono a disposizione dell'Unione europea (raccomandazione, sostegno finanziario, regolamento, reciproco riconoscimento, ecc.)?

L'adozione di un regolamento è considerata necessaria affinché le disposizioni nazionali che traspongono quelle della Convenzione di Vienna o che a esse si ispirano, siano modificate conformemente al regolamento a decorrere dalla sua entrata in vigore.

g) È necessaria una regolamentazione uniforme o è sufficiente una direttiva che stabilisca gli obiettivi generali e ne lasci l'esecuzione agli Stati membri?

È necessario definire le prescrizioni tecniche del segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione da apporre sulla targa del veicolo (come alternativa alle disposizioni dell'allegato 3 della Convenzione di Vienna) in forma sufficientemente dettagliata da permetterne il mutuo riconoscimento.

D. Coerenza con le altre politiche o azioni comunitarie

L'azione ha lo scopo di favorire la sensibilizzazione e l'adesione dei cittadini europei alla realizzazione di uno spazio senza frontiere interne, nel quale sia garantita la libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi.

E. Contenuto della proposta

L'articolo 1 definisce i termini seguenti:

- “segno distintivo di immatricolazione”
- “veicolo” (conformemente alle definizioni utilizzate nella legislazione comunitaria relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, ovvero la direttiva 70/156/CEE, modificata dalla direttiva 96/79/CE, e la direttiva 92/61/CEE).

L'articolo 2 definisce il campo di applicazione della proposta di regolamento.

L'articolo 3 stabilisce il principio secondo cui gli Stati membri devono consentire la circolazione sul loro territorio ai veicoli che espongono un segno distintivo di immatricolazione conforme alle prescrizioni dell'allegato della proposta di regolamento.

L'articolo 4 contiene disposizioni relative alle sanzioni.

L'articolo 5 contiene le disposizioni relative all'entrata in vigore del regolamento.

L'allegato contiene le prescrizioni tecniche relative al segno distintivo di immatricolazione considerato dal regolamento.

F Interesse per il SEE

Si ritiene utile estendere al territorio SEE il principio del riconoscimento del segno distintivo di immatricolazione conforme all'allegato della proposta per i veicoli della Comunità che recano tale segno.

Historical Archives of the European Commission

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

**relativo al riconoscimento intracomunitario del segno distintivo dello Stato membro di
immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75, paragrafo 1, lettera d),

vista la proposta della Commissione¹,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato in cooperazione con il Parlamento europeo²,

visto il parere del Comitato economico e sociale³,

considerando che la Comunità ha approvato alcune misure destinate all'instaurazione di un mercato interno comportante uno spazio senza frontiere nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali conformemente alle disposizioni del trattato;

considerando che diversi Stati membri sono parti contraenti della Convenzione di Vienna del 1968 sulla circolazione stradale, il cui l'articolo 37 prevede che ogni autoveicolo in circolazione internazionale rechi nella parte posteriore, oltre al proprio numero di immatricolazione, un segno distintivo dello Stato in cui è immatricolato; che la composizione e

1

2

3

le modalità di apposizione del segno distintivo devono essere conformi alle disposizioni dell'allegato 3 della Convenzione;

considerando che la Comunità non è parte contraente della Convenzione e che alcuni Stati membri, che invece lo sono, applicano le disposizioni dell'articolo 37 della Convenzione; che, di conseguenza, tali Stati membri richiedono che i veicoli provenienti da altri Stati membri espongano il segno distintivo previsto dall'allegato 3 della Convenzione di Vienna; che detti Stati membri non ammettono altri segni distintivi, come quelli applicati sulle targhe, che, pur indicando lo Stato membro di immatricolazione del veicolo, non sono conformi all'allegato 3 della Convenzione di Vienna;

considerando che diversi Stati membri hanno adottato un modello di targa che all'estremità sinistra del numero di immatricolazione presenta un riquadro blu contenente le 12 stelle gialle che richiamano la bandiera europea e il segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione; che, per quanto riguarda il trasporto intracomunitario, tale segno distintivo risponde agli obiettivi di identificazione dello Stato di immatricolazione, di cui all'articolo 37 della Convenzione di Vienna;

considerando che, di conseguenza, è necessario che gli Stati membri, che impongono ai veicoli provenienti da altri Stati membri di esporre il segno distintivo dello Stato di immatricolazione, riconoscano anche il segno di cui all'allegato del presente regolamento:

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- 1) “segno distintivo di immatricolazione”:** un insieme composto da una a tre lettere in caratteri latini maiuscoli che designano lo Stato membro nel quale è immatricolato il veicolo, come definito all'allegato;
- 2) “veicolo”:** qualsiasi veicolo a motore quale definito nelle seguenti direttive:

- 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, modificata⁴;
- 92/61/CEE⁵ del Consiglio del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

Articolo 2

Il presente regolamento si applica ai veicoli immatricolati negli Stati membri e circolanti nella Comunità.

Articolo 3

Gli Stati membri che impongono ai veicoli immatricolati in un altro Stato membro, e circolanti sul loro territorio, di esporre un segno distintivo di immatricolazione, riconoscono il segno distintivo di immatricolazione esposto conformemente alle prescrizioni dell'allegato al presente regolamento.

Articolo 4

Gli Stati membri determinano il regime delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati

⁴ Direttiva 96/79/CE del Consiglio del 16 dicembre 1996, GU L 18 del 21.01.1997, pag. 7.

⁵ GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72.

membri notificano queste disposizioni alla Commissione entro e non oltre..., e ogni loro modifica ulteriore nel più breve termine.

Articolo 5

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella GUCE.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri.

Fatto a Bruxelles

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO

Prescrizioni relative all'apposizione del segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione sull'estremità sinistra della targa

Colori:

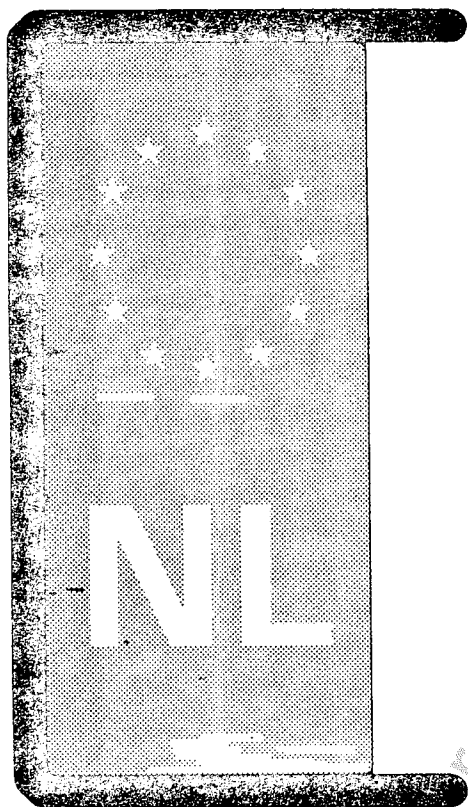
- 1) Sfondo blu catarifrangente
(sistema colorimetrico Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Dodici stelle gialle catarifrangenti
- 3) Segno distintivo catarifrangente dello Stato membro di immatricolazione, di colore bianco o giallo, simile allo sfondo della targa sulla quale viene apposto.

Composizione e dimensioni:

- 1) Sfondo blu: altezza = min 100 mm
larghezza = min 40 mm, max. 50mm
- 2) Dodici stelle i cui centri sono disposti su un raggio di 15 mm; distanza tra le due estremità opposte di una stessa stella = da 4 a 5 mm
- 3) Segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione

altezza = 20 mm

spessore del tratto = da 4 a 5 mm



Le dimensioni indicate possono essere ridotte in proporzione per le targhe dei motocicli.

Historical Archives of the European Commission

COM(97) 366 def.

DOCUMENTI

IT

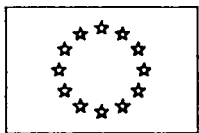
07 14 02

N. di catalogo : CB-CO-97-354-IT-C

ISBN 92-78-22644-0

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo

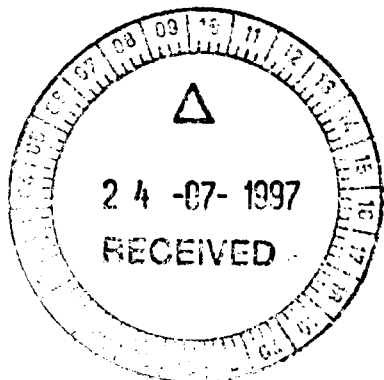


COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.07.1997

COM(97) 366 def.

97/0199 (SYN)



Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

**inzake de erkenning van het onderscheidingsteken van de
lidstaat van inschrijving van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
in het verkeer binnen de Gemeenschap**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

A. Huidige situatie

1. Het Gemeenschapsrecht bevat een aantal voorschriften die het vrije verkeer van motorvoertuigen (en aanhangwagens daarvan) op het grondgebied van de Gemeenschap mogelijk maken.

In sommige lidstaten zijn echter ook nog andere voorschriften van kracht, die voortvloeien uit het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer¹.

Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg en Zweden zijn partij bij dit Verdrag, Spanje, Portugal en het Verenigd Koninkrijk hebben het Verdrag ondertekend, maar niet bekrachtigd, en de Gemeenschap is geen partij.

Zo is bijvoorbeeld in artikel 37 van het Verdrag bepaald:

“1. Op elk motorvoertuig in het internationale verkeer dient aan de achterzijde, behalve zijn kenteken, het onderscheidingsteken te zijn aangebracht van de staat waarin het is ingeschreven.

...

3. De samenstelling van het onderscheidingsteken als bedoeld in dit artikel, en de wijze waarop het dient te worden bevestigd, dienen te voldoen aan de eisen van bijlage 3 bij dit Verdrag.

In bijlage 3 van het Verdrag is bepaald dat het onderscheidingsteken met name aan de volgende eisen moet voldoen (zie fig. 1):

- het moet bestaan uit één, twee of drie Latijnse hoofdletters waarvoor minimumafmetingen zijn voorgeschreven;
- de letters dienen in zwart op een witte ovale achtergrond te staan;
- het onderscheidingsteken mag niet worden verwerkt in het kenteken, of op zodanige wijze worden aangebracht, dat het met dit kenteken zou kunnen worden verward of dat het de leesbaarheid van dit kenteken zou kunnen verminderen.

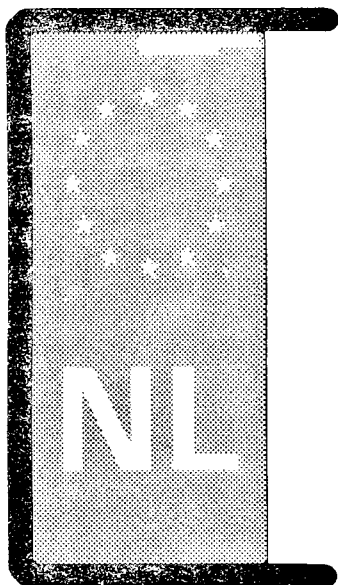


Fig. 1

¹ Verdrag inzake het wegverkeer, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968, met amendementen die op 3 september 1993 in werking zijn getreden. Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

2. In het kader van acties om de burger bewust te maken van de opbouw van een verenigd Europa en naar aanleiding van een resolutie van het Europees Parlement², waarin de Commissie werd verzocht met voorstellen te komen om de Europese vlag af te beelden op de kentekenplaten, hadden de diensten van de Commissie samen met regeringsdeskundigen aan het eind van de jaren tachtig technische voorschriften opgesteld om een gemeenschappelijk model voor de kentekenplaat in te voeren.

Het belangrijkste kenmerk van dit model is dat aan de linkerkant een verticale blauwe strook is aangebracht met bovenin een cirkel van twaalf gele sterren die de vlag van de Gemeenschap voorstellen en onderin de letters die bij de lidstaat van inschrijving horen (zie fig. 2).



Hoewel dit model vanwege het subsidiariteitsbeginsel niet formeel door de Commissie is voorgesteld, is het sindsdien in verschillende lidstaten op verplichte (IRL, P) of vrijwillige (D, F,) basis ingevoerd.

Fig. 2.

3. Veel chauffeurs van motorvoertuigen met een kentekenplaat naar “communautair model” (fig. 2), die in de veronderstelling verkeren dat zij zich binnen een ruimte zonder grenzen vrij kunnen verplaatsen, gaan ervan uit dat het niet nodig is bovendien het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving op de achterzijde van hun voertuig aan te brengen (fig. 1).

Omdat sommige lidstaten de bepalingen van artikel 37 van het Verdrag van Wenen toepassen op elk voertuig op hun grondgebied, ook op voertuigen met het onder punt 2 vermelde onderscheidingsteken, en hiervoor boetes opleggen, acht de Commissie het nodig lidstaten die het onderscheidingsteken conform bijlage 3 van het Verdrag van Wenen verplicht stellen, te verplichten kentekenplaten die zijn voorzien van het onderscheidingsteken overeenkomstig de bijlage bij dit voorstel, te erkennen.

4. De Commissie is van mening dat het onderscheidingsteken overeenkomstig de technische voorschriften voor het communautaire model beantwoordt aan de doelstellingen van het Verdrag van Wenen wat de identificatie van de lidstaat van inschrijving betreft en zelfs voordelen biedt, bijvoorbeeld:

- duidelijke indicatie dat het voertuig in een van de lidstaten van de Gemeenschap thuishoort;

² E.P. 125603 van 14 september 1988.

- onbetwistbare juistheid van de informatie, omdat het onderscheidingsteken op de kentekenplaat zelf is aangebracht (in plaats van op een sticker waarvan de herkomst of de vormgeving aan de verbeelding van de eigenaar van het voertuig worden overgelaten); het is geen uitzondering dat er stickers worden gebruikt met onderscheidingstekens van andere landen dan die waarin het voertuig is ingeschreven;
- zekerheid dat de informatie zowel achteraan als vooraan op het voertuig aanwezig is.

Om het vrije verkeer van personen binnen de EG te vergemakkelijken is het dan ook wenselijk te bepalen dat elk voertuig dat is voorzien van een onderscheidingsteken overeenkomstig de bijlage bij dit voorstel op het grondgebied van andere lidstaten aan het vrije verkeer kan deelnemen.

B. Doelstellingen van de voorgestelde verordening

- De bedoeling van het voorstel is dat de lidstaten die op grond van de bepalingen van artikel 37 van het Verdrag van Wenen verlangen dat in andere lidstaten ingeschreven motorvoertuigen als zij op hun grondgebied rijden zijn voorzien van een onderscheidingsteken, eveneens onderscheidingstekens erkennen die zijn aangebracht overeenkomstig de voorschriften van de bijlage van deze verordening.
- De bedoeling van dit voorstel is niet om voor elk in een lidstaat van de EG ingeschreven voertuig een onderscheidingsteken overeenkomstig de bijlage verplicht te stellen. De verordening verplicht de lidstaten, met name die welke voor het verkeer op hun grondgebied verlangen dat voertuigen zijn voorzien van het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving overeenkomstig bijlage 3 van het Verdrag van Wenen, eveneens het onderscheidingsteken als vastgesteld in de bijlage bij het voorstel te erkennen.
- Het voorstel heeft geen gevolgen voor de rechten en plichten die uit het Verdrag van Wenen voortvloeien voor derde landen die erbij zijn aangesloten. Dat betekent dat elke auto die op het grondgebied van een bij het Verdrag aangesloten derde land rijdt, nog steeds moet zijn voorzien van het onderscheidingsteken overeenkomstig bijlage 3 van het Verdrag.

C. Motivering van de maatregel rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel

- a) *Wat zijn de doelstellingen van het voorgenomen optreden in verband met de verplichtingen die de Gemeenschap heeft?*

Het voorstel heeft tot doel het wegverkeer en het vrije verkeer van personen binnen de Gemeenschap te vergemakkelijken.

b) *Valt het voorgenomen optreden uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap of tevens gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de lidstaten?*

Gedeelde bevoegdheid.

Artikel 75

c) *Wat is de communautaire dimensie van het probleem (hoeveel lidstaten zijn er bijvoorbeeld bij betrokken en welke oplossing is tot op heden gevolgd?)*

Erbij betrokken zijn:

- De lidstaten die kentekenplaten afleveren of zullen gaan afleveren die zijn voorzien van het onderscheidingsteken overeenkomstig de bijlage bij dit voorstel;
- De lidstaten die de bepalingen van artikel 37 van het Verdrag van Wenen toepassen of een vergelijkbare bepaling in de verkeersregels hebben ingevoerd.

d) *Wat is, uitgaande van mogelijkheden van de Gemeenschap en die van de lidstaten, de meest efficiënte oplossing?*

Een maatregel op het niveau van de Gemeenschap is absoluut noodzakelijk om onderlinge erkenning van het onderscheidingsteken van het land van inschrijving dat samen met het symbool van de Europese Gemeenschap is aangebracht, te garanderen als het voertuig op het grondgebied van de Gemeenschap en het verkeer deelneemt.

Wijziging van bijlage 3 van het Verdrag van Wenen zou slechts een gedeeltelijke oplossing betekenen, omdat alleen bepaalde lidstaten partij bij het Verdrag zijn. Bovendien:

- moet het initiatief tot een dergelijke wijziging worden genomen door een lidstaat, omdat de Gemeenschap geen partij bij het Verdrag is;
- zouden de procedures zeer veel tijd vergen;
- maakt een dergelijke wijziging weinig kans, omdat slechts een klein aantal partijen bij het Verdrag met het probleem te maken heeft.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat toetreding van de Gemeenschap tot het Verdrag om bijlage 3 te laten wijzigen, het mogelijk zou maken de gevolgen van de wijziging uit te breiden tot het grondgebied van derde landen die partij bij het Verdrag zijn.

e) *Welke concrete meerwaarde levert het voorgenomen optreden van de Gemeenschap op en wat zouden de kosten zijn als dit optreden achterwege blijft?*

Het belangrijkste voordeel zou zijn dat wordt vermeden dat burgers met een voertuig dat is voorzien van kentekenplaten volgens communautair model, worden beboet, terwijl zij in de mening verkeren dat zij op het grondgebied van een andere lidstaat van een Gemeenschap zonder binnengrenzen aan het vrije verkeer kunnen deelnemen. De vele klachten van burgers die de Commissie en het Europees Parlement hebben bereikt, getuigen hiervan.

f) *In welke vorm kan de Gemeenschap optreden (aanbeveling, financiële steun, regelgeving, wederzijdse erkenning, enz.)?*

Een verordening wordt nodig geacht om ervoor te zorgen dat de nationale voorschriften die het Verdrag van Wenen in het nationale recht omzetten of die erop zijn geïnspireerd, overeenkomstig de verordening worden gewijzigd zodra deze in werking treedt.

g) *Is een uniforme regelgeving noodzakelijk of is een richtlijn met algemene doelstellingen, waarbij de uitvoering aan de lidstaten wordt overgelaten, voldoende?*

De technische voorschriften inzake het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving op de kentekenplaat van het voertuig (als alternatief voor de bepalingen van bijlage 3 van het Verdrag van Wenen) moeten in voldoende detail worden vastgelegd om onderlinge erkenning verplicht te kunnen stellen.

D. Samenhang met andere takken van beleid of acties van de Gemeenschap

De actie draagt bij aan de bewustmaking en betrokkenheid van de Europese burgers bij de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen waarbinnen het vrije verkeer van personen, goederen en diensten gewaarborgd is.

E. Inhoud van het voorstel

- Artikel 1 definieert de volgende termen:
 - onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving
 - voertuig (overeenkomstig de definities die worden gehanteerd in de communautaire wetgeving inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, d.w.z. Richtlijn 70/156/EEG als gewijzigd bij Richtlijn 96/79/EEG, en Richtlijn 92/61/EEG).
- Artikel 2 bepaalt het toepassingsgebied van de voorgestelde verordening.
- In artikel 3 is het beginsel neergelegd dat de lidstaten voertuigen tot het vrije verkeer op hun grondgebied moeten toelaten die een onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving dragen dat overeenstemt met de voorschriften van de bijlage van de voorgestelde verordening.
- Artikel 4 bevat de bepalingen inzake sancties.
- Artikel 5 bevat de bepalingen inzake de inwerkingtreding van de verordening.
- De bijlage bevat de technische voorschriften inzake het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving ingevolge de verordening.

F. Belang voor de EER

Het zou nuttig zijn de erkenning van het onderscheidingsteken volgens de bijlage van het voorstel, voor voertuigen uit de Gemeenschap die hiervan zijn voorzien, uit te breiden tot het grondgebied van de EER.

Historical Archives of the European Commission

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

**inzake de erkenning van het onderscheidingsteken van de
lidstaat van inschrijving van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan
in het verkeer binnen de Gemeenschap**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75, lid 1, onder d),

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag handelend in samenwerking met het Europees Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat de Gemeenschap een aantal maatregelen heeft vastgesteld die tot doel hebben de totstandbrenging van een interne markt zonder binnengrenzen, waarbinnen het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag is gewaarborgd, te verwezenlijken;

Overwegende dat verschillende lidstaten partij bij het Verdrag van Wenen van 1968 inzake het wegverkeer zijn, van welk Verdrag artikel 37 bepaalt dat op elk motorvoertuig in het internationale verkeer aan de achterzijde, behalve zijn kenteken, het onderscheidingsteken van de staat, waarin het is ingeschreven, dient te zijn aangebracht;

Overwegende dat de Gemeenschap geen partij bij het Verdrag is en dat sommige van haar lidstaten die wel partij zijn, zich beroepen op de bepalingen van artikel 37 van het Verdrag; dat deze lidstaten bijgevolg verlangen dat voertuigen uit andere lidstaten van het onderscheidingsteken overeenkomstig bijlage 3 van het Verdrag van Wenen zijn voorzien, dat deze lidstaten geen andere onderscheidingstekens erkennen, bijvoorbeeld die welke zijn aangebracht op de kentekenplaten en, hoewel zij de lidstaat van inschrijving van het voertuig aanduiden, niet in overeenstemming met bijlage 3 van het Verdrag van Wenen zijn;

Overwegende dat verschillende lidstaten een model kentekenplaat hebben ingevoerd waarop, aan de linkerzijde van het kentekennummer, een blauw vlak is aangebracht met daarin enerzijds de twaalf sterren van de Europese vlag en anderzijds het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving; dat dit onderscheidingsteken, wat het intracommunautaire vervoer betreft, beantwoordt aan de doelstellingen van artikel 37 van het Verdrag van Wenen met betrekking tot de aanduiding van de staat van inschrijving;

1

2

3

Overwegende dat het derhalve nodig is dat lidstaten die verlangen dat voertuigen uit andere lidstaten van het onderscheidingsteken van de staat van inschrijving zijn voorzien, eveneens het onderscheidingsteken overeenkomstig de bijlage bij deze verordening erkennen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving”: een geheel bestaande uit één, twee of drie Latijnse hoofdletters, waarmee de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven wordt aangeduid, als omschreven in de bijlage;
- 2) “voertuig”: elk motorvoertuig als gedefinieerd bij:
 - Richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, als gewijzigd⁴;
 - Richtlijn 92/61/EEG⁵ van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen.

Artikel 2

Deze verordening is van toepassing op de in de lidstaten ingeschreven voertuigen die zich in de Gemeenschap in het verkeer bevinden.

Artikel 3

Lidstaten die verlangen dat in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen een onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving dragen als zij aan het verkeer op hun grondgebied deelnemen, erkennen het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving dat overeenkomstig de voorschriften van de bijlage van deze verordening is aangebracht.

Artikel 4

De lidstaten stellen de regeling vast van de sancties voor overtredingen van de bepalingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De aldus vastgestelde sancties moeten effectief, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op ... in kennis van die bepalingen en delen eventuele latere wijzigingen onverwijld mede.

⁴ Richtlijn 96/79/EG van de Raad van 16 december 1996, PB nr. L 18 van 21.1.1997, blz. 7.

⁵ PB nr. L 225 van 10.8.1992, blz. 72.

Artikel 5

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel

Voor de Raad
De voorzitter

Historical Archives of the European Commission

BIJLAGE

Voorschriften voor het aanbrengen van het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving op de linkerzijkant van de kentekenplaat

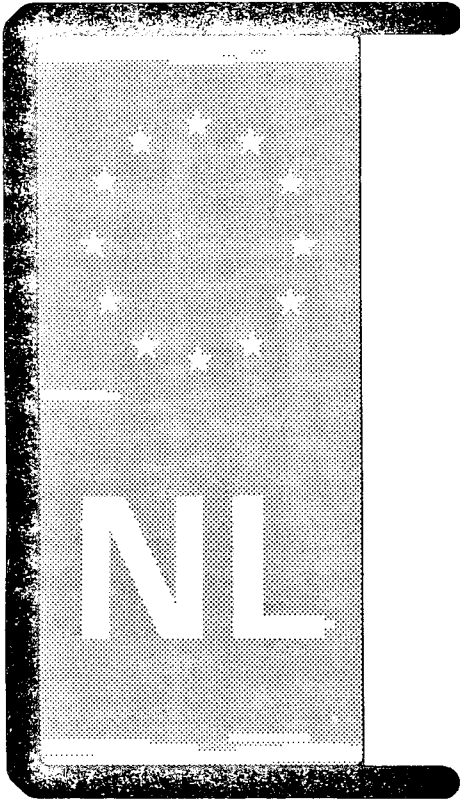
Kleuren:

- 1) Retroflecterende blauwe ondergrond
(Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Twaalf retroflecterende gele sterren
- 3) Retroflecterend onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving in witte of gele kleur overeenkomend met de ondergrond van de kentekenplaat waarop het is aangebracht.

Samenstelling en afmetingen:

- 1) Blauwe ondergrond: hoogte = min 100. mm
breedte = min 40. mm,
max. 50 mm
- 2) Twaalf sterren waarvan de middelpunten op een cirkel met een straal van 15 mm zijn aangebracht; afstand tussen twee tegenoverliggende punten van eenzelfde ster is 4 à 5 mm
- 3) Onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving
hoogte = 20 mm,
lijndikte = 4 à 5 mm

Deze afmetingen kunnen proportioneel worden gereduceerd voor kentekenplaten voor motorfietsen.



COM(97) 366 def.

DOCUMENTEN

NL

07 14 02

Catalogusnummer : CB-CO-97-354-NL-C

ISBN 92-78-22645-9

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.07.1997

KOM(97) 366 endelig udg

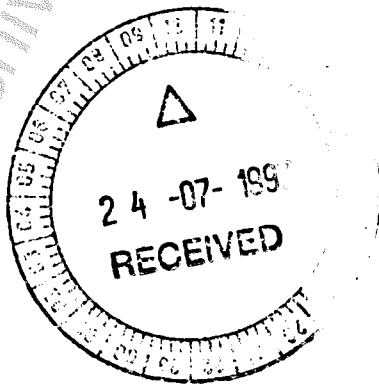
97/0199 (SYN)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

**om gensidig anerkendelse af registreringslandets
kendingsbogstaver for motorkøretøjer og
påhængskøretøjer dertil, ved kørsel inden for
Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)



BEGRUNDELSE

A. Den nuværende situation

1. Fællesskabsretten indeholder en række forskrifter, som tillader fri færdsel for biler (og påhængskøretøjer dertil) inden for EU's område.

I nogle af medlemsstaterne er der imidlertid stadig andre bestemmelser i kraft, som har hjemmel i Wiener-konventionen om vejtrafik¹.

I denne forbindelse skal det bemærkes, at Tyskland, Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Grækenland, Luxembourg og Sverige har tiltrådt konventionen, mens Spanien, Italien, Portugal og Det Forenede Kongerige har undertegnet den men ikke ratificeret den; EU er ikke kontraherende part i konventionen.

Artikel 37 i konventionen lyder som følger:

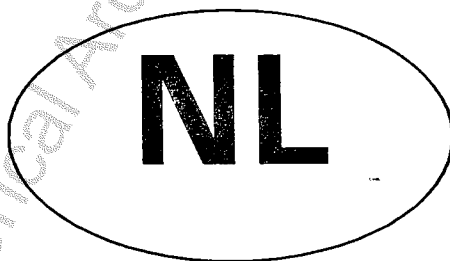
"1. Bag på en bil i international trafik skal der ud over nummerpladen være anbragt kendingsbogstaverne for det land, den er registreret i.

...

3. Kendingsbogstaverne som omhandlet i denne artikel skal være udformet og anbragt i overensstemmelse med forskrifterne i bilag 3."

Ifølge bilag 3 til konventionen skal kendingsbogstaverne opfylde følgende krav (se fig. 1):

- de skal bestå af 1-3 bogstaver (latinske majuskler) med en foreskrevet midste størrelse
- bogstaverne skal fremtræde med sort farve på hvid ellipseformet baggrund
- de må hverken indgå i registreringsnummeret eller være anbragt på en sådan måde, at de kan forveksles med dette eller gør dette mindre læseligt.

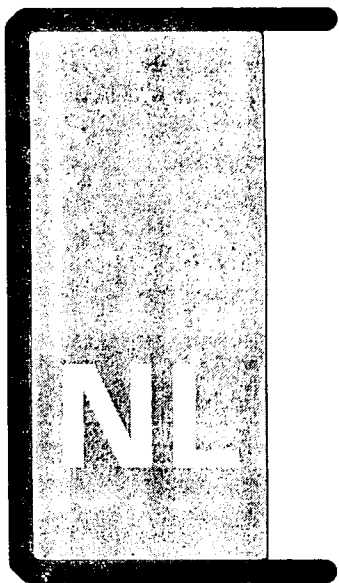


Figur 1

¹ Konvention om vejtrafik, udfærdiget i Wien den 8. november 1968, herunder ændringer, der er trådt i kraft den 3. september 1993. FN's økonomiske kommission for Europa.

2. Som led i nogle aktiviteter, der skulle gøre opbygningen af EU mere synlig for den europæiske befolkning, har Kommissionen som opfølgning på en beslutning fra Europa-Parlamentet², hvori Kommissionen anmodes om at fremsætte forslag om, at det europæiske flag afbildes på nummerpladen, sidst i 1980'erne udarbejdet tekniske forskrifter for en EU-model for nummerplader sammen med eksperter fra medlemsstaterne.

Det vigtigste kendetegn ved denne model var, at den yderst til venstre har en lodret blå del, hvori der øverst er en kreds af 12 gule stjerner, der repræsenterer EU-flaget, og nederst registreringslandets kendingsbogstaver (se fig. 2).



Selv om denne model ikke blev fremlagt som formelt forslag fra Kommissionen i overensstemmelse med nærhedsprincippet, er den indført i flere medlemsstater, enten påbudt (IRL, P) eller tilladt (D, F).

Figur 2

3. Bilister, hvis køretøj er forsynet med nummerplade af "EU-model" (figur 2), tror, at de, når de frit kan færdes i et område uden grænser, er fritaget for også at have registreringslandets kendingsbogstaver anbragt bag på køretøjet (fig. 1).

Men nogle medlemsstater anvender bestemmelserne i Wienerkonventionens artikel 37 på alle køretøjer, der befinder sig på deres område, herunder køretøjer, der er forsynet med det i punkt 2 beskrevne kendingsmærke, og straffer overtrædelse heraf med bøde. Derfor har Kommissionen fundet det nødvendigt, at de medlemsstater, der kræver kendingsbogstaver i overensstemmelse med Wienerkonventionens bilag 3, tilpligtes at anerkende nummerplader med det kendingsmærke, der er vist i bilaget til forslaget.

² P.E. 125603 af 14. september 1988.

4. Efter Kommissionens opfattelse opfylder kendingsmærket, som det fremtræder ifølge EU-modellens tekniske forskrifter, registreringslandets krav til identifikation som anført i Wienerkonventionen og har derudover en række fordele, f.eks. følgende:
- Det fremgår klart, at køretøjet er hjemmehørende i et af de andre EU-lande.
 - Der er ubestrideligt en informationsværdi, eftersom kendingsmærket indgår i selve nummerpladen (i stedet for en selvkøbende mærkat, hvis oprindelse og udformning ejeren af køretøjet selv bestemmer); man ser ofte selvkøbende mærkater med kendingsbogstaverne for et andet land end det, køretøjet er registreret i).
 - Oplysningerne findes ikke blot bag på køretøjet men også foran på det.

Man bør derfor af hensyn til personers frie bevægelighed inden for EU fastsætte, at alle køretøjer, der er forsynet med et kendingsmærke som vist i bilaget til forslaget, frit kan benyttes på de øvrige medlemsstaters område.

B. Formålet med forordningsforslaget

- Forslagets formål er, at medlemsstater, der med henvisning til Wienerkonventionens artikel 37, kræver, at køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, er forsynet med kendingsbogstaver, når de benyttes på dens område, også anerkender kendingsmærket, når det er udformet i overensstemmelse med forskrifterne i bilaget til nærværende forordning.
- Forslaget har ikke til formål at påbyde, at alle køretøjer, der er registreret i en EU-medlemsstat, skal være forsynet med det i bilaget viste kendingsmærke. Det pålægger de medlemsstater, især dem, der kræver, at køretøjer, der benyttes på deres område, er forsynet med kendingsbogstaverne for registreringslandet i overensstemmelse med bilag 3 til Wienerkonventionen, også anerkender det kendingsmærke, som er vist i bilaget til forslaget.
- Forslaget berører ikke rettigheder og forpligtelser i medfør af tredjelandes deltagelse i Wienerkonventionen. Alle køretøjer, der færdes i et tredjeland, der deltager i konventionen, skal stadig være forsynet med kendingsbogstaverne som fastsat i bilag 3 til konventionen.

C. Begrundelse af forslaget ud fra nærhedsprincippet

a. Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Formålet er at lette samfærdslen i EU og at fremme den frie bevægelighed for personer i EU.

- b. *Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Delt kompetence.

Artikel 75.

- c. *Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?*

Forslaget berører

- de medlemsstater, der udleverer nummerplader med det kendingsmærke, der er vist i bilaget til forslaget
- de medlemsstater, der anvender artikel 37 i Wienerkonventionen eller har en tilsvarende bestemmelse i færdselsloven.

- d. *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

En EU-dækkende foranstaltning er påkrævet for at sikre gensidig anerkendelse af registreringslandets kendingsbogstaver, når de vises sammen med EU-symbolet ved kørsel inden for EU.

Ændring af Wienerkonventionens bilag 3 vil kun delvis løse problemet, da kun nogle af medlemsstaterne deltager i konventionen. Hertil kommer,

- at initiativet til en sådan ændring skal komme fra en af medlemsstaterne, eftersom EU ikke er kontraherende part i konventionen
- at procedurerne for vedtagelse af en sådan ændring er meget langvarige
- at chancerne for at få foretaget en sådan ændring er meget ringe, da problemet kun berører et fåtal af konventionens deltagere.

Det bør bemærkes, at EU's tiltrædelse af konventionen med henblik på ændring af bilag 3 ville betyde, at ændringen vil få virkning i alle tredjelande, der deltager i konventionen.

- e. *Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?*

Den vigtigste fordel vil være at undgå, at de borgere, hvis køretøj er forsynet med nummerplade af EU-model, bliver straffet med bøde, når de tror, at de frit kan færdes i en anden medlemsstat inden for fællesskabets område uden indre grænser. Dette forhold illustreres af et stort antal klager fra borgere til Kommissionen og Europa-Parlamentet.

- f. *Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse osv.)?*

En forordning er nødvendig, så de nationale bestemmelser, som gennemfører Wienerkonventionens bestemmelser, eller som har konventionen som forbillede, bliver ændret, så snart forordningen træder i kraft.

- g. *Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?*

For at kunne kræve gensidig anerkendelse er det nødvendigt at give detaljerede tekniske forskrifter for anbringelse af medlemsstaternes kendingsbogstaver på køretøjernes nummerplader (som alternativ til Wienerkonventionens bilag 3).

D. Sammenhæng med EU's øvrige politikker og foranstaltninger

Med forslaget bidrages der til at opnå tilslutning fra Europas befolkning til virkeliggørelse af et område uden indre grænser, hvor der er fri bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser.

E. Forslagets indhold

Artikel 1 definerer følgende udtryk:

- kendingsbogstaver
- køretøj (i overensstemmelse med de definitioner, der benyttes i EU-lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, dvs. direktiv 70/156/EØF som ændret ved direktiv 96/79/EØF, samt direktiv 92/61/EØF).

Artikel 2 afgrænser forordningens anvendelsesområde.

Artikel 3 knæsetter det princip, at medlemsstaterne skal tillade, at køretøjer, der er forsynet med kendingsbogstaver i overensstemmelse med forskrifterne i bilaget, kan benyttes på deres område.

Artikel 4 indeholder straffebestemmelser.

Artikel 5 indeholder bestemmelser for ordningens ikrafttræden.

Bilaget indeholder de tekniske forskrifter for kendingsbogstaverne.

F. Interesse for EØS

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis princippet om anerkendelse af kendingsbogstaver for køretøjer fra EU, som er forsynet hermed i overensstemmelse med bilaget til forslaget, kommer til at gælde for hele EØS-området.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

**om gensidig anerkendelse af registreringslandets
kendingsbogstaver for motorkøretøjer og
påhængskøretøjer dertil, ved kørsel inden for
Fællesskabet**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra d,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

i samarbejde med Europa-Parlamentet efter fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³, og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabet har vedtaget en række foranstaltninger med henblik på at skabe et indre marked uden indre grænser, hvor der i overensstemmelse med traktatens bestemmelser er fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital;

nogle af medlemsstaterne er kontraherende part i Wienerkonventionen af 1968 om vejtrafik, hvis artikel 37 kræver, at der bag på alle biler i international trafik skal være anbragt kendingsbogstaverne for det land, de er registreret i, ud over nummerpladen; disse kendingsbogstaver skal med hensyn til sammensætning og anbringelsesmåde opfylde forskrifterne i konventionens bilag 3;

¹

²

³

Fællesskabet er ikke kontraherende part i konventionen, og nogle af Fællesskabets medlemsstater, som er parter i konventionen, anvender bestemmelserne i artikel 37; disse medlemsstater kræver, at køretøjer fra andre medlemsstater er forsynet med de i Wienerkonventionens bilag 3 beskrevne kendingsbogstaver; de anerkender ikke andre kendingsbogstaver, f.eks. sådanne, som er anbragt på nummerpladen, og som, omend de angiver registreringslandet, ikke er i overensstemmelse med Wienerkonventionens bilag 3;

flere af medlemsstaterne har indført en nummerplade, som yderst til venstre har et blå felt med 12 gule stjerner anbragt som i det europæiske flag og derunder registreringslandets kendingsbogstaver; disse kendingsbogstaver opfylder i forbindelse med transport inden for Fællesskabet kravene til identifikation af registreringslandet i Wienerkonventionens artikel 37;

de medlemsstater, der kræver, at køretøjer fra andre medlemsstater er forsynet med registreringslandets kendingsbogstaver, bør også anerkende kendingsbogstaver som vist i bilaget -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I denne forordning forstås ved

kendingsbogstaver: 1-3 bogstaver (latinske majuskler) som beskrevet i bilaget, som angiver, hvilken medlemsstat køretøjet er registreret i

køretøj: motorkøretøj som defineret i

- direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, som ændret⁴
- Rådets direktiv 92/61/EØF af 30. juni 1992 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer⁵

Artikel 2

Denne forordning gælder for køretøjer, der er registreret i medlemsstaterne og benyttes inden for Fællesskabet.

Artikel 3

Medlemsstater, som kræver, at køretøjer, der er registreret i en anden medlemsstat, er forsynet med kendingsbogstaver, når de benyttes på dens område, anerkender kendingsbogstaver, som er udformet som vist i bilaget.

⁴ Rådets direktiv 96/79/EF af 16. december 1996, EFT nr. L 18 af 21.1.1997, s. 7.

⁵ EFT nr. L 225 af 10.8.1992, s. 72.

Artikel 4

Medlemsstaterne etablerer et system for straf for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at straffene bliver anvendt. Straffemulighederne skal være virkningsfulde, rimelige og præventive. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de pågældende retsforskrifter senest den [...] og giver snarest muligt meddelelse om efterfølgende ændringer.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

BILAG

FORSKRIFTER FOR ANBRINGELSE AF REGISTRERINGSLANDETS KENDINGSBOGSTAVER YDERST TIL VENSTRE PÅ NUMMERPLADEN



Farver:

- 1) Reflekterende blå baggrund
(Munsell-reference 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Tolv reflekterende gule stjerner
- 3) Registreringslandets kendingsbogstaver i hvid eller gul farve, svarende til nummerpladens baggrunds-farve.

Mål:

- 1) Blå baggrund: højde min. 100 mm
bredde min. 40 mm, max. 50 mm
- 2) Tolv stjerner, hvis centrum ligger på en cirkel med radius 15 mm; afstand mellem to modstående spidser på samme stjerne: 4-5 mm
- 3) Registreringslandets kendingsbogstaver:
højde 20 mm
stregtykkelse 4-5 mm

Ovennævnte mål kan nedsættes proportionalt for nummerplader til motorcykler

KOM(97) 366 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 14 02

Katalognummer : CB-CO-97-354-DA-C

ISBN 92-78-22639-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.07.1997
COM(97) 366 τελικό

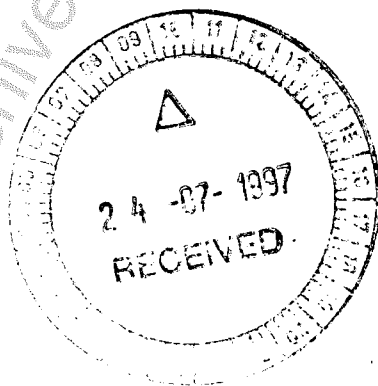
97/0199 (SYN)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης
των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)



ΑΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

A. Ισχύουσα κατάσταση

1. Το κοινοτικό δίκαιο απαιτεί ένα σύνολο διατάξεων που να επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων (και των ρυμουλκούμενων τους) στην επικράτεια της Κοινότητας.

Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη μέλη ισχύουν ακόμη άλλες διατάξεις που απορρέουν από τη σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία¹.

Εν προκειμένω, σημειώνεται ότι η Γερμανία, η Αυστρία, το Βέλγιο, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Ελλάδα, το Λουξεμβούργο και η Σουηδία είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής, η Ισπανία, η Ιταλία, η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο την έχουν υπογράψει αλλά δεν την έχουν κυρώσει και η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Συγκεκριμένα το άρθρο 37 της σύμβασης προβλέπει ότι:

"1. Κάθε αυτοκίνητο σε διεθνή κυκλοφορία φέρει στο πίσω μέρος, εκτός από τον αριθμό κυκλοφορίας, το διακριτικό σήμα του κράτους όπου είναι ταξινομημένο.

.....
3. Η σύνθεση και ο τρόπος εναπόθεσης του διακριτικού σήματος που αναφέρεται στο παρόν άρθρο πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις του παραρτήματος 3 της παρούσας σύμβασης."

Το παράρτημα 3 της σύμβασης προβλέπει ότι το διακριτικό σήμα πρέπει να έχει ιδίως τα κάτωθι χαρακτηριστικά (βλ. Εικ. 1):

- να αποτελείται από έναν έως τρεις κεφαλαίους λατινικούς χαρακτήρες, των οποίων προδιαγράφονται οι ελάχιστες διαστάσεις
- οι χαρακτήρες είναι χρώματος μαύρου σε λευκό ελλειψοειδές φόντο
- να μην είναι ενσωματωμένο στον αριθμό κυκλοφορίας και η εναπόθεσή του να μη συγχέεται με τον αριθμό κυκλοφορίας ούτε να τον καθιστά δυσανάγνωστο



Εικ. 1

¹ Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία, η οποία συνήφθη στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968 και περιέχει τις τροπολογίες οι οποίες άρχισαν να ισχύουν στις 3 Σεπτεμβρίου 1993. Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών.

4. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το διακριτικό σήμα ταξινόμησης, έτσι όπως προβλέπεται στις προδιαγραφές του κοινοτικού μοντέλου, ανταποκρίνεται στους στόχους αναγνώρισης του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης και παρουσιάζει μάλιστα πλεονεκτήματα, όπως:

- σαφή αναγνώριση ότι το όχημα ανήκει σε κράτος μέλος της Κοινότητας·
- αδιαμφισβήτητη αξία της πληροφορίας αφού το διακριτικό σήμα περιλαμβάνεται σ' αυτήν καθαυτή την πινακίδα κυκλοφορίας (και όχι σε αυτοκόλλητο του οποίου η προέλευση ή η παρουσίαση επαφίεται στη φαντασία του κατόχου του οχήματος)· δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο τα αυτοκόλλητα να απεικονίζουν σήματα ταξινόμησης διαφορετικά της χώρας στην οποία έχει ταξινομηθεί το όχημα·
- εγγυημένη εμφάνιση των πληροφοριών στο πίσω μέρος του οχήματος αλλά και στο εμπρόσθιο.

Επομένως, για να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της ΕΕ, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι κάθε όχημα που φέρει διακριτικό σήμα σύμφωνο προς το παράρτημα της πρότασης είναι ελεύθερο να κυκλοφορεί στην επικράτεια οιαδήποτε άλλου κράτους μέλους.

B. Στόχοι της πρότασης κανονισμού

- Η πρόταση σκοπό έχει τα κράτη μέλη, τα οποία επικαλούμενα τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης της Βιέννης απαιτούν τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος να φέρουν διακριτικό σήμα κυκλοφορίας όταν κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, να αναγνωρίζουν επίσης το διακριτικό σήμα εφόσον έχει εναποτεθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
- Η πρόταση δεν έχει ως σκοπό να δημιουργηθεί η υποχρέωση για κάθε όχημα που είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος της ΕΕ να φέρει το διακριτικό σήμα σύμφωνα με το παράρτημα. Επιβάλλει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη και ιδίως σε εκείνα, τα οποία απαιτούν για την κυκλοφορία των οχημάτων στην επικράτειά τους το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με το παράρτημα 3 της σύμβασης της Βιέννης, την υποχρέωση να αναγνωρίζουν επίσης το διακριτικό σήμα όπως προβλέπεται στο παράρτημα της πρότασης.
- Η πρόταση δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση της Βιέννης για τις τρίτες χώρες οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη. Επομένως, κάθε όχημα που κυκλοφορεί στην επικράτεια μιας τρίτης χώρας που είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης εξακολουθεί να έχει την υποχρέωση να φέρει το διακριτικό σήμα σύμφωνα με το παράρτημα 3 της σύμβασης.

- ε) Ποια η συγκεκριμένη συνεισφορά της προβλεπόμενης κοινοτικής δράσης και ποιό θα είναι το κόστος της αδράνειας;

Η κύρια συνεισφορά είναι ότι δεν θα επιβάλλεται πρόστιμο στους πολίτες που το όχημά τους είναι εφοδιασμένο με πινακίδα κυκλοφορίας σύμφωνης προς το κοινοτικό μοντέλο, εφόσον πιστεύουν ότι μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Κοινότητας, το οποίο ανήκει σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα. Οι πολυάριθμες διαμαρτυρίες που έχουν κατατεθεί από πολίτες στην Επιτροπή ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελούν μαρτυρία του γεγονότος.

- στ) Ποια μέσα δράσεως διαθέτει η Κοινότητα (σύσταση, χρηματοδοτική υποστήριξη, κανονιστική ρύθμιση, αμοιβαία αναγνώριση, ...);

Ένας κανονισμός αποδεικνύεται αναγκαίος ούτως ώστε οι εθνικές διατάξεις μεταφοράς των διατάξεων της σύμβασης της Βιέννης ή οι διατάξεις που διαπνέονται από αυτήν να τροποποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό από την έναρξη ισχύος του.

- ζ) Είναι αναγκαία μια ομοιόμορφη κανονιστική ρύθμιση ή αρκεί μια οδηγία που θα θέτει γενικούς στόχους, η εφαρμογή των οποίων θα επαφίεται στα κράτη μέλη;

Είναι αναγκαίο να καθορισθούν οι τεχνικές προδιαγραφές του διακριτικού σήματος στην πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος (ως εναλλακτική λύση των διατάξεων του παραρτήματος 3 της σύμβασης της Βιέννης) αρκετά λεπτομερώς ούτως ώστε να απαιτείται αμοιβαία αναγνώριση.

Δ. Συνάφεια με την κοινοτική πολιτική και δράση σε άλλα πεδία

Η δράση συντελεί στην ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή των ευρωπαϊών πολιτών στη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών.

Ε. Περιεχόμενο της πρότασης

- Το άρθρο 1 δίδει τους ορισμούς των κάτωθι όρων:
 - διακριτικό σήμα κυκλοφορίας,
 - όχημα (σύμφωνα με τους ορισμούς που χρησιμοποιούνται στην κοινοτική νομοθεσία για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυλουκκουμένων τους, δηλαδή σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/79/ΕΟΚ, καθώς και από την οδηγία 92/61/ΕΟΚ.
- Το άρθρο 2 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της πρότασης κανονισμού.
- Το άρθρο 3 ορίζει την αρχή σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να δέχονται να κυκλοφορούν στην επικράτειά τους τα οχήματα που φέρουν το διακριτικό σήμα κυκλοφορίας σύμφωνα προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος της πρότασης κανονισμού.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης
των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το στοιχείο δ) παράγραφος 1 του άρθρου 75·

την πρόταση της Επιτροπής¹, η οποία αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

ότι η Κοινότητα έχει λάβει ορισμένα μέτρα με σκοπό την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, η οποία περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου εξασφαλίζεται με βάση τη συνθήκη η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων·

ότι αρκετά κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης της Βιέννης του 1968 για την οδική κυκλοφορία, της οποίας το άρθρο 37 προβλέπει ότι όλα τα οχήματα σε διεθνή κυκλοφορία πρέπει να φέρουν στο πίσω μέρος, εκτός από τον αριθμό κυκλοφορίας, το διακριτικό σήμα της χώρας στην οποία είναι ταξινομημένα· ότι η σύνθεση και οι τρόποι εναπόθεσης του διακριτικού σήματος πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις του παραρτήματος 3 της σύμβασης·

ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης και ότι ορισμένα από τα κράτη μέλη της προτάσσουν τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης· ότι επομένως τα εν λόγω κράτη μέλη απαιτούν τα οχήματα που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη να φέρουν το διακριτικό σήμα που προβλέπεται στο παράρτημα 3 της

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- 1) "διακριτικό σήμα ταξινόμησης": ένα σύνολο αποτελούμενο από έναν έως τρεις κεφαλαίους λατινικούς χαρακτήρες που υποδεικνύουν το κράτος μέλος όπου έχει ταξινομηθεί το όχημα, όπως ορίζεται στο παράρτημα·
- 2) "όχημα": κάθε μηχανοκίνητο όχημα, όπως αυτό ορίζεται στην:
 - οδηγία 70/156/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους⁴, όπως έχει τροποποιηθεί·
 - οδηγία 92/61/ΕΟΚ⁵ του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 1992 για την έγκριση τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων μηχανοκίνητων οχημάτων.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι ταξινομημένα στα κράτη μέλη και κυκλοφορούν στην Κοινότητα.

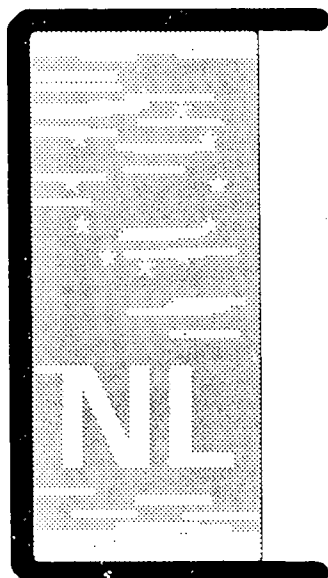
Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη, τα οποία απαιτούν τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος να φέρουν διακριτικό σήμα ταξινόμησης όταν κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, αναγνωρίζουν το διακριτικό σήμα ταξινόμησης που εναποτίθεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

⁴ Οδηγία 96/79/ΕΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996, ΕΕ L 18, 21.01.1997, σελ.7

⁵ ΕΕ L 225, 10.08.1992, σελ. 72.

**Προδιαγραφές εναπόθεσης, στο αριστερό άκρο της πινακίδας κυκλοφορίας,
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης**



Χρώματα:

- 1) Αντανακλαστικό φόντο κυανού χρώματος
(αναφορά Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Δώδεκα αντανακλαστικούς κίτρινους αστέρες
- 3) Αντανακλαστικό διακριτικό σήμα του κράτους μέλους ταξινόμησης, λευκού χρώματος ή κίτρινου, παρεμφερούς του φόντου της πινακίδας κυκλοφορίας στην οποία έχει εναποτεθεί

Σύνθεση και διαστάσεις:

- 1) Κυανό φόντο ύψος= ελάχ. 100mm
πλάτος= ελάχ.40mm, μέγ.50mm
- 2) Δώδεκα αστέρες, τα κέντρα των οποίων
κείνται σε ακτίνα 15 mm απόσταση μεταξύ
δύο αντιδιαμετρικών κορυφών του ιδίου
άστρου = 4 έως 5 mm
- 3) Διακριτικό σήμα του κράτους μέλους
ταξινόμησης
ύψος = 20 mm
πάχος γραμμής = 4 έως 5 mm

Οι ανωτέρω διαστάσεις μπορούν να μειωθούν
κατ' αναλογία στις πινακίδες κυκλοφορίας των
μοτοσικλετών.

COM(97) 366 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 14 02

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-354-GR-C

ISBN 92-78-22641-6

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 15.07.1997
COM(97) 366 final

97/0199 (SYN)

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

**relativo ao reconhecimento em circulação intracomunitária
do dístico identificador do Estado-Membro de matrícula
dos veículos a motor e seus reboques**

(apresentada pela Comissão)



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. Situação actual

1. A legislação comunitária estabelece um conjunto de disposições que permite a livre circulação dos veículos a motor (e seus reboques) no território comunitário.

Todavia, outras disposições, decorrentes da Convenção de Viena sobre a circulação rodoviária¹, continuam a ser aplicadas em alguns Estados-Membros.

A este respeito, é necessário notar que a Alemanha, a Austria, a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Grécia, o Luxemburgo e a Suécia são Partes contratantes da referida Convenção, que a Espanha, a Itália, Portugal e Reino Unido a assinaram mas não ratificaram e que a Comunidade não é Parte contratante.

Assim, o nº 1 do artigo 37º da Convenção prevê que todos os veículos a motor em circulação internacional devem apresentar na sua retaguarda, para além do respectivo número de matrícula, um dístico identificador do Estado onde se encontram matriculados. O nº 3 do referido artigo estabelece que a composição e as modalidades de aposição do dístico identificador em questão deverão ser conformes com o definido no anexo 3 da Convenção.

O anexo 3 da Convenção estipula que o dístico identificador deve satisfazer, nomeadamente, as seguintes exigências (ver fig. 1):

- ser composto por uma a três letras em caracteres latinos maiúsculos, para os quais são estabelecidas dimensões mínimas,
- as letras serão apresentadas em cor preta sobre um fundo branco de forma elipsoidal,
- o dístico identificador não deve ser incluído no número de matrícula ou ser colocado de tal forma que possa ser confundido com este ou prejudicar a sua visibilidade.

¹ Convenção sobre a circulação rodoviária, feita em Viena em 8 de Novembro de 1968, incluindo as alterações que entraram em vigor em 3 de Setembro de 1993. Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

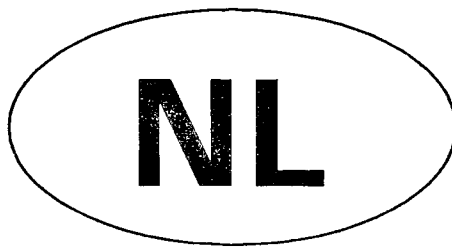


Fig. 1

2. No quadro de acções com vista à sensibilização dos cidadãos para a construção europeia e na sequência de uma resolução do Parlamento Europeu² que solicitava à Comissão que apresentasse as propostas adequadas para que a bandeira europeia figurasse nas chapas de matrícula, os serviços da Comissão, em conjunto com os peritos governamentais, definiram, em finais dos anos oitenta, requisitos técnicos com vista à definição de um modelo comunitário de chapa de matrícula.

A característica principal do modelo em causa é o facto de este apresentar, na sua extremidade esquerda, uma zona vertical azul na qual estão inseridos, na parte superior, um círculo de doze estrelas amarelas representando a bandeira comunitária e, na parte inferior, as letras que simbolizam o Estado-Membro da matrícula (ver fig. 2).

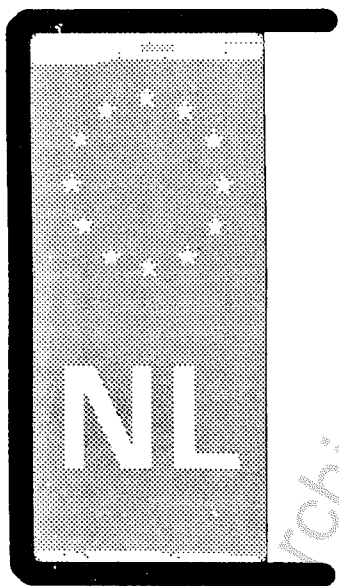


Fig. 2

Apesar de, de acordo com o princípio da subsidiariedade, este modelo não ter sido objecto de uma proposta oficial da Comissão, já entrou em vigor há alguns anos em vários Estados-Membros, numa base obrigatória (IRL, P) ou voluntária (D, F).

² PE 125603 de 14 de Setembro de 1988.

3. Convencidos de poder circular livremente num espaço sem fronteiras, muitos condutores cujo veículo apresenta o “modelo comunitário” de chapa de matrícula (fig.2) pensam estar dispensados de apor, além disso, o símbolo do Estado-Membro de matrícula na retaguarda do seu veículo (fig. 1).

Todavia, o facto de alguns Estados-Membros aplicarem as disposições do artigo 37º da Convenção de Viena a todos os veículos que circulem no seu território, incluindo os veículos que apresentam o dístico identificador tal como indicado no ponto 2, e sancionarem o não respeito das referidas disposições pelo pagamento de multas, levou a Comissão a considerar necessário impor uma obrigação de reconhecimento das chapas que apresentam o dístico identificador tal como previsto no anexo da presente proposta aos Estados-Membros que exigem o dístico identificador em conformidade com o anexo 3 da Convenção de Viena.

4. A Comissão é de opinião que o dístico identificador de matrícula de acordo com o estabelecido nos requisitos técnicos do modelo comunitário responde aos objectivos de identificação do Estado-Membro de matrícula tal como pretendido pela Convenção de Viena, apresentando mesmo vantagens, nomeadamente:

- uma indicação clara da pertença do veículo a um dos Estados-Membros da Comunidade;
- o valor incontestável da informação dado o dístico identificador se encontrar inscrito na chapa de matrícula propriamente dita (e não num autocolante cuja origem e apresentação são decididas pelo proprietário do veículo); é relativamente frequente verem-se autocolantes com sinais de matrícula que não correspondem ao país no qual o veículo se encontra matriculado;
- a garantia da presença da informação não só na retaguarda como na frente do veículo.

Deste modo, para facilitar a livre circulação das pessoas na CE, é oportuno prever que qualquer veículo que apresente um dístico identificador em conformidade com o anexo da presente proposta possa circular livremente no território de outro Estado-Membro.

B. Objectivos da proposta de regulamento

- A proposta pretende que os Estados-Membros que, valendo-se das disposições do artigo 37º da Convenção de Viena, exigem que os veículos matriculados noutro Estado-Membro apresentem um dístico identificador de matrícula quando em circulação no seu território, reconheçam igualmente o dístico identificador quando este é apresentado em conformidade com os requisitos do anexo do presente regulamento.
- A proposta não pretende tornar obrigatória para todos os veículos matriculados num Estado-Membro da CE a presença do dístico

identificador em conformidade com o anexo. A proposta obriga os Estados-Membros e, nomeadamente, os que exigem para a circulação no respectivo território a presença do dístico identificador do Estado-Membro de matrícula em conformidade com o anexo 3 da Convenção de Viena, a reconhecerem igualmente o dístico identificador tal como previsto no anexo da presente proposta.

- A proposta não afecta os direitos e as obrigações decorrentes da Convenção de Viena para os países terceiros que são Partes contratantes. Assim, qualquer veículo que circule no território de um país terceiro Parte contratante da Convenção continua submetido à obrigação de apresentar o dístico identificador em conformidade com o anexo 3 da Convenção.

C. Justificação face ao princípio da subsidiariedade

- a) *Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?*

A proposta tem por objectivo facilitar a circulação rodoviária e a livre circulação dos indivíduos na Comunidade.

- b) *A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou é simultaneamente da competência desta e dos Estados-Membros?*

Competência partilhada.

Artigo 75º.

- c) *Qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-Membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao momento)?*

São afectados:

- os Estados-Membros que emitem ou emitirão chapas de matrícula que incluam o dístico identificador em conformidade com o anexo da presente proposta;
- os Estados-Membros que se fazem valer das disposições do artigo 37º da Convenção de Viena ou incluíram uma disposição semelhante no seu código da estrada.

- d) *Qual a solução mais eficaz em termos de uma comparação entre os meios da Comunidade e os dos Estados-Membros?*

É indispensável agir a nível comunitário para assegurar o reconhecimento mútuo do dístico identificador do país de matrícula apresentado conjuntamente com o símbolo da Comunidade Europeia, sempre que os veículos circulem no território comunitário.

A alteração do anexo 3 da Convenção de Viena representaria apenas uma solução parcial dado que só alguns Estados-Membros são Partes contratantes da Convenção. Além disso, essa alteração:

- deveria ser iniciada por um Estado-Membro, tendo em conta que a Comunidade não é Parte contratante da Convenção;
- exigiria prazos processuais muito mais longos;
- teria poucas hipóteses de ser bem sucedida dado o problema implicar unicamente um número reduzido de Partes da Convenção.

É necessário notar que a adesão da Comunidade à Convenção para efeitos de alteração do anexo 3 permitiria a extensão dos efeitos da alteração aos territórios dos países terceiros que são Partes contratantes da Convenção.

e) *Qual a mais-valia concreta decorrente da acção proposta pela Comunidade e qual o custo de uma não intervenção?*

A principal contribuição seria evitar que os cidadãos cujos veículos estão munidos de chapas de matrícula de modelo comunitário sejam sancionados por multas quando pensam poder circular livremente no território de outro Estado-Membro da Comunidade, espaço sem fronteiras internas, tal como confirmado pelas numerosas queixas dos cidadãos, transmitidas à Comissão ou ao Parlamento Europeu.

f) *Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamentação, reconhecimento mútuo, ...)?*

É necessário recorrer a um regulamento para que as disposições nacionais que transpõem as disposições da Convenção de Viena ou que nelas se inspiram sejam alteradas em conformidade com o regulamento a partir da sua entrada em vigor.

g) *Será necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais, deixando a cargo dos Estados-Membros as medidas de execução?*

É necessário definir os requisitos técnicos do dístico identificador do Estado-Membro de matrícula na chapa de matrícula do veículo (enquanto alternativa às disposições do anexo 3 da Convenção de Viena) de forma suficientemente pormenorizada para permitir o reconhecimento mútuo.

D. Coerência com as outras políticas ou acções comunitárias

A acção enquadra-se na sensibilização e na adesão dos cidadãos europeus à realização de um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação das pessoas, das mercadorias e dos serviços.

E. Teor da proposta

O artigo 1º define os seguintes termos:

- dístico identificador de matrícula

- veículo (em conformidade com as definições utilizadas na legislação comunitária relativa à recepção dos veículos a motor e seus reboques, ou seja, da Directiva 70/156/CEE com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/79/CE, e a Directiva 92/61/CEE).

O artigo 2º determina o campo de aplicação da proposta de regulamento.

O artigo 3º estabelece o princípio segundo o qual os Estados-Membros devem admitir em circulação no seu território os veículos que apresentem um dístico identificador de matrícula conforme com os requisitos do anexo da proposta de regulamento.

O artigo 4º contém as disposições relativas às sanções.

O artigo 5º contém as disposições relativas à entrada em vigor do regulamento.

O anexo contém os requisitos técnicos relativos ao dístico identificador de matrícula objecto do presente regulamento.

F. Interesse para o EEE

Será útil alargar ao território do EEE o princípio do reconhecimento do dístico identificador de matrícula em conformidade com o anexo da proposta para os veículos da Comunidade que apresentem esse sinal.

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

**relativo ao reconhecimento em circulação intracomunitária
do dístico identificador do Estado-Membro de matrícula
dos veículos a motor e seus reboques**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1, alínea d), do seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³, deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 189º-C do Tratado e em cooperação com o Parlamento Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁵,

Considerando que a Comunidade adoptou um certo número de medidas destinadas a estabelecer a realização de um mercado interno que compreende um espaço sem fronteiras no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada de acordo com as disposições do Tratado;

Considerando que vários Estados-Membros são Partes contratantes na Convenção de Viena de 1968 sobre a circulação rodoviária, cujo artigo 37º prevê que todos os veículos em circulação internacional apresentem na sua retaguarda, para além do respectivo número de matrícula, um dístico identificador do Estado onde esse se encontra matriculado; que a composição e as modalidades de aposição do dístico identificador devem ser conformes com as disposições do anexo 3 da Convenção;

Considerando que a Comunidade não é Parte contratante na Convenção e que alguns dos seus Estados-Membros que o são se fazem valer das disposições do artigo 37º da Convenção; que, deste modo, esses Estados-Membros exigem que os veículos em

3

4

5

proveniência dos outros Estados-Membros apresentem o dístico identificador previsto pelo anexo 3 da Convenção de Viena; que os referidos Estados-Membros não reconhecem outros sinais distintivos, tais como os sinais presentes nas chapas de matrícula, que, apesar de indicarem o Estado-Membro de matrícula do veículo, não são conformes com o anexo 3 da Convenção de Viena;

Considerando que vários Estados-Membros introduziram um modelo de chapa de matrícula que apresenta, na extremidade esquerda do número de matrícula, uma superfície azul contendo as doze estrelas amarelas, representando a bandeira europeia, e o dístico identificador do Estado-Membro de matrícula; que esse dístico identificador responde, no que respeita ao transporte intracomunitário, aos objectivos de identificação do Estado de matrícula estabelecidos pelo artigo 37º da Convenção de Viena;

Considerando que é portanto necessário que os Estados-Membros que exigem que os veículos provenientes dos outros Estados-Membros apresentem o dístico identificador do Estado de matrícula, também reconheçam o sinal tal como previsto no anexo do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- 1) “Dístico identificador de matrícula”, um conjunto composto por uma a três letras em caracteres latinos maiúsculos designando o Estado-Membro no qual o veículo se encontra matriculado, tal como definido no anexo;
- 2) “Veículo”, qualquer veículo a motor como definido:
 - na Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/79/CE⁶;
 - na Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas⁷.

⁶ Directiva 96/79/CE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996,

JO n° L 18 de 21.01.1997, p.7.

⁷ JO n° L 225 de 10.08.1992, p.72.

Artigo 2º

O presente regulamento aplica-se aos veículos matriculados nos Estados-Membros e que circulam na Comunidade.

Artigo 3º

Os Estados-Membros que exigem que os veículos matriculados noutro Estado-Membro apresentem um dístico identificador de matrícula quando em circulação no seu território, reconhecem o dístico identificador de matrícula apresentado em conformidade com as disposições do anexo do presente regulamento.

Artigo 4º

Os Estados-Membros determinarão o regime de sanções aplicáveis às violações das disposições do presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação dessas sanções. As sanções assim previstas serão efectivas, proporcionadas e dissuasoras. Os Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão o mais tardar em, e todas as alterações posteriores que lhes digam respeito o mais rapidamente possível.

Artigo 5º

A presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho

O Presidente

**Requisitos para a aposição, na extremidade esquerda da chapa de matrícula,
do dístico identificador do Estado-membro de matrícula**



Cores:

- 1) Fundo azul retroreflector
(referência de Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Doze estrelas amarelas retroreflectoras
- 3) Dístico identificador retroreflector do
Estado-membro de matrícula, de cor branca ou
amarela semelhante ao fundo da chapa de matrícula
na qual está aposto

Composição e dimensões:

- 1) Fundo azul: altura = mín. 100 mm
largura = mín. 40 mm, máx. 50 mm
- 2) Doze estrelas cujos centros estão dispostos num raio
de 15 mm; distância entre dois vértices opostos de
uma mesma estrela = 4 a 5 mm
- 3) Dístico identificador do Estado-membro de
matrícula
altura = 20 mm;
espessura do traço = 4 a 5 mm

As dimensões acima indicadas podem ser reduzidas
proporcionalmente para as chapas de matrícula dos
motociclos.

COM(97) 366 final

DOCUMENTOS

PT

07 14 02

N.º de catálogo : CB-CO-97-354-PT-C

ISBN 92-78-22646-7

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

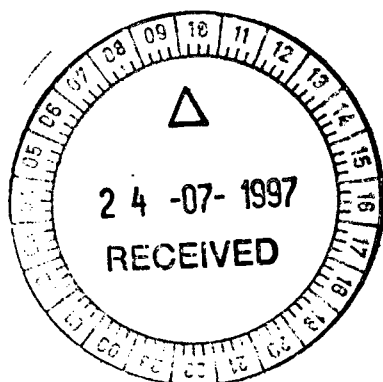
L-2985 Luxemburgo



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.07.1997
COM(97) 366 final

97/0199 (SYN)



Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

**relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del
Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. Situación actual

1. El Derecho comunitario dispone de un conjunto de disposiciones que permiten a los vehículos automóviles (y sus remolques) circular libremente por el territorio comunitario.

No obstante, hay otras disposiciones, incluidas en el Convenio de Viena sobre circulación por carretera¹, que siguen siendo de aplicación en algunos Estados miembros.

A este respecto, hay que señalar que Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Luxemburgo y Suecia son partes contratantes de ese Convenio, que España, Italia, Portugal y el Reino Unido lo han firmado, pero no lo han ratificado y que la Comunidad no es parte contratante.

Tal es el caso, en particular, del artículo 37 del Convenio que prevé que todo automóvil que circule internacionalmente debe llevar en la parte posterior, además de su número de matrícula, un signo distintivo del Estado donde está matriculado [...] y que la composición y las modalidades de aplicación del signo distintivo a que se refiere ese artículo deben cumplir las disposiciones del Anexo 3 del Convenio.

El Anexo 3 del Convenio establece que el signo distintivo debe reunir, en particular, las características siguientes (véase la fig. 1):

- componerse de entre una y tres letras latinas mayúsculas cuyas dimensiones mínimas se precisan
- las letras serán negras sobre un fondo blanco de forma elíptica
- no estar incluido en el número de matrícula ni puesto de tal manera que pueda confundirse con este o dificultar la legibilidad del mismo.

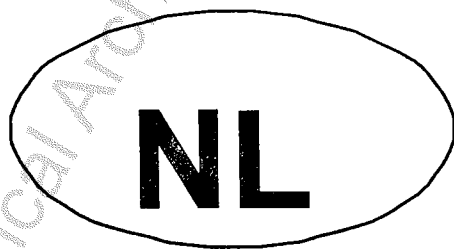


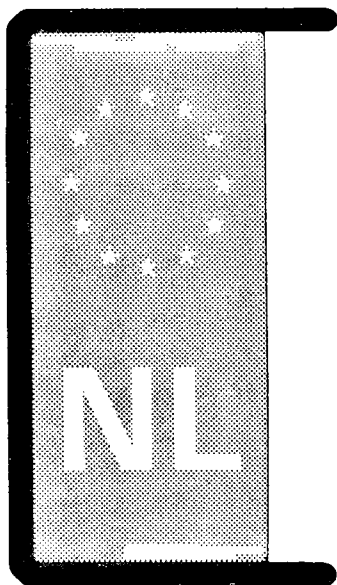
Fig. 1

2. Entre una de las medidas destinadas a sensibilizar a los ciudadanos sobre la construcción europea y a raíz de una Resolución del Parlamento Europeo² en la que se

¹ Convenio sobre circulación por carretera, firmado en Viena el 8 de noviembre de 1968, incluidas las enmiendas que entraron en vigor el 3 de septiembre de 1993. Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

solicitaba de la Comisión que presentara propuestas convenientes para que la bandera europea figurara en las placas de matrícula, los servicios de la Comisión y los expertos de los gobiernos habían redactado, a finales de los años ochenta, una serie de requisitos técnicos destinados a fijar un modelo comunitario de placa de matrícula.

La característica principal de ese modelo es que incluye, en el extremo izquierdo, una zona vertical azul en cuya parte superior figura un círculo de 12 estrellas amarillas que representan la bandera comunitaria y en la inferior, las letras que simbolizan el Estado miembro de matriculación (véase la fig. 2).



Aunque este modelo no ha figurado en una propuesta oficial de la Comisión, por el principio de subsidiariedad, ha sido introducido posteriormente en varios Estados miembros obligatoria (IRL, P) u optativamente (D, F).

Fig. 2

3. Convencidos de poder circular libremente en un espacio sin fronteras, numerosos conductores cuyo vehículo lleva “el modelo comunitario” de placa de matrícula (fig. 2), se creen eximidos de poner, además, el signo del Estado miembro de matriculación en la parte posterior de su vehículo (fig. 1).

Ahora bien, el hecho de que algunos Estados miembros apliquen las disposiciones del artículo 37 del Convenio de Viena a todo vehículo que circule en su territorio, incluidos los vehículos que llevan el signo distintivo indicado en el apartado 2, y que sancionen su incumplimiento exigiendo el pago de una multa, ha llevado a la Comisión a considerar necesario obligar a los Estados miembros que exigen el signo distintivo de acuerdo con el Anexo 3 del Convenio de Viena a reconocer las placas que llevan el signo distintivo previsto en el Anexo de la propuesta.

4. La Comisión considera que el signo distintivo de matriculación en la versión exigida por los requisitos técnicos del modelo comunitario cumple el objetivo de identificar el Estado miembro de matriculación, que es lo que pretende el Convenio de Viena e, incluso, ofrece algunas ventajas, en particular:
 - indicación clara de la pertenencia del vehículo a uno de los Estados miembros de la Comunidad;

- valor innegable de la información, puesto que el signo distintivo está situado en la placa de matrícula propiamente dicha (en lugar de en un adhesivo cuyo origen y presentación quedan en manos de la imaginación del dueño del vehículo); así, no es raro ver adhesivos que llevan signos distintivos de matriculación que no corresponden al país en el cual está matriculado el vehículo;
- presencia garantizada de la información tanto en la parte posterior como en la delantera del vehículo.

Por lo tanto, con el fin de facilitar la libre circulación de las personas dentro de la CE, procede establecer que todo vehículo que lleve un signo distintivo conforme al Anexo de la propuesta puede circular libremente en el territorio de otro Estado miembro.

B. Objetivos de la propuesta de Reglamento

El objetivo de la propuesta es que los Estados miembros que, amparándose en las disposiciones del artículo 37 del Convenio de Viena, exigen que los vehículos matriculados en otro Estado miembro lleven un signo distintivo de matriculación cuando circulan en su territorio, reconozcan también el signo distintivo que se ajusta a las condiciones del Anexo del presente Reglamento.

La finalidad de la propuesta no es obligar a todo vehículo matriculado en un Estado miembro de la CE a llevar el signo distintivo del Anexo. La propuesta exige de los Estados miembros y, en particular, de los que piden para la circulación en su territorio que los vehículos lleven el signo distintivo del Estado miembro de matriculación de acuerdo con el Anexo 3 del Convenio de Viena, que reconozcan también el signo distintivo previsto en el Anexo de la propuesta.

La propuesta no afecta a los derechos y obligaciones que el Convenio de Viena exige de los Estados terceros que son partes contratantes. Por lo tanto, todo vehículo que circule en el territorio de un Estado tercero parte contratante del Convenio sigue estando sujeto a la obligación de llevar el signo distintivo de acuerdo con el Anexo 3 del Convenio.

C. Justificación en relación con el principio de subsidiariedad

a) ¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones que incumben a la Comunidad?

La propuesta tiene por objeto facilitar la circulación vial y la libre circulación de las personas dentro de la Comunidad.

b) La medida prevista ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o es competencia compartida con los Estados miembros?

Competencia compartida.

Artículo 75

c) ¿Cuál es la dimensión comunitaria del problema? (por ejemplo, ¿a cuántos Estados afecta y qué solución se ha aplicado hasta ahora?

Afecta a:

- los Estados miembros que otorgan o otorgarán las placas de matrícula que incluyen el signo distintivo de acuerdo con el anexo de la presente propuesta
- los Estados miembros que se amparan en las disposiciones del artículo 37 del Convenio de Viena o han introducido una disposición similar en su Código de la Circulación.

d) ¿Cuál es la solución más eficaz tras comparar los medios de la Comunidad y los de los Estados miembros?

Es indispensable una medida a escala comunitaria con el fin de garantizar el reconocimiento mutuo del signo distintivo del país de matriculación junto con el símbolo de la Comunidad Europea, cuando el vehículo circule por el territorio comunitario.

La modificación del Anexo 3 del Convenio de Viena sólo sería una solución parcial, puesto que únicamente algunos Estados miembros son partes contratantes del Convenio. Además, tal modificación:

- debe pedirla un Estado miembro, ya que la Comunidad no es parte contratante del Convenio;
- implica un procedimiento muy largo;
- tendría pocas oportunidades de tener éxito, puesto que el problema sólo afecta a un número limitado de partes del Convenio.

Hay que señalar que si la Comunidad se adhiere al Convenio con el objetivo de modificar el Anexo 3, la modificación tendría efecto en el territorio de los terceros Estados partes contratantes del Convenio.

e) ¿Cuál sería la aportación concreta de la medida comunitaria prevista y cuál sería el coste de no adoptarla?

La principal aportación sería evitar que los ciudadanos cuyo vehículo lleva el modelo europeo de placa de matrícula sean sancionados con multas cuando creen poder circular libremente en el territorio de otro Estado miembro de la Comunidad, un espacio sin fronteras internas. Así lo corroboran las numerosas quejas de los ciudadanos transmitidas a la Comisión o al Parlamento Europeo.

f) ¿Con qué modalidades de actuación cuenta la Comunidad (recomendación, ayuda económica, reglamentación, reconocimiento mutuo,...)?

Resulta necesario un Reglamento para poder modificar, de acuerdo con mismo y a partir de su entrada en vigor, las disposiciones nacionales que incorporan las disposiciones del Convenio de Viena o se inspiran en estas.

g) *¿Es necesaria una reglamentación uniforme o basta una Directiva que marque objetivos generales y deje la ejecución en manos de los Estados miembros?*

Es necesario fijar los requisitos técnicos referentes al signo distintivo del Estado miembro de matriculación en la placa de matrícula del vehículo (como alternativa a disposiciones del Anexo 3 del Convenio de Viena), con el detalle suficiente para poder exigir el reconocimiento mutuo.

D. Coherencia con las demás políticas y medidas comunitarias

Esta media contribuye a la sensibilización de los ciudadanos europeos y a su asociación a la realización de un espacio sin fronteras interiores en el cual esté garantizada la libre circulación de las personas, bienes y servicios.

E. Contenido de la propuesta

El artículo 1 define los siguientes términos:

- signo distintivo de matriculación
- vehículo (de acuerdo con las definiciones utilizadas en la legislación comunitaria sobre la homologación de los vehículos de motor y sus remolque, es decir, la Directiva 70/156/CEE, en su versión modificada por la Directiva 96/79/CEE, así como la Directiva 92/61/CEE).

El artículo 2 determina el campo de aplicación de la propuesta de Reglamento.

El artículo 3 establece el principio según el cual los Estados miembros deben autorizar la circulación en su territorio de los vehículos que lleven un signo distintivo de matriculación conforme a las condiciones del Anexo de la propuesta de Reglamento.

El artículo 4 incluye las disposiciones relativas a las sanciones.

El artículo 5 incluye las disposiciones relativas a la entrada en vigor del Reglamento.

El Anexo incluye los requisitos técnicos relativos al signo distintivo de matriculación objeto del Reglamento.

F. Interés para el EEE

Sería útil extender al territorio del EEE el principio del reconocimiento del signo distintivo de matriculación conforme al Anexo de la propuesta para los vehículos de la Comunidad que lleven ese signo.

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, la letra d) del apartado 1 de su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión¹, de conformidad con el procedimiento del artículo 189 C del Tratado y en cooperación con el Parlamento Europeo²,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social³,

Considerando que la Comunidad ha aprobado una serie de medidas destinadas a establecer un mercado interior que implica un espacio sin fronteras en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales según las disposiciones del Tratado;

Considerando que varios Estados miembros son partes contratantes del Convenio de Viena de 1968 sobre circulación por carretera, en cuyo artículo 37 se prevé que todo automóvil que circule internacionalmente debe llevar en la parte posterior, además del número de matrícula, un signo distintivo del Estado en el que está matriculado; que la composición y las modalidades de aplicación del signo distintivo deben ajustarse a las disposiciones del Anexo 3 del Convenio;

Considerando que la Comunidad no es parte contratante del Convenio y que algunos de sus Estados miembros que sí son parte se amparan en las disposiciones del artículo 37 del Convenio; que, por lo tanto, esos Estados miembros exigen de los vehículos procedentes de los demás Estados miembros que lleven el signo distintivo previsto en el Anexo 3 del Convenio de Viena; que esos Estados miembros no reconocen otros signos distintivos

1

2

3

que figuran en las placas, los cuales, aunque indican el Estado miembro de matriculación del vehículo, no cumplen el Anexo 3 del Convenio de Viena;

Considerando que varios Estados miembros han introducido un modelo de placa de matrícula en la que figura, a la izquierda del número de matrícula, una zona de color liso azul que incluye las 12 estrellas amarillas de la bandera europea, por un lado, y, por otro, el signo distintivo del Estado miembro de matriculación; que este signo distintivo cumple, en lo que se refiere al transporte intracomunitario, los objetivos de identificación del Estado de matriculación del artículo 37 del Convenio de Viena;

Considerando que, por lo tanto, es necesario que los Estados miembros que exigen de los vehículos procedentes de los miembros Estados miembros que lleven el signo distintivo del Estado de matriculación, reconozcan también el signo previsto en el Anexo del Reglamento;

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

A efectos del presente Reglamento, se entiende por:

- 1) “signo distintivo de matriculación”: un conjunto compuesto de una a tres letras latinas mayúsculas que designan el Estado miembro en el cual está matriculado el vehículo, tal y como se define en el anexo;
- 2) “vehículo”: todo vehículo de motor concorde con la definición de:
 - la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las homologación de los vehículos de motor y de sus remolques, en su versión modificada⁴;
 - la Directiva 92/61/CEE⁵ del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas.

Artículo 2

⁴ Directiva del Consejo 96/79/CE, de 16 de diciembre de 1996, D.O. n° L 18, 21.01.1997, p. 7.

⁵ D.O. N° L 225, 10.8.1992, p 72.

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos matriculados en los Estados miembros que circulen en la Comunidad.

Artículo 3

Los Estados miembros que exijan de los vehículos matriculados en otro Estado miembro que lleven un signo distintivo de matriculación cuando circulen por su territorio reconocerán el signo distintivo de matriculación que cumpla las condiciones del Anexo del presente Reglamento.

Artículo 4

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el ..., así como, con la mayor brevedad, toda modificación ulterior de las mismas cuanto antes.

Artículo 5

El presente Reglamento entrará en vigor al vigésimo día de su publicación en el D.O.C.E.

El presente Reglamento es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros.

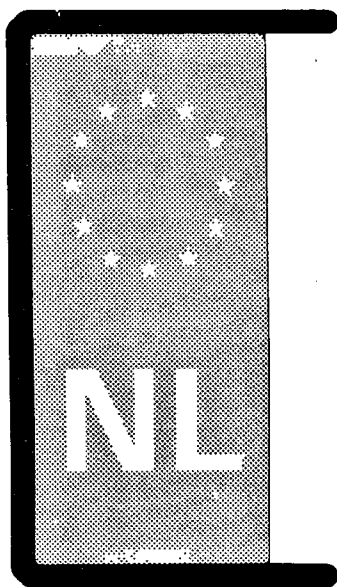
Hecho en Bruselas

Por el Consejo

El Presidente

ANEXO

Requisitos para la inclusión en el extremo izquierdo de la placa de matrícula del signo distintivo del Estado miembro de matriculación



Colores:

- 1) Fondo azul reflectante
(referencia de Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Doce estrellas amarillas reflectantes
- 3) Signo distintivo reflectante del Estado miembro de matriculación de un color blanco o amarillo similar al del fondo de la placa de matrícula en la que está situado

Composición y dimensiones:

- 1) Fondo azul: altura = mín. 100 mm
anchura = mín. 40 mm, máx. 50 mm
 - 2) Doce estrellas cuyos centros estén situados en un radio de 15 mm; distancia entre dos puntas opuestas de una misma estrella = 4 a 5 mm
- Las dimensiones anteriormente citadas podrán reducirse proporcionalmente en las placas de matrícula de las motocicletas.

ISSN 0257-9545

COM(97) 366 final

DOCUMENTOS

ES

07 14 02

N° de catálogo : CB-CO-97-354-ES-C

ISBN 92-78-22638-6

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 15.07.1997
KOM(97) 366 lopull

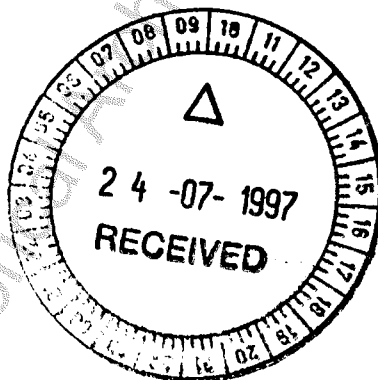
97/0199 (SYN)

Ehdotus

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

**moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröinnistä vastaavan
jäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä**

(komission esittämä)



PERUSTELUT

A. Nykytilanne

1. Yhteisön lainsäädännössä vaaditaan säännöksiä, joiden perusteella moottoriajoneuvoilla (ja niiden perävaunuilla) voi liikennöidä vapaasti yhteisön alueella.

Eräissä jäsenvaltioissa sovelletaan kuitenkin yhä tieliikennettä koskevaan Wienin yleissopimukseen perustuvia säännöksiä¹.

Huomattakoon tässä yhteydessä, että Itävalta, Kreikka, Luxemburg, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi ja Tanska ovat yleissopimuksen sopimuspuolia. Espanja, Italia, Portugali ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat allekirjoittaneet yleissopimuksen, mutta eivät ole ratifioineet sitä. Yhteisö ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli.

Tämä koskee erityisesti sopimuksen 37 artiklaa, jossa määrätään, että:

“1. Kansainvälisessä liikenteessä olevassa moottoriajoneuvossa tulee olla takana rekisterinumeron lisäksi rekisteröintivaltion tunnusmerkki.

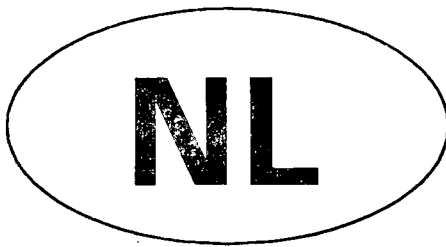
...

3. Tässä artiklassa mainitun tunnusmerkin ja sen sijoituksen tulee olla tämän yleissopimuksen 3 liitteen mukainen.”

Sopimuksen liitteessä 3 määrätään, että tunnusmerkin on täytettävä seuraavat vaatimukset (katso kuva 1):

- sen tulee muodostua vähintään yhdestä ja enintään kolmesta isosta latinalaisesta kirjaimesta, joiden vähimmäiskoko on määritelty tarkasti;
- kirjainten on oltava mustia valkoisella ellipsinmuotoisella pohjalla;
- tunnusmerkkiä ei saa yhdistää rekisterinumeroon tai muuten sijoittaa siten, että se voitaisiin sekoittaa jälkimmäiseen, tai että rekisterinumeron luettavuus huononisi.

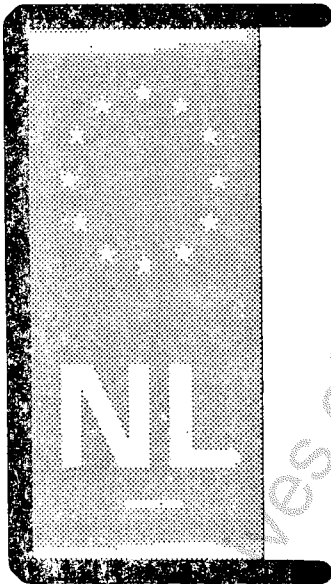
¹ Wienissä marraskuun 8 päivänä 1968 tehty tieliikennettä koskeva yleissopimus, johon sisältyvät 3 päivänä syyskuuta 1993 voimaan tulleet muutokset. Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomissio.



2.

Kuva 1 Osana toimia, joiden tarkoituksena on lisätä yleistä tietoisuutta Euroopan rakentamisesta, ja Euroopan parlamentin annettua päätöslauselman², jossa komissiota pyydettiin esittämään asianmukaisia ehdotuksia Euroopan lipun näkymiseksi rekisterikilvissä, komission yksiköt ja eri valtioiden asiantuntijat määrittelivät 1980-luvun lopulla yhteisön rekisterikilven mallin tekniset vaatimukset.

Mallin tärkein ominaispiirre on sen vasemman reunan pystysuora sininen alue, jonka yläosassa on yhteisön lippua esittävä 12 keltaisen tähden kehä, jonka alapuolella on sen rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion nimen lyhenne (katso kuva 2).



Kuva 2

Vaikka toissijaisuusperiaatteen vuoksi ei olekaan esitetty tätä mallia koskevaa komission virallista ehdotusta, se on sittemmin otettu eräissä jäsenvaltioissa käyttöön (Irlannissa ja Portugalissa) pakollisena tai vapaaehtoisena (Ranskassa ja Tanskassa).

² EP 125603, 14.9.1988

3. Monet kuljettajat, joiden ajoneuvoissa on yhteisön mallin mukainen rekisterikilpi (kuva 2), uskovat varmasti voivansa liikkua vapaasti rajattomalla alueella ja jättää lisäksi sijoittamatta näkyviin rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnuksen (kuva 1) ajoneuvonsa takana.

Joissakin jäsenvaltioissa sovelletaan Wienin yleissopimuksen 37 artiklan määräyksiä kaikkiin niiden alueella liikennöiviin ajoneuvoihin, mukaan lukien ne ajoneuvot, joissa on 2 kohdassa osoitettu tunnusmerkki. Niitä ajoneuvoja, joissa tätä merkkiä ei ole, sakotetaan. Tämä on johtanut komission pitämään tarpeellisenä velvoittaa ne jäsenvaltiot, joissa vaaditaan Wienin yleissopimuksen liitteen 3 mukainen tunnusmerkki, tunnustamaan ehdotuksen liitteessä tarkoitetun kaltainen tunnusmerkki.

4. Komissio on sitä mieltä, että yhteisön mallin teknisissä vaatimuksissa määrätyn kaltainen rekisteröinnin tunnusmerkki täyttää Wienin yleissopimuksessa tarkoitetut kunkin jäsenvaltion tunnistamistavoitteet ja että siitä on vielä etujakin, erityisesti seuraavia:

- se osoittaa selvästi, että ajoneuvo on rekisteröity jossakin yhteisön jäsenvaltioista;
- siinä esitettyjen tietojen arvo ei ole kiistettävissä, koska tunnusmerkki on osa itse rekisterikilpeä (eikä esimerkiksi tarra, jonka alkuperä ja ulkonäkö jäävät ajoneuvon omistajan oman mielikuvituksen varaan); näin ollen ei ole harvinaista nähdä tarroja, joiden rekisteröintimerkit poikkeavat ajoneuvon merkintätavoista;
- se on varmasti nähtävissä niin ajoneuvon takana kuin sen edessäkin.

Näin ollen henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottamiseksi Euroopan yhteisössä olisi ennakoitava, että kaikkien ajoneuvojen, joissa on ehdotuksen liitteen mukainen tunnusmerkki, on voitava saada liikkua vapaasti toisen jäsenvaltion alueella.

B. Ehdotetun asetuksen tavoitteet

- Ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa, että ne jäsenvaltiot, joissa Wienin yleissopimuksen 37 artiklan määräysten perusteella vaaditaan niiden alueella liikkuvilta, toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta rekisteröinnin tunnusmerkkiä, tunnustavat myös tämän asetuksen liitteen säännösten mukaisesti näkyvän tunnusmerkin.
- Ehdotuksen tarkoituksena ei ole velvoittaa pitämään kaikissa jossakin EY:n jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa liitteen mukaista tunnusmerkkiä. Sillä velvoitetaan jäsenvaltiot, erityisesti ne, jotka vaativat alueellaan liikkuvilta ajoneuvoilta rekisteröintivaltion tunnusmerkkiä Wienin yleissopimuksen liitteen 3 mukaisesti, tunnustamaan myös ehdotuksen liitteessä tarkoitettu tunnusmerkki.

Ehdotus ei koske Wienin yleissopimuksen sopimuspuolina olevien kolmansien maiden oikeuksia ja velvoitteita. Näin ollen kaikissa ajoneuvoissa, jotka liikennöivät yleissopimuksessa sopimuspuolena olevan kolmannen maan alueella, on yhä oltava tunnusmerkki yleissopimuksen liitteen 3 mukaisesti.

C. Perustelut toissijaisuusperiaatteen kannalta

a) *Mitkä ovat suunnitellun toiminnan tavoitteet yhteisön velvoitteiden kannalta?*

Ehdotuksen tarkoituksena on helpottaa yhteisön sisäistä tieliikennettä ja henkilöiden vapaata liikkuvuutta.

b) *Kuuluuko suunniteltu toiminta yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan vai jäsenvaltioiden kanssa jaettuun toimivaltaan?*

Jaettuun toimivaltaan
Perustamissopimuksen 75 artikla

c) *Missä määrin ongelma on yhteisönlajauiinen (esimerkiksi montaako jäsenvaltiota asia koskee ja miten asia on hoidettu tähän saakka)?*

Asia koskee:

- jäsenvaltioita, jotka antavat nykyisin tai tulevaisuudessa rekisterikilpiä, joissa on tunnusmerkki tämän ehdotuksen liitteen mukaisesti
- jäsenvaltioita, joissa sovelletaan Wienin yleissopimuksen 37 artiklan määräyksiä tai joiden liikennesääntöihin on liitetty samankaltainen säännös

d) *Mikä on tehokkain ratkaisu verrattaessa yhteisön keinoja jäsenvaltioiden keinoihin?*

Toiminta yhteisön tasolla on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että yhdessä Euroopan yhteisön tunnuksen kanssa näkyvillä oleva rekisteröintimaan tunnusmerkki tunnustetaan vastavuoroisesti ajoneuvon liikennöidessä yhteisön alueella.

Wienin yleissopimuksen liitteen 3 tarkistaminen olisi vain osittainen ratkaisu, koska vain osa jäsenvaltioista on yleissopimuksessa sopimuspuolina. Lisäksi

- tällaisen tarkistuksen on oltava jonkin jäsenvaltion alulle panema ottaen huomioon sen, että yhteisö ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli
- tarkistus edellyttäisi erittäin pitkäjänteisiä menettelyjä
- tarkistus tuskin johtaisi tuloksiin, koska ongelma koskee vain rajallista määrää yleissopimuksen sopimuspuolista.

On huomattava, että yhteisön liittyminen yleissopimukseen liitteen 3 tarkistuttamiseksi mahdollistaisi tarkistuksen vaikutusten ulottamisen

koskemaan yleissopimuksen sopimuspuolina olevien kolmansien maiden alueita.

e) *Mikä olisi suunnitellun yhteisötoiminnan lisäarvo käytännössä ja toiminnan toteuttamatta jättämisen hinta?*

Sen tärkein vaikutus olisi, että ne kansalaiset, joiden ajoneuvossa on yhteisön mallin mukainen rekisterikilpi, välttyvät sakotukselta uskoessaan voivansa liikkua vapaasti jossakin toisessa jäsenvaltiossa yhteisön muodostamalla alueella, jossa ei ole sisäisiä rajoja.

f) *Millaisia toimintatapoja yhteisöllä on käytössään (suositukset, rahoitustuki, säännösten antaminen, vastavuoroinen tunnistaminen tms.)?*

Asetus on tarpeen, jotta Wienin yleissopimuksen säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä saattavat kansalliset säännökset tai niihin pohjautuvat säännökset voitaisiin mukauttaa asetuksen mukaisesti sen voimaantulosta alkaen.

g) *Tarvitaanko yhtenäistä lainsäädäntöä vai riittääkö direktiivi, jossa asetetaan yleiset tavoitteet ja siirretään toimeenpano jäsenvaltioiden tasolle?*

On tarpeen säätää ajoneuvon rekisterikilpeen sijoitettavan rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnusmerkin teknisistä vaatimuksista (vaihtoehtona Wienin yleissopimuksen liitteen 3 määräyksille) riittävän tarkasti, jotta sen vastavuoroista tunnustamista voidaan vaatia.

D. Yhteensopivuus yhteisön muun politiikan tai toiminnan kanssa

Toimella lisätään osaltaan Euroopan kansalaisten tietoisuutta alueesta, jossa ei ole sisäisiä rajoja ja jossa henkilöiden, tavaroiden ja palveluiden vapaa liikkuvuus on varmistettu, ja tämän alueen kannatusta heidän keskuudessaan.

E. Ehdotuksen sisältö

- 1 artiklassa määritellään seuraavat termit:
 - rekisteritunnusmerkki
 - ajoneuvo (moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevassa yhteisön lainsäädännössä, esimerkiksi direktiivissä 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 96/79/ETY, ja direktiivissä 92/61/ETY käytettyjen määritelmien mukaisesti)
- 2 artiklassa määritellään ehdotuksen soveltamisala.
- 3 artiklassa esitetään periaate, jonka mukaan jäsenvaltioiden on päästettävä liikennöimään alueellaan ajoneuvot, joissa on rekisteritunnusmerkki ehdotuksen liitteen säännösten mukaisesti.
- 4 artiklassa esitetään seuraamuksia koskevat säännökset.
- 5 artiklassa esitetään asetuksen voimaan tuloon liittyvät säännökset.

- Liitteessä on asetuksessa mainitun rekisteritunnusmerkin tekniset vaatimukset.

F. Merkittävyys ETA:n kannalta

Olisi hyödyllistä ulottaa periaate ehdotuksen liitteen mukaisen rekisteritunnusmerkin tunnustamisesta koskemaan ETA:n alueella kaikkia niitä yhteisön ajoneuvoja, joissa tämä tunnusmerkki on.

Historical Archives of the European Commission

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnusmerkin tunnustamisesta yhteisön sisäisessä liikenteessä

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan 1 kohdan d alakohdan,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 189 c artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen laaditun komission ehdotuksen¹ ja toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa²,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³,

sekä katsoo, että

yhteisö on vahvistanut joukon toimenpiteitä, joiden avulla pyritään toteuttamaan sisämarkkinat luomalla alue, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääomien vapaa liikkuminen on perustamissopimuksen määräysten mukaisesti turvattu,

useat jäsenvaltiot ovat sopimuspuolia vuonna 1968 tehdyssä tieliikennettä koskevassa Wienin yleissopimuksessa, jonka 37 artiklassa määrätään, että kansainvälisessä liikenteessä olevassa moottoriajoneuvossa tulee olla takana rekisterinumeron lisäksi rekisteröintivaltion tunnusmerkki; tunnusmerkin ja sen sijainnin on oltava yleissopimuksen liitteen 3 määräysten mukainen,

yhteisö ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli ja eräät sopimukseen liittyneet yhteisön jäsenvaltiot käyttävät hyväkseen yleissopimuksen 37 artiklan määräyksiä; kyseiset jäsenvaltiot edellyttävät, että muiden jäsenvaltioiden ajoneuvoissa on Wienin

1

2

3

yleissopimuksen liitteessä 3 määrätty tunnusmerkki; nämä jäsenvaltiot eivät tunnusta muita, esimerkiksi rekisterikilpeen kiinnitettyjä tunnusmerkkejä, jotka eivät ole Wienin yleissopimuksen liitteen 3 mukaisia, vaikka niistä käykin ilmi ajoneuvon rekisteröinyt jäsenvaltio,

useat jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön rekisterikilpimallin, jonka äärilaidassa rekisterinumeron vasemmalla puolella on sinisellä pohjalla Euroopan lipusta muistuttavat 12 keltaista tähteä sekä rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnusmerkki; kyseinen tunnusmerkki vastaa yhteisön sisäisen liikenteen osalta Wienin yleissopimuksen 37 artiklassa tarkoitettuja, rekisteröintivaltion tunnistamista koskevia tavoitteita, ja

on välttämätöntä, että ne jäsenvaltiot, jotka edellyttävät rekisteröintivaltion tunnusmerkin kiinnittämistä muista jäsenvaltioista tuleviin ajoneuvoihin, tunnustavat myös tämän asetuksen liitteen mukaisen tunnuksen,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'rekisteritunnusmerkillä' liitteessä määritellyn mukaista kokonaisuutta, joka muodostuu enintään kolmesta isosta latinalaisesta kirjaimesta, jolla yksilöidään jäsenvaltio, jossa ajoneuvo on rekisteröity,
- 2) 'ajoneuvolla' kaikkia moottoriajoneuvoja siten kuin ne on määritelty:
 - moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetussa direktiivissä 70/156/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna⁴, ja
 - kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/61/ETY⁵.

2 artikla

Tätä asetusta sovelletaan jäsenvaltioissa rekisteröityihin ja yhteisön alueella liikkuviin ajoneuvoihin.

3 artikla

Jäsenvaltiot, jotka edellyttävät, että toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyssä ajoneuvossa on rekisteritunnusmerkki sen liikkeessa niiden alueella, tunnustavat tämän asetuksen liitteen säännösten mukaisesti sijoitetun rekisteritunnusmerkin.

⁴ Neuvoston direktiivi 96/79/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, EYVL N:o L 18, 21.01.1997, s. 7

⁵ EYVL N:o L 225, 10.8.1992, s. 72

4 artikla

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusjärjestelmästä, jota sovelletaan tämän asetuksen säännösten rikkomiseen, ja toteuttava seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikki tarvittavat toimenpiteet. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, suhteutettuja ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä säännökset komissiolle viimeistään ... ja kaikki niiden muutokset mahdollisimman pian.

5 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

Rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnusmerkin sijoittamista rekisterikilven vasempaan laitaan koskevat määräykset

Värit:

- 1) Heijastava sininen pohja (Munsell-viite 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Kaksitoista heijastavaa keltaista tähteä
- 3) Rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion heijastava valkoinen tai keltainen tunnusmerkki, joka on samanvärinen kuin sen rekisterikilven pohja, jolle se on sijoitettu

Koostumus ja mitat:

- 1) Sininen pohja: korkeus: vähintään 100 mm
mm leveys: vähintään 40 mm ja enintään 50 mm
 - 2) Kaksitoista tähteä, joiden keskipisteet on sijoitettu 15 mm:n säteelle; saman tähden kahden vastakkaisen sakaran etäisyys: 4-5 mm
 - 3) Rekisteröinnistä vastaavan jäsenvaltion tunnusmerkki
korkeus: 20 mm
kirjainten paksuus: 4-5 mm
- Moottoripyörien rekisterikilpien kohdalla näitä mittoja voi vähentää niiden keskinäisiä suhteita muuttamatta.

KOM(97) 366 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI

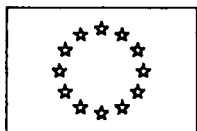
07 14 02

Luettelonumero : CB-CO-97-354-FI-C

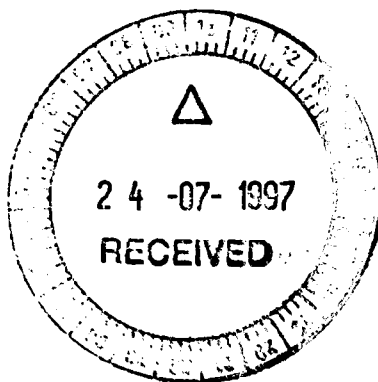
ISBN 92-78-22647-5

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION



Bryssel den 15.07.1997
KOM(97) 366 slutlig

97/0199 (SYN)

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

**om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen
av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon
och släpvagnar till motorfordon är registrerade**

(framlagt av Kommissionen)

MOTIVERING

A. Aktuell situation

1. Gemenskapsrätten innefattar ett antal bestämmelser som gör det möjligt för motorfordon (och släpvagnar till motorfordon) att röra sig fritt på gemenskapens territorium.

I vissa medlemsstater tillämpas emellertid fortfarande andra bestämmelser, vilka härrör från Wien-konventionen om vägtrafik¹.

I detta sammanhang bör det noteras att Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Luxemburg, Sverige, Tyskland och Österrike är konventionsslutande parter, att Förenade kungariket, Italien, Portugal och Spanien har undertecknat men inte ratificerat konventionen, och att gemenskapen inte är konventionsslutande part.

Det rör sig i synnerhet om artikel 37 i konventionen, som har följande lydelse:
"1. På motorfordon i internationell trafik skall förutom registreringsnumret baktill visas nationalitetsmärke för den stat i vilken fordonet är registrerat.
(...)

3. Nationalitetsmärke som avses i denna artikel skall vara utformat och anbragt i enlighet med bestämmelserna i annex 3 till denna konvention."

I annex 3 till konventionen slås fast att nationalitetsmärket skall uppfylla bland annat följande krav (se även figur 1):

- Det skall bestå av en till tre latinska versalbokstäver med vissa minimimått.
- Bokstäverna skall vara i svart färg på en vit bakgrund som skall ha formen av en ellips.
- Märket får inte ingå i registreringsnumret eller anbringas på sådant sätt att det skulle kunna sammanblandas med registreringsnumret eller minska dess läsbarhet.

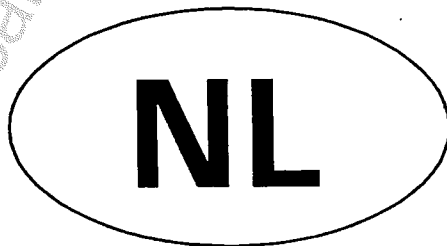
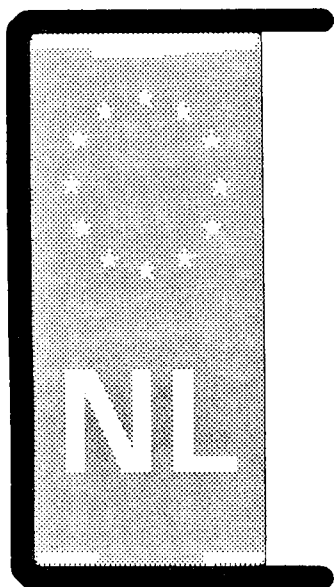


Fig. 1

¹ Konvention om vägtrafik, sluten i Wien den 8 november 1968, med ändringar som trädde i kraft den 3 september 1993. Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa.

2. I slutet av 1980-talet fastställde kommissionen – som ett led i strävan att öka medborgarnas medvetenhet om arbetet med att bygga Europa och som svar på en resolution² där Europaparlamentet krävde att kommissionen skulle lägga fram lämpliga förslag för att göra det möjligt att låta Europa-flaggan finnas med på registreringsskylten – i samarbete med sakkunniga från de nationella regeringarna tekniska specifikationer för en framtida gemenskapsmodell av registreringsskylt.

Den viktigaste egenskapen hos denna modell är att den längst till vänster har ett vertikalt blått fält som överst visar en cirkel av tolv gula stjärnor som representerar gemenskapens flagga och nederst en bokstavskombination som anger i vilken medlemsstat fordonet (eller släpvagnen) är registrerat (se figur 2).



Modellen har inte varit föremål för något formellt förslag från kommissionens sida i enlighet med subsidiaritetsprincipen, men den har sedermera införts i flera medlemsstater, antingen som obligatorisk (Irland och Portugal) eller som ett alternativ (Tyskland och Frankrike).

Fig. 2

3. Ett stort antal trafikanter som har registreringsskyltar av "gemenskapsmodell" (figur 2) på sina fordon är övertygade om att de därmed kan röra sig fritt inom ett område utan gränser och förutsätter följaktligen att de inte därutöver behöver ha symbolen för den medlemsstat där fordonet är registrerat (figur 1) baktill på sina fordon.

Emellertid tillämpar vissa medlemsstater bestämmelserna i artikel 37 i Wien-konventionen på samtliga fordon i trafik på deras territorium, inbegripet sådana fordon som avses i punkt 2 ovan med nationalitetsmärket på registreringsskylten, och utdömer böter om dessa bestämmelser inte följs. Därför anser kommissionen att det är nödvändigt att de medlemsstater som kräver att nationalitetsmärket skall följa bestämmelserna i annex 3 till Wien-konventionen åläggs skyldigheten att godkänna även registreringsskyltar med nationalitetsmärke enligt bilagan till detta förslag.

² P.E. 125603, 14 september 1988.

4. Kommissionen anser att ett nationalitetsmärke som följer de tekniska specifikationerna för gemenskapsmodellen uppfyller Wien-konventionens mål i fråga om möjligheten att avgöra i vilken medlemsstat ett fordon (eller en släpvagn) är registrerat, och att det dessutom medför vissa fördelar, bland annat följande:
- Det framgår tydligt att fordonet kommer från en av gemenskapens medlemsstater.
 - Informationens värde kan inte ifrågasättas eftersom nationalitetsmärket sitter på själva registreringsskylten (och inte på ett klistermärke vars ursprung eller korrekta placering fordonets ägare eventuellt inte känner till); det är inte ovanligt att fordon är försedda med klistermärken med nationalitetsmärke för ett annat land än det där fordonet är registrerat.
 - Informationen finns garanterat inte bara baktill på fordonet, utan även framtill.

Följaktligen finns det, i syfte att underlätta den fria rörligheten för personer inom EG, anledning att föreskriva att fordon med ett nationalitetsmärke i överensstämmelse med bilagan till det här förslaget skall kunna röra sig fritt på en annan medlemsstats territorium.

B. Syfte med förslaget till förordning

Syftet med förslaget är att de medlemsstater som med åberopande av bestämmelserna i artikel 37 i Wien-konventionen kräver att fordon som är registrerade i en annan medlemsstat skall vara försedda med nationalitetsmärke när de är i trafik på deras territorium även skall godkänna nationalitetsmärken som uppfyller specifikationerna i bilagan till denna förordning.

Syftet med förslaget är inte att införa krav på att varje fordon som är registrerat i en EG-medlemsstat skall vara försett med ett nationalitetsmärke enligt bilagan. Genom förslaget införs skyldighet för medlemsstaterna, i synnerhet de medlemsstater som kräver att fordon i trafik på deras territorium skall vara försedda med nationalitetsmärke i enlighet med annex 3 till Wien-konventionen för den medlemsstat där de är registrerade, att godkänna även det nationalitetsmärke som beskrivs i bilagan till förslaget.

Förslaget påverkar inte de rättigheter och skyldigheter som följer av Wien-konventionen vad gäller konventionsslutande tredje land. Följaktligen kommer det även framdeles att krävas att fordon i trafik på territorium tillhörigt konventionsslutande tredje land skall vara försett med nationalitetsmärke enligt annex 3 till konventionen.

C. Motivering mot bakgrund av subsidiaritetsprincipen

a) *Vilka är den planerade åtgärdens mål i förhållande till gemenskapens skyldigheter?*

Förslagets syfte är att underlätta vägtrafiken och den fria rörligheten för personer inom gemenskapen.

b) *Hör den planerade åtgärden till en befogenhet som är exklusiv för gemenskapen eller till en befogenhet som delas med medlemsstaterna?*

Delad befogenhet.
Artikel 75

c) *Vilken är problemets gemenskapsdimension (t.ex. hur många medlemsstater berörs och vilken lösning har tillämpats hittills)?*

Följande medlemsstater berörs:

- De som utfärdar eller kommer att utfärda registreringsskyltar med nationalitetsmärke i enlighet med bilagan till detta förslag.
- De som åberopar bestämmelserna i artikel 37 i Wien-konventionen eller har infört en liknande bestämmelse i sin trafiklagstiftning.

d) *Vilken är den effektivaste lösningen, åtgärder från gemenskapens sida eller från medlemsstaternas sida?*

En åtgärd på gemenskapsnivå är oundgänglig för att säkerställa ömsesidigt erkännande vad gäller fordon i trafik på gemenskapens territorium av nationalitetsmärket för den stat där fordonet är registrerat i de fall där märket förekommer tillsammans med symbolen för Europeiska gemenskapen.

En ändring av annex 3 till Wien-konventionen skulle bara delvis lösa problemet eftersom det bara är vissa medlemsstater som är konventionsslutande parter. Dessutom finns det andra nackdelar med en sådan ändring:

- Initiativet till ändringen måste tas av en medlemsstat eftersom gemenskapen inte är konventionsslutande part.
- Den skulle av procedurskäl ta mycket lång tid.
- Det är osannolikt att den skulle bli verklighet eftersom problemet rör endast ett begränsat antal av de konventionsslutande parterna.

Här bör det noteras att gemenskapens anslutning till konventionen i syfte att få till stånd en ändring av annex 3 skulle kunna göra det möjligt att utvidga ändringens verkan till att omfatta även territorium tillhörigt konventionsslutande tredje land.

- e) *Vilket konkret bidrag skulle den planerade gemenskapsåtgärden ge och vilka olägenheter skulle uppstå om inga åtgärder vidtogs?*

Det viktigaste bidraget vore att den situation undviks som innebär att de medborgare som valt att genom sin registreringsskylt visa att de stöder arbetet med att bygga Europa drabbas av böter när de tror att de kan röra sig fritt på det territorium som tillhör en annan medlemsstat i gemenskapen – ett område utan inre gränser. Det stora antalet klagomål från medborgare som inkommit till kommissionen och Europaparlamentet är bevis för detta.

- f) *Vilka typer av åtgärder står till buds för gemenskapen (rekommendation, ekonomiskt stöd, föreskrifter, ömsesidigt erkännande osv.)?*

Det krävs en förordning för att de relevanta nationella bestämmelserna – dels de bestämmelser varigenom Wien-konventionen införlivas med nationell lagstiftning, dels de bestämmelser som bygger på konventionen – skall kunna ändras i enlighet med denna förordning så snart den trätt i kraft.

- g) *Behövs det enhetliga föreskrifter eller räcker det med ett direktiv där allmänna mål anges men som innebär att medlemsstaterna ges ansvaret för genomförandet?*

Det är nödvändigt att fastställa så detaljerade tekniska specifikationer att ömsesidigt erkännande behövs vad gäller det på fordonets registreringsskylt anbringade nationalitetsmärket för den medlemsstat där fordonet är registrerat (som alternativ till bestämmelserna i annex 3 till Wien-konventionen).

D. Anknytning till gemenskapens politik och åtgärder på andra områden

Åtgärden är ett led i arbetet med att göra EU-medborgarna mer medvetna om, och öka deras stöd för, strävan att skapa ett område utan inre gränser där personer, varor och tjänster kan röra sig fritt.

E. Förslagets innehåll

I artikel 1 definieras följande termer:

- nationalitetsmärke,
- fordon (enligt de definitioner som används i gemenskapslagstiftningen om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till motorfordon, dvs. dels direktiv 70/156/EEG med de ändringar som införts genom direktiv 96/79/EEG, dels direktiv 92/61/EEG).

I artikel 2 avgränsas tillämpningsområdet för förslaget till förordning.

I artikel 3 fastställs principen att medlemsstaterna för trafik på det egna territoriet skall godkänna fordon som är försedda med ett nationalitetsmärke som uppfyller specifikationerna i bilagan till förslaget till förordning.

I artikel 4 finns bestämmelser om sanktioner.

I artikel 5 finns bestämmelser om förordningens ikraftträdande.

I bilagan finns tekniska specifikationer för det nationalitetsmärke som avses i förordningen.

F. Betydelse för EES

Det vore lämpligt att utvidga principen om erkännande av nationalitetsmärke enligt bilagan till förslaget så att den omfattade även gemenskapsfordon med sådant märke som befinner sig på EES-ländernas territorium.

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

**om erkännande vad gäller trafik inom gemenskapen
av nationalitetsmärke för den medlemsstat i vilken motorfordon
och släpvagnar till motorfordon är registrerade**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 d i detta,

med beaktande av kommissionens förslag³, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 189 c i fördraget och i samarbete med Europaparlamentet⁴,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵, och

med beaktande av följande:

Gemenskapen har fattat beslut om ett antal åtgärder med syftet att förverkliga en inre marknad som omfattar ett område utan gränser där varor, personer, tjänster och kapital kan röra sig fritt i enlighet med fördragets bestämmelser.

Flera medlemsstater är parter i Wien-konventionen av år 1968 om vägtrafik. I artikel 37 i denna konvention föreskrivs att det på motorfordon i internationell trafik förutom registreringsnumret baktill skall visas nationalitetsmärke för den stat i vilken fordonet är registrerat; detta nationalitetsmärke skall vara utformat och anbragt i enlighet med bestämmelserna i annex 3 till konventionen.

Gemenskapen är inte part i denna konvention, och vissa av de medlemsstater som är konventionsslutande parter åberopar bestämmelserna i artikel 37 i konventionen och kräver därmed att fordon från andra medlemsstater skall vara försedda med nationalitetsmärke enligt annex 3 till Wien-konventionen; dessa medlemsstater erkänner inte andra

3

4

5

nationalitetsmärken, såsom de märken som finns på fordonets registreringsskylt och som trots att de anger i vilken medlemsstat fordonet är registrerat inte uppfyller kraven i annex 3 till Wien-konventionen.

Flera medlemsstater har infört en modell av registreringsskylt som längst till vänster om registreringsnumret är försedd med ett blått fält som innehåller å ena sidan Europaflaggans tolv gula stjärnor och å andra sidan nationalitetsmärket för den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat; detta nationalitetsmärke uppfyller, vad gäller trafik inom gemenskapen, de mål i fråga om möjlighet att avgöra i vilket land ett fordon är registrerat som avses i artikel 37 i Wien-konventionen.

Därför är det nödvändigt att de medlemsstater som kräver att fordon från andra medlemsstater skall vara försedda med nationalitetsmärke för den stat i vilken de är registrerade erkänner även det nationalitetsmärke som beskrivs i bilagan till denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I denna förordning avses med

- 1) *nationalitetsmärke*: en till tre latinska versalbokstäver som betecknar den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat, i enlighet med beskrivningen i bilagan,
- 2) *fordon*: varje motorfordon enligt definitionerna i
 - direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning för typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, med de ändringar som införts⁶,
 - rådets direktiv 92/61/EEG⁷ av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

Artikel 2

Denna förordning är tillämplig på fordon som är registrerade i medlemsstaterna och som är i trafik inom gemenskapen.

Artikel 3

De medlemsstater som för trafik på sitt territorium kräver att fordon som är registrerade i en annan medlemsstat skall vara försedda med nationalitetsmärke, skall erkänna nationalitetsmärke som uppfyller specifikationerna i bilagan till denna förordning.

⁶ Rådets direktiv 96/79/EG av den 16 december 1996, EGT L 18, 21.01.1997, s. 7.

⁷ EGT L 225, 10.8.1992, s. 72.

Artikel 4

Medlemsstaterna skall fastställa vilka sanktioner som skall tillämpas i fall av brott mot bestämmelserna i denna förordning och skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa dess genomförande. Sanktionerna skall vara verkningsfulla, rimliga och ha avskräckande verkan. Medlemsstaterna skall anmäla sina bestämmelser om sanktioner till kommissionen senast den ..., och skall anmäla varje därefter införd ändring av dessa bestämmelser utan dröjsmål.

Artikel 5

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

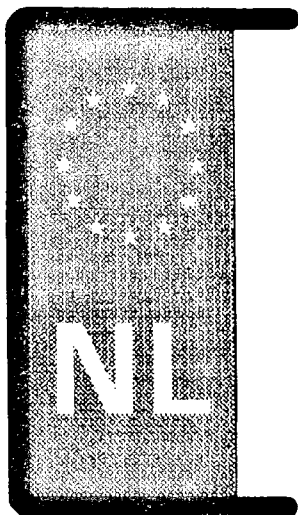
Utfärdad i Bryssel

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA

Mall för anbringande, på registreringsskyltens vänsterkant, av en tydlig bokstavskombination som anger i vilken medlemsstat fordonet (eller släpet) är registrerat



Färger:

- 1) Blå reflekterande bakgrund
Munsell-ciferens 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Tolv gula, reflekterande stjärnor
- 3) Tydlig, reflekterande bokstavskombination som anger i vilken medlemsstat fordonet (eller släpet) är registrerat, i vitt eller gult, samma färg som bakgrunden på den registreringsskylt på vilken den anbringas.

Sammanställning och mått:

- 1) Blått fält: höjd = minst 100mm
bredd = minst 40mm,
högst 50mm
- 2) Tolv stjärnor vars mittpunkter är anordnade i en cirkel med en radie på 15mm. Avståndet mellan två mitt emot varandra liggande strålpetsar på en och samma stjärna skall vara = 4-5mm
- 3) Tydlig bokstavskombination som anger i vilken medlemsstat fordonet (eller släpet) är registrerat

höjd = 20mm
bokstävernas tjocklek = 4-5mm

Ovanstående mått och dimensioner kan minskas i proportion till registreringsskyltar för motorcyklar.

KOM(97) 366 slutlig

DOKUMENT

SV

07 14 02

Katalognummer : CB-CO-97-354-SV-C

ISBN 92-78-22648-3

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

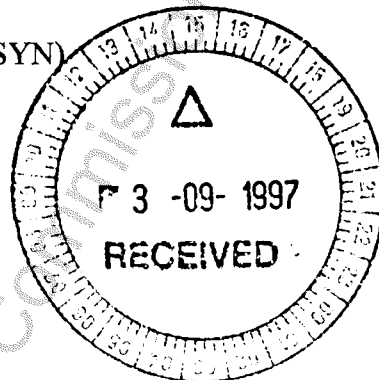
ADDENDUM

au document COM(97) 366 final
du 15.07.1997 : page 11

(ne concerne que la version grecque)

Βρυξέλλες, 25.08.1997
COM(97) 366 τελικό/2

97/0199 (SYN)



Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης
των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των κυρώσεων που ισχύουν σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις ανωτέρω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο στις , καθώς και κάθε σχετική μεταγενέστερη τροποποίηση το συντομότερο δυνατόν.

Άρθρο 5

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην ΕΕΕΚ.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται απ' ευθείας σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ISSN 0254-1483

COM(97) 366/2 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

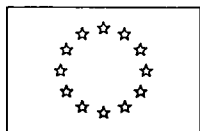
07 14 02

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-448-GR-C

ISBN 92-78-24367-1

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο



CORRIGENDUM

Le texte ci-joint annule et remplace
les documents COM(97) 366 final
du 15.07.1997 et COM(97) 366 final/2
du 25.08.1997.

Βρυξέλλες, 11.09.1997

COM(97) 366 τελικό /3

97/0199 (SYN)

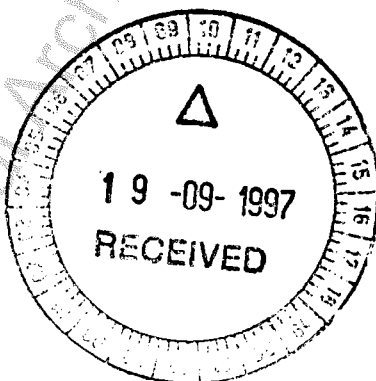
(ne concerne que la version grecque)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης
των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)



A. Ισχύουσα κατάσταση

1. Το κοινοτικό δίκαιο απαιτεί ένα σύνολο διατάξεων που να επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων (και των ρυμουλκουμένων τους) στην επικράτεια της Κοινότητας.

Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη μέλη ισχύουν ακόμη άλλες διατάξεις που απορρέουν από τη σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία¹.

Εν προκειμένω, σημειώνεται ότι η Γερμανία, η Αυστρία, το Βέλγιο, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Ελλάδα, το Λουξεμβούργο και η Σουηδία είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής, η Ισπανία, η Ιταλία, η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο την έχουν υπογράψει αλλά δεν την έχουν κυρώσει και η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Συγκεκριμένα το άρθρο 37 της σύμβασης προβλέπει ότι:

"1. Κάθε αυτοκίνητο σε διεθνή κυκλοφορία φέρει στο πίσω μέρος, εκτός από τον αριθμό κυκλοφορίας, το διακριτικό σήμα του κράτους όπου είναι ταξινομημένο.

.....
3. Η σύνθεση και ο τρόπος εναπόθεσης του διακριτικού σήματος που αναφέρεται στο παρόν άρθρο πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις του παραρτήματος 3 της παρούσας σύμβασης."

Το παράρτημα 3 της σύμβασης προβλέπει ότι το διακριτικό σήμα πρέπει να έχει ιδίως τα κάτωθι χαρακτηριστικά (βλ. Εικ. 1):

- να αποτελείται από έναν έως τρεις κεφαλαίους λατινικούς χαρακτήρες, των οποίων προδιαγράφονται οι ελάχιστες διαστάσεις
- οι χαρακτήρες είναι χρώματος μαύρου σε λευκό ελλειψοειδές φόντο
- να μην είναι ενσωματωμένο στον αριθμό κυκλοφορίας και η εναπόθεσή του να μη συγχέεται με τον αριθμό κυκλοφορίας ούτε να τον καθιστά δυσανάγνωστο

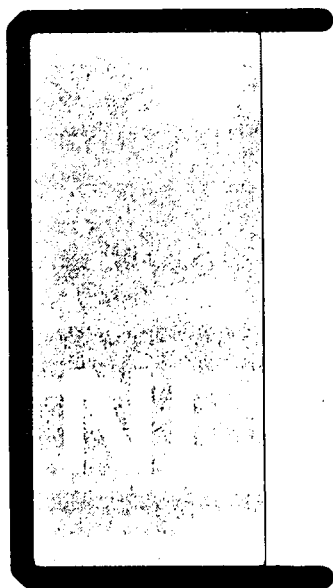


Εικ. 1

¹ Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία, η οποία συνήφθη στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968 και περιέχει τις τροπολογίες οι οποίες άρχισαν να ισχύουν στις 3 Σεπτεμβρίου 1993. Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών.

2. Στο πλαίσιο των δράσεων ευαισθητοποίησης των πολιτών στην ευρωπαϊκή οικοδόμηση και με βάση ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου² που ζητούσε από την Επιτροπή να υποβάλει κατάλληλες προτάσεις για να εμφανίζεται η ευρωπαϊκή σημαία στις πινακίδες κυκλοφορίας, οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν ορίσει μαζί με τους κυβερνητικούς εμπειρογνώμονες, κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80, τις τεχνικές προδιαγραφές ενός κοινοτικού μοντέλου πινακίδας κυκλοφορίας.

Το κύριο χαρακτηριστικό του μοντέλου αυτού είναι ότι έχει στο αριστερό άκρο του μια κάθετη κυανή ζώνη στο επάνω μέρος της οποίας υπάρχει ένας κύκλος από 12 κίτρινους αστέρες που αντιπροσωπεύουν την ευρωπαϊκή σημαία και στο κάτω μέρος οι χαρακτήρες που συμβολίζουν το κράτος μέλος ταξινόμησης (βλ. Εικ. 2).



Μολονότι το μοντέλο αυτό δεν αποτέλεσε το αντικείμενο επίσημης απόφασης από πλευράς Επιτροπής στο πλαίσιο της αρχής της επικουρικότητας, καθιερώθηκε σε αρκετά κράτη μέλη άλλοτε υποχρεωτικά (IRL, P) και άλλοτε προαιρετικά (D,F).

Εικ. 2

3. Πεισμένοι ότι μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα μέσα σε ένα χώρο χωρίς σύνορα, πολλοί οδηγοί που το όχημά τους φέρει το "κοινοτικό μοντέλο" πινακίδας κυκλοφορίας (Εικ. 2), νομίζουν ότι δεν χρειάζεται να υπάρχει και το σύμβολο του κράτους μέλους ταξινόμησης στο πίσω μέρος του οχήματός τους.

Το γεγονός όμως ότι ορισμένα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης της Βιέννης σε όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, ακόμη και σε εκείνα που φέρουν το διακριτικό σήμα που ορίζει το σημείο 2, και ότι επιβάλλουν την καταβολή προστίμων, οδήγησε την Επιτροπή να κρίνει ότι είναι αναγκαίο να επιβληθεί η υποχρέωση κατ' αρχήν στα κράτη μέλη, τα οποία απαιτούν το διακριτικό σήμα βάσει του παραρτήματος 3 της σύμβασης της Βιέννης, να αναγνωρίζουν τις πινακίδες κυκλοφορίας που φέρουν το διακριτικό σήμα όπως αυτό προβλέπεται στο παράρτημα της πρότασης.

² P.E. 125603 της 14ης Σεπτεμβρίου 1988.

4. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το διακριτικό σήμα ταξινόμησης, έτσι όπως προβλέπεται στις προδιαγραφές του κοινοτικού μοντέλου, ανταποκρίνεται στους στόχους αναγνώρισης του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης και παρουσιάζει μάλιστα πλεονεκτήματα, όπως:

- σαφή αναγνώριση ότι το όχημα ανήκει σε κράτος μέλος της Κοινότητας·
- αδιαμφισβήτητη αξία της πληροφορίας αφού το διακριτικό σήμα περιλαμβάνεται σ' αυτήν καθαυτή την πινακίδα κυκλοφορίας (και όχι σε αυτοκόλλητο του οποίου η προέλευση ή η παρουσίαση επάφεται στη φαντασία του κατόχου του οχήματος)· δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο τα αυτοκόλλητα να απεικονίζουν σήματα ταξινόμησης διαφορετικά της χώρας στην οποία έχει ταξινομηθεί το όχημα·
- εγγυημένη εμφάνιση των πληροφοριών στο πίσω μέρος του οχήματος αλλά και στο εμπρόσθιο.

Επομένως, για να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της ΕΕ, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι κάθε όχημα που φέρει διακριτικό σήμα σύμφωνο προς το παράρτημα της πρότασης είναι ελεύθερο να κυκλοφορεί στην επικράτεια οιοδήποτε άλλου κράτους μέλους.

B. Στόχοι της πρότασης κανονισμού

- Η πρόταση σκοπό έχει τα κράτη μέλη, τα οποία επικαλούμενα τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης της Βιέννης απαιτούν τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος να φέρουν διακριτικό σήμα κυκλοφορίας όταν κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, να αναγνωρίζουν επίσης το διακριτικό σήμα εφόσον έχει εναποτεθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.
- Η πρόταση δεν έχει ως σκοπό να δημιουργηθεί η υποχρέωση για κάθε όχημα που είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος της ΕΕ να φέρει το διακριτικό σήμα σύμφωνα με το παράρτημα. Επιβάλλει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη και ιδίως σε εκείνα, τα οποία απαιτούν για την κυκλοφορία των οχημάτων στην επικράτειά τους το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους ταξινόμησης σύμφωνα με το παράρτημα 3 της σύμβασης της Βιέννης, την υποχρέωση να αναγνωρίζουν επίσης το διακριτικό σήμα όπως προβλέπεται στο παράρτημα της πρότασης.
- Η πρόταση δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση της Βιέννης για τις τρίτες χώρες οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη. Επομένως, κάθε όχημα που κυκλοφορεί στην επικράτεια μιας τρίτης χώρας που είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης εξακολουθεί να έχει την υποχρέωση να φέρει το διακριτικό σήμα σύμφωνα με το παράρτημα 3 της σύμβασης.

Γ. Αιτιολόγηση σε σχέση με την αρχή της επικουρικότητας

- α) Ποιοι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας;

Η πρόταση αποσκοπεί στη διευκόλυνση της οδικής κυκλοφορίας και της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων εντός της Κοινότητας.

- β) Είναι η Κοινότητα αποκλειστικώς αρμόδια για την προβλεπόμενη δράση ή επιμερίζεται η αρμοδιότητα ανάμεσα σ' αυτήν και τα κράτη μέλη;

Επιμερισμένη αρμοδιότητα.
Άρθρο 75.

- γ) Ποια η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (π.χ. πόσα κράτη αφορά και τι ίσχυε μέχρι τώρα);

Αφορά:

- Τα κράτη μέλη που χορηγούν πινακίδες κυκλοφορίας με το διακριτικό σήμα σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας πρότασης.
- Τα κράτη μέλη που προτάσσουν τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης της Βιέννης ή που έχουν ενσωματώσει παρεμφερή διάταξη στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας τους.

- δ) Ποια η αποτελεσματικότερη λύση αν ληφθούν υπόψη τα μέσα που έχει στη διάθεσή της η Κοινότητα και τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους τα κράτη μέλη;

Μια δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι απαραίτητη ώστε να εξασφαλιστεί αμοιβαία αναγνώριση του διακριτικού σήματος της χώρας ταξινόμησης που εναποτίθεται μαζί με το σύμβολο της Ευρωπαϊκής κοινότητας, εφόσον το όχημα κυκλοφορεί στην κοινοτική επικράτεια.

Η τροποποίηση του παραρτήματος 3 της σύμβασης της Βιέννης θα ήταν απλώς μερική λύση διότι ορισμένα μόνον κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης. Ακόμη, μια τέτοια τροποποίηση:

- προϋποθέτει κίνηση της σχετικής διαδικασίας από κράτος μέλος, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης·
- θα απαιτούσε μακρόχρονη διαδικασία·
- δεν θα είχε πολλές πιθανότητες επιτυχίας διότι το θέμα αφορά μειωμένο αριθμό συμβαλλομένων μερών της σύμβασης.

Επισημαίνεται ότι η προσχώρηση της Κοινότητας στη σύμβαση με σκοπό να τροποποιηθεί το παράρτημα 3 θα επέτρεπε να επεκταθούν τα αποτελέσματα της τροποποίησης στην επικράτεια των τρίτων χωρών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης.

- ε) Ποια η συγκεκριμένη συνεισφορά της προβλεπόμενης κοινοτικής δράσης και ποιό θα είναι το κόστος της αδράνειας;

Η κύρια συνεισφορά είναι ότι δεν θα επιβάλλεται πρόστιμο στους πολίτες που το όχημά τους είναι εφοδιασμένο με πινακίδα κυκλοφορίας σύμφωνης προς το κοινοτικό μοντέλο, εφόσον πιστεύουν ότι μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους της Κοινότητας, το οποίο ανήκει σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα. Οι πολυάριθμες διαμαρτυρίες που έχουν κατατεθεί από πολίτες στην Επιτροπή ή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελούν μαρτυρία του γεγονότος.

- στ) Ποια μέσα δράσεως διαθέτει η Κοινότητα (σύσταση, χρηματοδοτική υποστήριξη, κανονιστική ρύθμιση, αμοιβαία αναγνώριση, ...);

Ένας κανονισμός αποδεικνύεται αναγκαίος ούτως ώστε οι εθνικές διατάξεις μεταφοράς των διατάξεων της σύμβασης της Βιέννης ή οι διατάξεις που διαπνέονται από αυτήν να τροποποιηθούν σύμφωνα με τον κανονισμό από την έναρξη ισχύος του.

- ζ) Είναι αναγκαία μια ομοιόμορφη κανονιστική ρύθμιση ή αρκεί μια οδηγία που θα θέτει γενικούς στόχους, η εφαρμογή των οποίων θα επαφίεται στα κράτη μέλη;

Είναι αναγκαίο να καθορισθούν οι τεχνικές προδιαγραφές του διακριτικού σήματος στην πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος (ως εναλλακτική λύση των διατάξεων του παραρτήματος 3 της σύμβασης της Βιέννης) αρκετά λεπτομερώς ούτως ώστε να απαιτείται αμοιβαία αναγνώριση.

Δ. Συνάφεια με την κοινοτική πολιτική και δράση σε άλλα πεδία

Η δράση συντελεί στην ευαισθητοποίηση και τη συμμετοχή των ευρωπαίων πολιτών στη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών.

Ε. Περιεχόμενο της πρότασης

- Το άρθρο 1 δίδει τους ορισμούς των κάτωθι όρων:
 - διακριτικό σήμα κυκλοφορίας,
 - όχημα (σύμφωνα με τους ορισμούς που χρησιμοποιούνται στην κοινοτική νομοθεσία για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυλουκκουμένων τους, δηλαδή σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/79/ΕΟΚ, καθώς και από την οδηγία 92/61/ΕΟΚ.
- Το άρθρο 2 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της πρότασης κανονισμού.
- Το άρθρο 3 ορίζει την αρχή σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να δέχονται να κυκλοφορούν στην επικράτειά τους τα οχήματα που φέρουν το διακριτικό σήμα κυκλοφορίας σύμφωνα προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος της πρότασης κανονισμού.

- Το άρθρο 4 περιέχει τις διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις.
- Το άρθρο 5 περιέχει τις διατάξεις σχετικά με την έναρξη ισχύος του κανονισμού.
- Το παράρτημα περιέχει τις τεχνικές προδιαγραφές του διακριτικού σήματος κυκλοφορίας που αναφέρει ο κανονισμός.

ΣΤ. Ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Θα ήταν σκόπιμο να επεκταθεί στην επικράτεια του ΕΟΧ η αρχή αναγνώρισης του διακριτικού σήματος κυκλοφορίας που είναι σύμφωνο με το παράρτημα της πρότασης για τα οχήματα της Κοινότητας που φέρουν το εν λόγω σήμα.

Historical Archives of the European Commission

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης
των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το στοιχείο δ) παράγραφος 1 του άρθρου 75·

την πρόταση της Επιτροπής¹, η οποία αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Εκτιμώντας:

ότι η Κοινότητα έχει λάβει ορισμένα μέτρα με σκοπό την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, η οποία περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα όπου εξασφαλίζεται με βάση τη συνθήκη η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων·

ότι αρκετά κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης της Βιέννης του 1968 για την οδική κυκλοφορία, της οποίας το άρθρο 37 προβλέπει ότι όλα τα οχήματα σε διεθνή κυκλοφορία πρέπει να φέρουν στο πίσω μέρος, εκτός από τον αριθμό κυκλοφορίας, το διακριτικό σήμα της χώρας στην οποία είναι ταξινομημένα· ότι η σύνθεση και οι τρόποι εναπόθεσης του διακριτικού σήματος πρέπει να ανταποκρίνονται στις διατάξεις του παραρτήματος 3 της σύμβασης·

ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης και ότι ορισμένα από τα κράτη μέλη της προτάσσουν τις διατάξεις του άρθρου 37 της σύμβασης· ότι επομένως τα εν λόγω κράτη μέλη απαιτούν τα οχήματα που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη να φέρουν το διακριτικό σήμα που προβλέπεται στο παράρτημα 3 της

1

2

3

σύμβασης της Βιέννης· ότι αυτά τα κράτη μέλη δεν αναγνωρίζουν άλλα διακριτικά σήματα όπως αυτά που υπάρχουν στις πινακίδες κυκλοφορίας τα οποία, παρόλο που δείχνουν το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος, δεν είναι σύμφωνα προς το παράρτημα 3 της σύμβασης της Βιέννης·

ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν καθιερώσει ένα μοντέλο πινακίδας κυκλοφορίας το οποίο φέρει, στο αριστερό άκρο του αριθμού κυκλοφορίας, ένα χώρο κυανού χρώματος που έχει αφενός τους 12 κίτρινους αστέρες παραπέμποντας στην ευρωπαϊκή σημαία και αφετέρου το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους ταξινόμησης· ότι το εν λόγω διακριτικό σήμα ανταποκρίνεται, όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, στους στόχους αναγνώρισης του κράτους ταξινόμησης που αναφέρονται στο άρθρο 37 της σύμβασης της Βιέννης·

ότι επομένως είναι αναγκαίο τα κράτη μέλη που απαιτούν από τα οχήματα που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη να φέρουν το διακριτικό σήμα του κράτους ταξινόμησης, να αναγνωρίζουν επίσης το σήμα όπως αυτό προβλέπεται στο παράρτημα του κανονισμού.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

1) "διακριτικό σήμα ταξινόμησης": ένα σύνολο αποτελούμενο από έναν έως τρεις κεφαλαίους λατινικούς χαρακτήρες που υποδεικνύουν το κράτος μέλος όπου έχει ταξινομηθεί το όχημα, όπως ορίζεται στο παράρτημα:

2) "όχημα": κάθε μηχανοκίνητο όχημα, όπως αυτό ορίζεται στην:

- οδηγία 70/156/ΕΟΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους⁴, όπως έχει τροποποιηθεί·
- οδηγία 92/61/ΕΟΚ⁵ του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 1992 για την έγκριση τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων μηχανοκίνητων οχημάτων.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι ταξινομημένα στα κράτη μέλη και κυκλοφορούν στην Κοινότητα.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη, τα οποία απαιτούν τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος να φέρουν διακριτικό σήμα ταξινόμησης όταν κυκλοφορούν στην επικράτειά τους, αναγνωρίζουν το διακριτικό σήμα ταξινόμησης που εναποτίθεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

⁴ Οδηγία 96/79/ΕΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996, ΕΕ L 18, 21.01.1997, σελ.7

⁵ ΕΕ L 225, 10.08.1992, σελ. 72.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των κυρώσεων που ισχύουν σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις ανωτέρω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο στις , καθώς και κάθε σχετική μεταγενέστερη τροποποίηση το συντομότερο δυνατόν.

Άρθρο 5

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην ΕΕΕΚ.

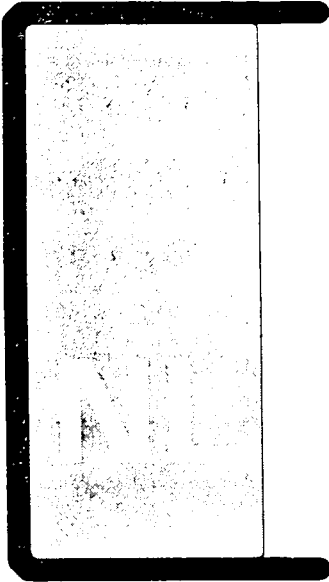
Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται απ' ευθείας σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Προδιαγραφές εναπόθεσης, στο αριστερό άκρο της πινακίδας κυκλοφορίας,
του διακριτικού σήματος του κράτους μέλους ταξινόμησης



Χρώματα:

- 1) Αντανακλαστικό φόντο κυανού χρώματος
(αναφορά Munsell 5,9 pb 3,4/15,1)
- 2) Δώδεκα αντανακλαστικούς κίτρινους
αστέρες
- 3) Αντανακλαστικό διακριτικό σήμα του
κράτους μέλους ταξινόμησης, λευκού
χρώματος ή κίτρινου, παρεμφερούς του
φόντου της πινακίδας κυκλοφορίας στην
οποία έχει εναποτεθεί

Σύνθεση και διαστάσεις:

- 1) Κυανό φόντο ύψος= ελάχ. 100mm
πλάτος= ελάχ.40mm, μέγ.50mm
- 2) Δώδεκα αστέρες, τα κέντρα των οποίων
κείνται σε ακτίνα 15 mm· απόσταση μεταξύ
δύο αντιδιαμετρικών κορυφών του ιδίου
άστρου= 4 έως 5 mm
- 3) Διακριτικό σήμα του κράτους μέλους
ταξινόμησης
ύψος = 20 mm
πάχος γραμμής = 4 έως 5 mm

Οι ανωτέρω διαστάσεις μπορούν να μειωθούν
κατ' αναλογία στις πινακίδες κυκλοφορίας των
μοτοσικλετών.

COM(97) 366/3 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 14 02

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-97-474-GR-C

ISBN 92-78-24672-7

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο