

Vergaderjaar 2000–2001 Nr. 393

**27 902 (R 1694)****Overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen; Genève, 25 juni 1998****Nr. 1****BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 augustus 2001

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 5 september 2001.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens een van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of door de Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen onderscheidenlijk van Aruba te kennen worden gegeven uiterlijk op 5 oktober 2001.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste en tweede lid, en artikel 5, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen de op 25 juni 1998 te Genève totstandgekomen Overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen (Trb. 2001, 78).<sup>1</sup>

Een toelichtende nota bij deze Overeenkomst treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneurs van de Nederlandse Antillen en van Aruba is verzocht hogergenoemde stukken op 5 september 2001 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba.

De Gevolmachtigde Ministers van de Nederlandse Antillen en van Aruba zijn van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. J. van Aartsen

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## Toelichtende nota

### 1. Inleiding

Het advies van de Raad van State van het Koninkrijk wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State).

Het onderhavige verdrag is voorbereid door het «World Forum For Harmonization of Vehicle Regulations (WP29)» van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE). Het verdrag heeft tot doel het mogelijk te maken dat mondiaal geldende technische procedures worden opgesteld ten behoeve van voertuigen op wielen en uitrustingsstukken en onderdelen daarvoor, en dat die procedures door de verdragspartijen overeenkomstig hun eigen wetgevingssysteem in hun wetgeving worden opgenomen. Met het verdrag is het streven gericht op bijvoorbeeld een wereldwijde geharmoniseerde testprocedure waarbij een fabrikant zijn voertuigen en/of producten slechts éénmaal hoeft te laten testen volgens de geharmoniseerde technische voorschriften die bij de verdragspartijen van kracht zijn, en waarbij de toelating ervan plaatsvindt op grond van de eigen nationale wetgeving.

Het opstellen van soortgelijke technische procedures, inclusief een type-goedkeuringssysteem en een systeem ter bewaking van de conformiteit van de productie, vindt reeds lang op Europees niveau plaats krachtens de op 20 maart 1958 te Genève totstandgekomen Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen (Trb. 1959, 83), zoals gewijzigd in 1995 (Trb. 1996, 151). De technische procedures worden vastgelegd in reglementen. Met betrekking tot een reglement dat door Nederland wordt toegepast, wordt een verwijzing opgenomen in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde Voertuigreglement of in een regeling die ter uitvoering van dat Voertuigreglement dient. Zo is met betrekking tot het laatste een regeling in voorbereiding inzake de implementatie van Reglement 67.01 over LPG-onderdelen (zie Trb. 1996, 151, blz. 61) tot wijziging van de Regeling toelatingseisen.

Het verdrag van 1998 wordt parallel aan het verdrag van 1958 uitgevoerd en zal om die reden in de praktijk als de «parallele Overeenkomst» worden aangeduid. Dit betekent dat technische procedures die ingevolge het verdrag van 1958 worden opgesteld, eveneens op basis van het verdrag van 1998 mondiaal kunnen gelden. Hiermee kan bijvoorbeeld een staat als de Verenigde Staten van Amerika betrokken worden bij de voertuigtechnische discussies in VN/ECE-verband en in het kader van het verdrag van 1998 de wereldwijde geharmoniseerde technische procedures aanvaarden via de eigen nationale wetgevende procedures, terwijl de toepassing door de Europese staten van de technische procedures op grond van het verdrag van 1958 via de type-goedkeuringsprocedure zal geschieden.

Het verdrag van 1998 is op 25 augustus 2000 in werking getreden. De gevraagde goedkeuring heeft derhalve betrekking op een toetreding van het Koninkrijk der Nederlanden tot dat verdrag.

### 2. Artikelsgewijze toelichting

#### *Artikel 1 en artikelen 4 tot en met 7*

In artikel 1 worden de doelstellingen van het verdrag opgesomd. Zo gaat het eerste lid, onder 6, in op de harmonisatie van bestaande nationale technische voorschriften en het ontwikkelen van nieuwe mondiale technische reglementen. Zowel bij de voorschriften als bij de reglementen wordt er voorzien in een tussenkomst door een Uitvoerend Comité

bestaande uit de partijen bij het verdrag. De artikelen 4 en 5 regelen de procedure voor de harmonisatie van de technische voorschriften. Een technisch voorschrift dat in aanmerking komt voor harmonisatie of goedkeuring als mondiaal technisch reglement, wordt opgenomen in een Compendium dat openbaar is.

De artikelen 6 en 7 hebben betrekking op het tot stand brengen van de mondiale reglementen en het wijzigen ervan. Deze reglementen worden vastgelegd in een Wereldregister dat, evenals het Compendium, openbaar is teneinde een grotere transparantie ter zake na te streven. Voor de verdragspartijen zijn overigens geen kosten verbonden aan een vermelding in het Compendium of het Wereldregister.

Een mondiaal technisch reglement of een wijziging van een dergelijk reglement wordt geacht te zijn aanvaard wanneer het comité met eenparigheid van stemmen hiervoor heeft gestemd. Op grond van artikel 7 dienen de verdragspartijen het technisch reglement te onderwerpen aan een nationale procedure met betrekking tot het opnemen van dat reglement in de eigen wet of regelgeving. Indien het een reglement betreft dat door Nederland in het kader van het verdrag van 1958 is of wordt toegepast, dan zal dat reglement bij of krachtens het voornoemde Voertuigreglement worden geïmplementeerd.

Overigens, een verdragspartij die een reglement niet in de eigen wet- of regelgeving kan of wil opnemen, dient dit aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties kenbaar te maken. Zij zal vervolgens jaarlijks in een rapport de stand van zaken moeten aangeven.

#### *Artikelen 2 en 11*

Ingevolge artikel 2 van het verdrag kunnen zowel staten die lid zijn van de VN/ECE, als staten die lid zijn van de Verenigde Naties en die aan bepaalde activiteiten van de Economische Commissie voor Europa deelnemen, partij worden bij het verdrag. Tot de laatste categorie behoren onder meer autoproducerende landen als Japan en de Verenigde Staten van Amerika. Verder kunnen ook organisaties voor regionale economische integratie zoals de Europese Gemeenschap (EG) partij bij het verdrag worden.

In artikel 11 is bepaald dat de inwerkingtreding van het verdrag afhankelijk wordt gesteld van het partij worden van de EG, Japan en/of de Verenigde Staten. Op het tijdstip van de inwerkingtreding van het verdrag waren Duitsland, Canada, de EG, Frankrijk, Japan, de Russische Federatie, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten van Amerika partij bij het verdrag.

#### *Artikel 13*

De procedure voor het wijzigen van het verdrag en de bijlagen is in artikel 13 beschreven. Met betrekking tot een verdragswijziging die hier te lande parlementaire goedkeuring zal behoeven, dient de nationale procedure binnen zes maanden na de mededeling van de Verenigde Naties te zijn afgerond. Indien geen parlementaire goedkeuring wordt verkregen, of indien deze niet tijdig wordt verkregen, zal tegen de wijziging uiteraard bezwaar worden gemaakt. Indien door geen enkele verdragspartij tijdens deze zes maanden een bezwaar wordt gemaakt, treedt de wijziging voor alle partijen in werking.

#### *Bijlagen*

Aan het verdrag zijn twee bijlagen gevoegd die een integrerend onderdeel uitmaken van het verdrag. Bijlage A bevat definities van enkele termen die in het verdrag gebruikt worden. Bijlage B bevat bepalingen met betrekking tot de samenstelling en het huishoudelijk reglement van het Uitvoerend

Comité. De bijlagen zijn gelet op hun inhoud aan te merken als zijnde van uitvoerende aard. Verdragen tot wijziging van deze bijlagen behoeven op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring voorbehouden.

### **3. De relatie met de Europese Gemeenschap**

Aangezien de EG bij het verdrag is aangesloten, is Nederland onderworpen aan eventuele beperkingen terzake die van de zijde van de EG zijn opgeworpen. In dit verband wordt verwezen naar artikel 4 van het Besluit nr. 2000/125/EG van de Raad van de Europese Unie van 31 januari 2000 (PbEG L 35) betreffende de sluiting van de overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen (de «parallele overeenkomst»), en in het bijzonder naar de tweede alinea, onder punt 2, van bijlage III bij het Besluit, die als volgt luidt: «Voorts zullen de lidstaten die partij zijn bij de parallele overeenkomst hun rechten en plichten uit hoofde van deze overeenkomst alleen uitoefenen en nakomen in de niet-geharmoniseerde sector en voor zover er een mondiaal technisch reglement is vastgelegd dat parallel loopt aan een technisch reglement dat niet bindend is voor de Gemeenschap krachtens de overeenkomst van 1958 en de Raad niet met gekwalificeerde meerderheid en op voorstel van de Commissie heeft besloten dat de Gemeenschap deze rechten en plichten zal uitoefenen en nakomen.»

Hoewel de EG reeds partij is bij het verdrag, is het echter wenselijk dat het Koninkrijk der Nederlanden ook afzonderlijk partij wordt bij het verdrag teneinde optimaal te kunnen participeren bij zowel de totstandkoming van technische eisen ter zake van wielvoertuigen die op grond van het verdrag een mondiaal karakter krijgen, als bij het uitoefenen respectievelijk nakomen van de uit deze technische eisen voortvloeiende rechten en plichten.

### **4. Koninkrijkspositie**

Met het oog op artikel 15 van het verdrag beraden de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba zich nog over de wenselijkheid van medegelding van het verdrag voor hun land. Teneinde het mogelijk te maken dat wanneer de regeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba medegelding wenselijk zullen achten die medegelding direct tot stand wordt gebracht, wordt de goedkeuring voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. J. van Aartsen