



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.01.1996

COM(95) 723 final

96/0006 (AVC)

Propuesta de

DECISION DEL CONSEJO

**para la adhesión de la Comunidad
Europea al Acuerdo Revisado de 1958 relativo al cumplimiento de
condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de
la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor**

(presentada por la Comisión)

**ADHESIÓN DE LA COMUNIDAD AL ACUERDO REVISADO DE
1958 RELATIVO AL CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES UNIFORMES
DE HOMOLOGACIÓN Y RECONOCIMIENTO RECÍPROCO
DE LA HOMOLOGACIÓN DE EQUIPOS Y PIEZAS
DE VEHÍCULOS DE MOTOR**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes:

1.1 El Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor dentro de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEE/NU), firmado el 20 de marzo de 1958, tiene por objetivo fijar las prescripciones técnicas uniformes necesarias para la homologación de los equipos y las piezas que componen los vehículos de motor, así como el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre esta base por los Estados firmantes del Acuerdo, cuya finalidad última es facilitar los intercambios y liberalizar el comercio de vehículos de motor entre las Partes Contratantes.

1.2 Los Estados Partes Contratantes de este Acuerdo son en la actualidad 24, y entre ellos se encuentran todos los Estados miembros de la Unión Europea, excepto Irlanda, además de Hungría, la República Checa, la ex-Yugoslavia, Croacia, Noruega, Rumanía, Polonia, la Federación Rusa, Eslovaquia y Eslovenia, y esto lo convierte en un acuerdo exclusivamente europeo, pese a la participación, en calidad de observadores, de Estados Unidos, Canadá (miembros de la Comisión Económica para Europa), Australia, Japón y Sudáfrica (país autorizado a participar en los trabajos de la CEPE de las Naciones Unidas). Hay que señalar al respecto que Japón ha anunciado recientemente su decisión de adherirse al Acuerdo y que Corea estudia asimismo esta posibilidad. También otros países están, al parecer, interesados en hacerlo.

1.3 La estructura ejecutiva del Acuerdo la constituye el grupo de trabajo de fabricación de vehículos llamado "working party" (WP) 29, cuya función principal es elaborar, con la ayuda de los expertos técnicos especializados que participan en el mismo, los reglamentos específicos anejos al Acuerdo y las enmiendas para la adaptación de dichos reglamentos a los avances tecnológicos. Para ello se reúne tres veces al año, mientras que los expertos especializados celebran seis reuniones al año preparatorias del grupo de trabajo.

1.4 Así, desde 1958, la aplicación de este Acuerdo ha dado lugar a la aprobación de unos cien reglamentos específicos que abarcan globalmente la totalidad de las piezas y los equipos necesarios para la concesión, por cada una de las Partes Contratantes, de una

homologación nacional global de un tipo de vehículo. Por otra parte, dada la rápida evolución del progreso técnico en la materia, es lógico que todos sus reglamentos sean objeto de numerosas enmiendas para adaptar su versión inicial a la constante evolución de las tecnologías disponibles. Hay que añadir que estos reglamentos y enmiendas se adoptan sobre la base de una armonización optativa, lo cual significa que una Parte Contratante podrá aprobar disposiciones nacionales divergentes, pero tendrá, no obstante, la obligación de aceptar los vehículos procedentes de otra Parte Contratante conformes con los reglamentos CEPE/ONU.

1.5 El balance de estos tres decenios de existencia es, pues, muy positivo, ya que el trabajo efectuado en este marco ha permitido crear progresivamente un corpus exhaustivo de normas técnicas, una verdadera armonización internacional que sirve de base para la homologación de los vehículos en todos los países europeos. En este sentido hay que señalar también que algunos países no miembros del Acuerdo reconocen, sin embargo, de forma unilateral los reglamentos CEPE/ONU, testimoniando así su consideración de estos trabajos.

1.6 En 1989, un grupo de trabajo interno de la Comisión Económica para Europa se encargó de organizar debates con objeto de iniciar un proceso de revisión del Acuerdo, ya que, al parecer, el funcionamiento del Acuerdo inicial requería algunas modificaciones para reforzar el peso del trabajo de armonización técnica efectuado en este marco y adaptar esta estructura a la nueva situación, atendiendo, sobre todo, a la voluntad de participación de la Unión Europea como entidad jurídica de pleno derecho.

1.7 Mediante Decisión del Consejo de 8 de noviembre de 1990 se autorizó a la Comisión a negociar, dentro de la CEPE/ONU, la participación de la Comunidad en el marco de un Acuerdo revisado sobre la base del artículo 113 del Tratado. A tal efecto se creó el Comité 113 "vehículos de motor".

1.8 El Acuerdo revisado de 1958 fue aprobado por el grupo de trabajo (WP 29) en su sesión de 8-11 de octubre de 1994, y su puesta en vigor se fijó para octubre de 1995, es decir nueve meses después de la presentación del texto por una Parte Contratante (Francia, en este caso) a la Secretaría de las Naciones Unidas. Las modificaciones introducidas al Acuerdo inicial se exponen sustancialmente en el punto siguiente, relativo a las motivaciones de la adhesión de la Comunidad.

2. La adhesión de la Comunidad al Acuerdo Revisado de 1958 - Motivaciones:

2.1 El Acuerdo así revisado prevé, en el punto 1 de su artículo 6, que las organizaciones regionales de integración económica a las que los Estados miembros hayan transferido competencias en el ámbito cubierto por el Acuerdo tengan, a partir de ahora, la posibilidad de ser Parte Contratante. Además, se precisa que, en tal supuesto, el número de votos a disposición de la organización equivale al número total de Estados miembros de las Naciones Unidas que la integran. Esto significa que la Comunidad podría disponer de 15 votos.

2.2 La adhesión de la Comunidad al Acuerdo, según lo previsto en 1989 y lo que parece posible en la actualidad, responde, en realidad, a dos preocupaciones complementarias, relacionadas, por una parte, con la voluntad de reforzar este Acuerdo como polo mundial de armonización en materia de armonización técnica del automóvil y, por otra, con la coherencia necesaria entre la actividad legislativa desarrollada en Ginebra y la desarrollada a nivel comunitario.

La armonización internacional:

2.3 Por lo que se refiere al papel del Acuerdo de 1958 en el contexto de la armonización técnica del automóvil, hay que subrayar que, teniendo en cuenta el auge del comercio de vehículos en Europa, y entre Europa y el resto del mundo (Japón, China, Corea, América Latina, países de Europa Central y Oriental, etc.), es importante en la actualidad reforzar el peso de los trabajos realizados en este marco y ampliar su aplicación y su influencia a otros Estados distintos de los europeos. Dentro de este espíritu, es evidente que la adhesión de la Comunidad como tal, junto con las nuevas modalidades de voto que especificaremos más adelante, la posibilidad de adhesión que se ofrece a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas (y que el Acuerdo inicial ofrecía solamente a los miembros de la Comisión Económica para Europa, es decir la Europa geográfica, Estados Unidos y Canadá), reforzará la eficacia y el peso mundial del trabajo técnico realizado en Ginebra. Esta importancia reforzada debería, así, facilitar el acceso a los mercados de terceros países.

2.4 A este respecto, la Comisión, en coordinación con la industria automovilística, ha dedicado un esfuerzo considerable a la eliminación de los obstáculos técnicos a la comercialización de automóviles europeos en los mercados de terceros países. El acceso a estos mercados (Japón y Corea, por ejemplo) se vería facilitado si estos países fuesen también miembros del Acuerdo. A largo plazo, un enfoque multilateral promete mejores resultados en cuanto al acceso a terceros mercados y es el medio más eficaz, aunque, en determinadas circunstancias, podría estudiarse la posibilidad de acuerdos bilaterales de reconocimiento recíproco en lo que se refiere a la normativa del sector automovilístico, sobre todo para facilitar en un futuro la adhesión de estos países al Acuerdo.

2.5 Esta perspectiva es aún más importante si se considera que los defensores de enfoques contrarios en cuanto a la armonización técnica de los vehículos, es decir los países europeos sujetos a la homologación por las autoridades públicas, y sobre todo Estados Unidos, que prefiere el concepto de *self-certification*, están librando en la actualidad una feroz batalla de promoción de sus respectivos sistemas en el mundo con la esperanza de extender así su sistema y facilitar con ello su acceso a estos nuevos mercados. Sin embargo, hay que destacar que, a nivel mundial, el procedimiento de

homologación por las autoridades nacionales competentes es el preferido mayoritariamente frente al concepto de *self-certification*.

2.6 Por otra parte, también están a punto de iniciarse debates sobre la futura creación de un verdadero foro mundial dentro de la Comisión Económica para Europa, a raíz de la presentación de una propuesta al respecto por parte de Estados Unidos. Sin embargo, estos futuros debates no tendrán ninguna incidencia sobre la entrada en vigor del Acuerdo Revisado.

La necesaria coherencia entre la armonización efectuada por los reglamentos CEPE/ONU y las directivas comunitarias:

2.7 La segunda motivación de la Comunidad en favor de una adhesión al Acuerdo Revisado de 1958 reside en la necesaria coherencia entre la actividad legislativa de Ginebra y la de Bruselas. Hay que subrayar, ante todo, que la Directiva marco 92/53/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques, en la Parte II de su Anexo IV, prevé ya la equivalencia entre un determinado número de reglamentos CEPE/ONU y las directivas comunitarias correspondientes. Ahora bien, esta equivalencia "teórica" deberá garantizarse realmente a partir del 1 de enero de 1996, fecha en la que la citada Directiva será de aplicación obligatoria a los vehículos particulares.

2.8 Hay que señalar al respecto que la coherencia entre la armonización internacional y la armonización comunitaria es una realidad difícil desde hace 15 años, debido a la rápida evolución del progreso tecnológico en el sector automovilístico y, en consecuencia, a un trabajo legislativo de importancia creciente. Así pues, es lógico que la armonización comunitaria haya sufrido algunos retrasos respecto a los reglamentos CEPE/ONU, al menos en lo que se refiere a determinados equipos técnicos específicos, de lo que a veces se infiere una equivalencia teórica de ambos niveles de reglamentación.

2.9 Esta coherencia parece también necesaria de cara a la armonización total a partir del 1 de enero de 1996, fecha en la que todas las directivas comunitarias sobre vehículos particulares, cuya aplicación ha sido hasta el presente de carácter optativo, serán obligatorias para todos los Estados miembros. La armonización técnica en el sector de los vehículos particulares será de competencia puramente comunitaria y los Estados miembros ya no podrán aprobar normativas divergentes a nivel nacional. Así pues, la coherencia total entre los reglamentos CEPE/ONU aplicables por los Estados miembros y la normativa comunitaria en sí se convierte en un imperativo para esta categoría de vehículos.

2.10 Por otra parte, hay que destacar que la iniciativa y la preparación de las propuestas relativas a los expedientes delicados, por ejemplo los relativos a las emisiones contaminantes o acústicas, han tenido lugar hasta ahora específicamente dentro de un marco comunitario, mientras que los expedientes más técnicos toman generalmente forma en Ginebra y desembocan en la aprobación de un reglamento o una enmienda

antes de incorporarse a la legislación comunitaria mediante directiva. Aunque esta distribución actual del trabajo legislativo entre las CEPE/ONU y la Comunidad ha funcionado bien en general, sigue existiendo el riesgo de que una decisión técnica tomada en Ginebra genere una "presión" sobre la Comunidad que repercuta negativamente en el funcionamiento del procedimiento comunitario. Así pues, es absolutamente necesario rectificar esta situación ambigua y preparar todas las decisiones que se hayan de tomar en Ginebra con antelación mediante un procedimiento comunitario. El interés residirá, además, en la incorporación automática al ordenamiento jurídico comunitario de los reglamentos CEPE/ONU a los que la Comunidad tiene intención de adherirse, lo cual facilitará y acelerará considerablemente la aplicación de las nuevas normativas, permitiendo así evolucionar de acuerdo con el progreso técnico. Este sistema ofrece también la ventaja de eliminar, dentro de lo posible, la duplicación del trabajo legislativo dentro de la Comunidad y de las Naciones Unidas.

2.11 Sea como fuere, es lógico que la preparación de las directivas comunitarias sobre asuntos delicados como las emisiones contaminantes o acústicas, o algunos problemas particulares de seguridad (la normativa sobre choques laterales y frontales, por ejemplo), siga siendo de competencia comunitaria. No obstante, la Comunidad utilizará desde ahora su participación en Ginebra como medio para promover su propia normativa al respecto. Este trabajo de promoción será de mayor importancia todavía si se considera que el reconocimiento recíproco a nivel mundial es en la actualidad muy importante para los fabricantes europeos, preocupados por lograr una fácil aceptación de sus vehículos por parte de terceros países.

Las nuevas modalidades de voto:

2.12 Por último, hay que señalar una tercera modificación sustancial del Acuerdo inicial en lo relativo a las modalidades de voto para la adopción de nuevos reglamentos CEPE/ONU y de sucesivas enmiendas. El sistema inicial ofrecía la posibilidad de aprobar un nuevo reglamento cuando era presentado por dos Partes Contratantes; las otras Partes tenían la posibilidad de aplicarlo o no. Por otra parte, la aprobación de una enmienda estaba condicionada por la unanimidad de las Partes Contratantes que aplicaban el reglamento de base. Las modificaciones introducidas en este sentido al Acuerdo inicial condicionan la creación de un proyecto de reglamento o de enmienda a la obtención de una mayoría de 2/3, lo que significa que el nuevo proyecto contará básicamente con la aceptación de la mayoría de las Partes Contratantes y, por lo mismo, se aplicará más ampliamente y con mayor garantía. La aprobación de este proyecto se considerará un hecho si, en el plazo de 6 meses a partir de su notificación, más de 1/3 de las Partes Contratantes no ha comunicado a la Secretaría General su oposición al mismo. Así pues, de no alcanzarse este umbral, los reglamentos o las enmiendas aprobados obligarán a las Partes Contratantes que los hayan aceptado. Estas nuevas modalidades de voto sirven también para reforzar el trabajo normativo realizado en Ginebra, ya que, al contrario de lo que sucede con el sistema actual, las Partes Contratantes tienen la obligación de notificar su oposición a las nuevas prescripciones adoptadas (no su aceptación). Se observará que, con la composición actual de las Partes Contratantes, los

15 votos de que dispone la Unión Europea le permitirían contar con la mayoría absoluta y con una minoría de bloqueo antes de la adhesión de nuevas Partes Contratantes.

3. Elementos fundamentales de la decisión de adhesión:

3.1 Conforme a la Decisión del Consejo por la que éste autorizaba a la Comisión a negociar la revisión del Acuerdo con vistas a la participación de la Comunidad, la presente Decisión de adhesión también se basa en el artículo 113 del Tratado, relativo a la política comercial común. El Acuerdo CEPE/ONU de 1958, como ya se ha indicado, se propone facilitar los intercambios comerciales de vehículos entre las Partes Contratantes, de forma que no se vean obstaculizados por dificultades técnicas relativas a la fabricación. Por ello se ha tomado como fundamento jurídico de la adhesión de la Comunidad el artículo 113, en combinación con las disposiciones pertinentes del artículo 228.

3.2 La elección de este fundamento jurídico implica que, a partir de ahora, el Acuerdo se inscribe dentro de un contexto de política comercial común, asunto de competencia exclusiva de la Comunidad. Sin embargo, teniendo en cuenta el carácter particularmente técnico de los debates que se celebran en Ginebra, principalmente las reuniones preparatorias de los expertos especializados, ha parecido necesario establecer una participación mixta de la Comunidad y sus Estados miembros en dichas reuniones. La Comunidad sólo participará como portavoz único en las negociaciones finales. Hay que observar que, en la medida en que esta doble participación en los trabajos preparatorios resulta excepcional respecto de las normas clásicas de aplicación del artículo 13, la participación de los Estados miembros no se inscribe en el corpus mismo de la Decisión de adhesión, pero se menciona en el Anexo destinado a regular las modalidades prácticas de participación de la Comunidad y de los Estados miembros.

3.3 Por otra parte, hay que observar que el derecho de voto dentro de los órganos del Acuerdo es ejercido por la Comunidad, y no por los Estados miembros, conforme a los procedimientos clásicos de aplicación del artículo 113.

3.4 Por último, de acuerdo con el punto 5 del artículo 1 del Acuerdo Revisado, la Comunidad desea limitar su adhesión inicial a la aplicación de una lista limitada de reglamentos CEPE/ONU, y no a la totalidad de todos los existentes en la actualidad, reservándose la posibilidad de adherirse posteriormente a ellos. Esta posición pretende limitar la adhesión a una relación definida de reglamentos CEPE/ONU - como la precisada en la Parte II del Anexo IV de la Directiva 92/53/CEE - que considera esenciales para el buen funcionamiento del procedimiento de homologación de vehículos, reservándose su posición respecto a los otros reglamentos actualmente aplicados por algunos Estados miembros. En este sentido, la presente Decisión prevé un procedimiento específico por el que se autoriza a los Estados miembros que aplican estos reglamentos a continuar participando en su gestión y evolución, a reserva de que informen previamente a la Comisión (que, a su vez, informa al Parlamento Europeo) y de la eventual decisión de rechazo por parte de esta última. Este procedimiento

específico relativo a los reglamentos a los que la Comunidad no se adhiere en la actualidad permitirá, por una parte, que no se bloquee la evolución de algunos aspectos particulares de la normativa internacional sobre automóviles y, por otra, velar por el interés comunitario y, más en particular, por la compatibilidad de estos trabajos con el sistema comunitario de homologación de vehículos.

4. Conclusión:

4.1 Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la adhesión de la Comunidad al Acuerdo Revisado de 1958 se inscribe en una doble lógica, derivada, a la vez, de un interés internacional por la promoción de los trabajos de armonización realizados en el marco de la CEPE/ONU y de un interés puramente comunitario por mejorar el dispositivo existente de homologación de vehículos, garantizando así la coherencia con los avances técnicos.

4.2 En razón de la aplicación obligatoria de la homologación comunitaria a los vehículos particulares a partir del 1 de enero de 1996 y de la búsqueda, por tanto, del sistema más perfeccionado para dicha fecha, lógicamente sería deseable que la adhesión de la Comunidad se produjera en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo Revisado, o, de no ser así, en la fecha más próxima posible.

Propuesta de Decisión del Consejo para la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo Revisado de 1958 relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor

EL CONSEJO DE LA UNION EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 113, en relación con la frase primera del apartado 2, el párrafo segundo del apartado 3 y el apartado 4 del artículo 228,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Previo dictamen conforme del Parlamento Europeo²,

Considerando que el Consejo autorizó a la Comisión, mediante Decisión de 23 de octubre de 1990, a participar en la negociación sobre la revisión del Acuerdo de 1958 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor (denominado "Acuerdo Revisado");

Considerando que, a raíz de esta negociación, la Comunidad Europea tiene la posibilidad de ser Parte Contratante del Acuerdo Revisado como organización de integración económica regional a la que sus Estados miembros han procedido a transferir la competencia en el ámbito contemplado por el Acuerdo;

Considerando que la adhesión a este Acuerdo se inscribe dentro de un objetivo de política comercial común en virtud del artículo 113 del Tratado, tendente a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las Partes Contratantes; que la participación de la Comunidad reforzará el peso del trabajo de armonización efectuado en el marco de este Acuerdo y podrá facilitar así el acceso a los mercados de terceros países; que esta participación debe permitir lograr una coherencia entre los actos denominados "reglamentos", aprobados en el marco del Acuerdo Revisado, y la legislación comunitaria en la materia;

Considerando que la homologación de los vehículos de motor y la armonización técnica se efectúan sobre la base de las directivas relativas a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de los vehículos, en virtud del artículo 100 A, que

¹ DO C n°

² DO C n°

contempla la creación y el funcionamiento del mercado interior, y que, a partir del 1 de enero de 1996, la armonización será total y de aplicación obligatoria a los vehículos de la categoría M1, en virtud de la Directiva marco 70/156/CEE y de las directivas específicas para esta categoría de vehículos;

Considerando que la conclusión del Acuerdo por la Comunidad Europea implica modificaciones de actos adoptados conforme al procedimiento establecido en el artículo 189 B; que, en consecuencia, se requiere el dictamen conforme del Parlamento Europeo;

Considerando que los actos denominados "reglamentos" aprobados en el seno de los órganos del Acuerdo vincularán a la Comunidad Europea, en el plazo de 6 meses después de su notificación, en el caso de que ésta no haya comunicado su oposición a los mismos; que es necesario prever que el voto de la Comunidad en lo que respecta a estos actos, siempre que no sean una simple adaptación al progreso técnico, vaya precedido de una decisión adoptada por el mismo procedimiento válido para la conclusión del Acuerdo;

Considerando, no obstante, que en el supuesto de que la adopción de un reglamento de estas características sólo fuera una adaptación al progreso técnico, el voto de la Comunidad podrá ser adoptado por la Comisión, asistida por un comité integrado por representantes de los Estados miembros;

Considerando que, dada su naturaleza técnica, la posición comunitaria para la elaboración de los "reglamentos" puede ser establecida por la Comisión;

Considerando que el Acuerdo prevé un procedimiento simplificado para su modificación; que es necesario garantizar una toma de decisiones a nivel comunitario que tenga en cuenta las dificultades de este procedimiento;

Considerando que, de acuerdo con las disposiciones del Acuerdo Revisado, en el momento de presentar sus instrumentos de adhesión, toda nueva Parte Contratante tendrá también la posibilidad de declarar que no se considera vinculada a determinados reglamentos CEPE/ONU que deberá precisar; que la Comunidad desea hacer uso de esa disposición, con objeto, por un lado, de adherirse inmediatamente a la relación de los reglamentos considerados esenciales y al buen funcionamiento del sistema de homologación de los vehículos definidos en la Directiva 92/53/CEE³, y examinar, por otra parte, caso por caso, la posibilidad de adherirse posteriormente a los otros reglamentos, teniendo en cuenta su importancia en lo que se refiere a la homologación de vehículos a nivel comunitario e internacional;

³ Parte II del Anexo IV de la Directiva 92/53/CEE.

Considerando que esta adhesión no prejuzga la posibilidad de denunciar los reglamentos que figuran en la relación aceptada por la Comunidad, de acuerdo con el punto 6 del artículo 1 del Acuerdo Revisado;

Considerando que, en la medida en que la Comunidad no se adhiere a la totalidad de los reglamentos CEPE/ONU, sino a una relación definida de reglamentos considerados esenciales para el buen funcionamiento del procedimiento de homologación de los vehículos, conviene permitir a los Estados miembros signatarios de los reglamentos a los que la Comunidad no se adhiere que continúen garantizando su gestión y su evolución, siempre y cuando respeten el procedimiento de informar previamente a la Comisión para asegurarse de que no existen incompatibilidades con el sistema comunitario de homologación de vehículos;

Considerando que, de acuerdo con el artículo 234 del Tratado, los Estados miembros garantizan la inexistencia actual de incompatibilidades entre los reglamentos CEPE/ONU anteriormente firmados y a los que la Comunidad no se adhiere y la normativa comunitaria actual correspondiente,

DECIDE:

Artículo 1

La Comunidad Europea se adhiere al Acuerdo Revisado de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, de 1958, relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor.

El texto del Acuerdo Revisado se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

El Presidente del Consejo queda autorizado para designar a la persona con poderes para presentar el instrumento de adhesión, de conformidad con el punto 3 del artículo 6 del Acuerdo Revisado, tras la entrada en vigor de dicho Acuerdo.

Artículo 3

1. De conformidad con el punto 5 del artículo 1 del Acuerdo Revisado, la Comunidad Europea declara que limita su adhesión a la aplicación de los reglamentos CEPE/ONU cuya relación figura en el Anexo I de la presente Decisión.
2. De conformidad con el punto 6 del artículo 1 del Acuerdo Revisado, la Comunidad podrá decidir, en virtud de las disposiciones del artículo 113 del Tratado, la denuncia de un reglamento CEPE/ONU aceptado anteriormente por ella.

Artículo 4

1. La posición de la Comunidad para la elaboración de los reglamentos CEPE/ONU será adoptada por la Comisión.
2. La Comunidad votará a favor de la adopción de un proyecto de reglamento CEPE/ONU o de un proyecto de enmienda de un reglamento:
 - cuando, en caso de adaptación de un reglamento existente al progreso técnico, el proyecto se haya aprobado de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE, modificada por la Directiva 92/53/CEE⁴;
 - en los demás casos, cuando, a propuesta de la Comisión y previo dictamen conforme del Parlamento Europeo, el Consejo haya aprobado el proyecto por mayoría cualificada.
3. En el supuesto de que la Comunidad vote en favor de un reglamento o de una enmienda a un reglamento, la Decisión precisará también si este reglamento o enmienda son de carácter obligatorio u optativo para la Unión Europea, según la categoría de los vehículos a que se aplique.
4. La Comisión procederá, en consecuencia, a la modificación adecuada del Anexo IV de la Directiva 70/156/CEE y de las directivas específicas afectadas.

Artículo 5

1. Las propuestas de enmienda del Acuerdo sometidas a las Partes Contratantes en nombre de la Comunidad serán decididas por el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previo dictamen del Parlamento Europeo.
2. La decisión de expresar o no una objeción a las propuestas de enmienda del Acuerdo presentadas por otras Partes Contratantes se tomará de acuerdo con el procedimiento seguido para la celebración del presente Acuerdo. Cuando este procedimiento no haya concluido una semana antes de expirar el plazo previsto en el apartado 2 del artículo 13 del Acuerdo, la Comisión expresará en nombre de la Comunidad una objeción a la enmienda antes de que expire el plazo.

Artículo 6

1. Los Estados miembros signatarios de reglamentos a los que la Comunidad no se adhiera podrán seguir garantizando su gestión y evolución mediante la adopción de

⁴ DOCE L 225, de 10 de agosto de 1992, p.1

enmiendas en función de la evolución del progreso técnico. No obstante, los Estados miembros deberán informar de ello previamente a la Comisión, que garantizará la inexistencia de incompatibilidad con el sistema de homologación comunitaria y con los objetivos comunitarios en este campo a más largo plazo. En tal caso, la Comisión podrá decidir, en el plazo de 6 meses tras la notificación de esta información y de acuerdo con el procedimiento previsto por el artículo 13 de la Directiva 92/53/CEE, la suspensión de la participación de estos Estados miembros en los trabajos en curso para la elaboración del reglamento o los reglamentos de que se trate.

2. Asimismo, el proyecto de nueva aceptación por un Estado miembro de un reglamento al que la Comunidad no se haya adherido está sujeto a información previa a la Comisión, que podrá decidir, en el plazo de 6 meses, el bloqueo del proyecto de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 92/53/CEE.

Hecho en Bruselas, el de

Por el Consejo

El Presidente,

ANEXO I

1. Por lo que se refiere a los vehículos de motor, es intención de la Comunidad Europea limitar su adhesión al Acuerdo Revisado de 1958 al reconocimiento y la aceptación de los reglamentos CEPE/ONU que se indican a continuación:

Nº Reglamento de base	Serie de enmiendas	Asunto
1	01	Proyectores (incluidas las lámparas)
3	02	Catadióptricos
4	-	Dispositivos de alumbrado de la placa posterior de matrícula
5	02	Proyectores (sealed beam)
6	01	Indicadores de dirección
7	02	Luces de galibo, de posición y de frenado
8	04	Proyectores (H ₁ , H ₂ , H ₃ , HIB ₁ , HIB ₂ y H ₇)
10	01	Supresión de parásitos eléctricos
11	02	Cerraduras y bisagras de las puertas
12	03	Comportamiento del dispositivo de dirección en caso de colisión
13	08	Frenado
14	03	Anclajes de los cinturones de seguridad
16	04	Cinturones de seguridad
17	04	Resistencia de los asientos
17/25	04/03	Reposacabezas
18	01	Antirrobo
19	02	Faros antiniebla (delanteros)
20	02	Proyectores (H ₄)
21	01	Acondicionamiento interior
23	-	Proyectores de marcha atrás
24	03	Emisiones diesel
26	02	Salientes exteriores
28	-	Avisador acústico
30	02	Neumáticos, vehículos de motor y sus remolques
31	02	Proyectores (sellados halógenos)
37	03	Lámparas incandescentes para unidades de lámparas homologadas
38	-	Luces antiniebla (traseras)
39	-	Velocímetro
43	-	Vidrios de seguridad
45	01	Lavafaros
46	01	Retrovisores
48	01	Instalación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa
49	02	Emisiones diesel
51	02	Nivel sonoro
54	-	Neumáticos, vehículos industriales y sus remolques
58	01	Dispositivo de protección trasera
59	-	Dispositivos de silencioso de repuesto
	-	

Nº Reglamento de base	Serie de enmiendas	Asunto
64	-	Neumáticos, rueda o neumático de repuesto provisional
71	-	Campo de visión. Tractores agrícolas
73	-	Protección lateral
77	-	Luces de estacionamiento
79	-	Dirección
83	01	Emisiones
84	-	Consumo de combustible
85	-	Potencia del motor
86	-	Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa. Tractores agrícolas
87	-	Luz de circulación diurna
90	-	Conjuntos de forros de freno de repuesto
91	-	Luces laterales de situación

Los reglamentos CEPE/ONU mencionados, excepto los relativos a las emisiones contaminantes y acústicas, sustituirán los anexos técnicos de las directivas CE específicas correspondientes cuando éstos últimos tengan el mismo campo de aplicación. Sin embargo, las disposiciones complementarias de las directivas, por ejemplo las relativas a los requisitos de instalación o al procedimiento de homologación, seguirán siendo de aplicación siempre y cuando sean compatibles con las disposiciones de los reglamentos CEPE/ONU.

Los reglamentos CEPE/ONU que figuran en la relación anterior serán de aplicación obligatoria a partir del 1 de enero de 1996 por lo que se refiere a las categorías M1, conforme a las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE.

Por lo que se refiere a los reglamentos CEPE/ONU relativos a las emisiones contaminantes y acústicas, su aplicación seguirá siendo optativa dentro de la Unión. Así, aunque de acuerdo con estos reglamentos, la Comunidad se compromete a aceptar un vehículo procedente de un tercer Estado, las directivas comunitarias relativas a las emisiones contaminantes y acústicas seguirán siendo la única normativa aplicable por los Estados miembros de la Comunidad en el momento de conceder la homologación en esta materia. Por otra parte, es evidente que, en el caso en que los reglamentos CEPE/ONU diverjan de las directivas correspondientes, la Comunidad podrá tomar la decisión de desvincularse de su obligación de reconocimiento mutuo en este ámbito mediante la denuncia del reglamento o los reglamentos CEPE/ONU de que se trate, de conformidad con el punto 6 del artículo 1 del Acuerdo Revisado y el artículo 3.2 de la presente Decisión.

2. Por lo que se refiere a los vehículos de dos o tres ruedas, la Comunidad limita su adhesión a la relación de los reglamentos CEPE/ONU que se enumeran a continuación, en su versión modificada por las enmiendas sucesivas en vigor en la fecha de la adhesión de la Comunidad:

- Reglamento n° 53 relativo a la instalación de los dispositivos de iluminación y señalización luminosa
- Reglamento n° 60 relativo a los mandos accionados por el conductor, incluidos testigos, indicadores e identificación de los mandos.
- Reglamento n° 74 relativo a la instalación de dispositivos de iluminación y señalización luminosa
- Reglamento n° 78 relativo a los vehículos de categoría L por lo que se refiere al frenado.

Estos reglamentos sustituirán los anexos técnicos de las directivas CE específicas correspondientes, siempre y cuando estos últimos tengan el mismo campo de aplicación. Sin embargo, las disposiciones complementarias de las directivas, por ejemplo las relativas a los requisitos de instalación o al procedimiento de homologación, seguirán siendo de aplicación en la medida en que sean compatibles con las disposiciones de los reglamentos CEPE/ONU.

El Consejo y la Comisión acuerdan lo siguiente para regular la participación de la Comunidad y los Estados miembros en el Acuerdo Revisado de 1958

La Comunidad Europea y los Estados miembros participan como Partes Contratantes del Acuerdo conforme a las reglas siguientes:

1. Elegibilidad

La Comunidad y los Estados miembros podrán nombrar candidatos para ejercer las funciones elegibles en el marco del Acuerdo. La Comunidad y los Estados miembros se comprometen a presentar, en la medida de lo posible, un candidato único.

2 Negociaciones y trabajos preparatorios para la aprobación de reglamentos o enmiendas a reglamentos existentes a los que la Comunidad se adhiere:

Durante los trabajos normativos preparatorios en el seno del comité administrativo, o de otro comité o grupo de trabajo, la Comisión consultará a los expertos de los Estados miembros antes de decidir respecto de la posición comunitaria, de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 de la Decisión de adhesión de la Comunidad al Acuerdo, e invitará a los representantes de los Estados miembros a explicar y apoyar desde el punto de vista técnico la posición de la Comunidad durante los trabajos preparatorios. *Después de esta fase preparatoria la Comisión representará a la Comunidad en el WP29 como portavoz único de la Comunidad, de conformidad con el artículo 113 del Tratado, con objeto de adoptar una posición definitiva sobre la aprobación de un nuevo reglamento o de una enmienda a un reglamento existente.*

3 Aprobación de los reglamentos CEE y de las enmiendas a reglamentos existentes

El derecho de voto en los órganos creados por el Acuerdo es ejercido por la Comisión en nombre de la Comunidad. Los Estados miembros no participan en la votación.

Las instituciones comunitarias se comprometen a acelerar en lo posible sus trabajos para no retrasar inútilmente el voto dentro de la CE. Para ello, la Comisión presentará su propuesta, de conformidad con el apartado 2 del artículo 4 de la Decisión, en el momento en que se hayan decidido todos los elementos esenciales de un proyecto de reglamento CEE.

4 Enmiendas al Acuerdo

La Comunidad será la única competente para proponer enmiendas al Acuerdo.

Por lo que se refiere a las enmiendas propuestas por otras Partes Contratantes de conformidad con el artículo 13 del Acuerdo, los Estados miembros alinearán sus posiciones con la expresada por la Comunidad.

ISSN 0257-9545

COM(95) 723 final

DOCUMENTOS

ES

07

N° de catálogo : CB-CO-95-761-ES-C

ISBN 92-77-98676-X

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo