



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 29.5.2013  
COM(2013) 307 final

2013/0159 (NLE)

Vorschlag für

**BESCHLUSS DES RATES**

**über die Anwendung der Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Auf internationaler Ebene erarbeitet die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) harmonisierte Anforderungen, um zwischen den Vertragsparteien des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“)<sup>1</sup> technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zu beseitigen und dafür zu sorgen, dass ein hohes Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewährleistet wird.

Die Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung<sup>2</sup> – („UN/ECE-Regelung Nr. 41“) wurde vor kurzem auf ein Umweltschutzniveau angehoben, das dem der EU-Typgenehmigungsvorschriften entspricht, weshalb die Union künftig diese UN/ECE-Regelung anwenden kann. Mit der Regelung sollen gleichwertige Bestimmungen für die Kontrolle des Geräuschpegels von Motorrädern geschaffen sowie Klärungen bezüglich der Prüfung zur Messung des Geräusches bei stehendem Motorrad vorgenommen werden.

Auf EU-Ebene wird die Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen in Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge<sup>3</sup> geregelt; dort wird auf Kapitel 9 Anhang I (Grenzwerte und Messverfahren für den zulässigen Geräuschpegel) der Richtlinie 97/24/EG über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>4</sup> verwiesen.

Da die Revision 4 der UN/ECE-Regelung Nr. 41 jetzt vorliegt, sollte die Union besagte Regelung anwenden.

Durch den vorliegenden Ratsbeschluss wird die Kommission ermächtigt, im Nahmen der Europäischen Union die Anwendung der UN/ECE-Regelung Nr. 41 zu notifizieren.

#### **• Allgemeiner Kontext**

In Kapitel 9 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG werden die wesentlichen Anforderungen für bestimmte Bauteile und Merkmale von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen genannt, die hinsichtlich der Typgenehmigung gelten. Es erschien notwendig, die speziellen Verfahren für die Geräuschprüfung und die speziellen Anforderungen für die diesbezügliche Typgenehmigung mussten auf EU-Ebene festzulegen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

<sup>2</sup> UN/ECE-Dokumente TRANS/WP.29/2011/62 und ABl. L 317 vom 14.11.2012, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

Es wird nunmehr beabsichtigt, dass die Europäische Union die UN/ECE-Regelung Nr. 41 anwendet, um auf internationaler Ebene zu gemeinsamen harmonisierten Anforderungen zu gelangen, die den internationalen Handel erleichtern und die bestehenden Genehmigungsvorschriften gemäß Kapitel 9 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG ersetzen sollen. So werden sich die europäischen Unternehmen nur an ein einziges Regelwerk halten müssen, das weltweit, nämlich in den Vertragsstaaten des Geänderten Übereinkommens von 1958, anerkannt wird.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Vorschriften für die Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen (Klasse L) in Bezug auf ihren zulässigen Geräuschpegel und ihre Auspuffanlage finden sich in Kapitel 9 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG.

- **Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Zielen der Richtlinien 2002/24/EG und 97/24/EG und entspricht somit den Zielen der EU in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz sowie dem Ziel, auf eine internationale Harmonisierung der Rechtsvorschriften für Krafträder hinzuwirken.

Ferner steht der Vorschlag im Einklang mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates über die Anwendung des Geänderten Übereinkommens von 1958 durch die Europäische Gemeinschaft.

## **2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Anhörung interessierter Kreise**

Bei der Entwicklung des Vorschlags hat die Europäische Kommission Interessenträger und Interessenträgerorganisationen angehört. Im Rahmen von „CARS 21“ fand eine allgemeine Konsultation von Mitgliedstaaten, Fahrzeugherstellern (europäische und nationale Vertreter sowie Einzelunternehmen), Teileherstellern, Verkehrsorganisationen und Nutzervertretern zu dem beabsichtigten Ansatz für Geräuschemissionen von Fahrzeugen statt. Der für die Anwendung der UN/ECE-Regelung Nr. 41 vorgeschlagene Ansatz wird auch in den Sitzungen des Technischen Ausschusses – Kraftfahrzeuge (TCMV) und der Arbeitsgruppe „Krafträder“ vorgestellt.

- **Folgenabschätzung**

Durch die Anwendung der UN/ECE-Regelung Nr. 41 kommt es nicht zu einer Überarbeitung der gegenwärtig gemäß der Richtlinie 97/24/EG geltenden Grenzwerte. Zudem sind die Prüfverfahren der UN/ECE-Regelung Nr. 41 denen der Richtlinie 97/24/EG vom Umfang und vom wissenschaftlichen Ansatz her gleichwertig. Deshalb wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene Anwendung keine gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Europäische Union oder den EWR haben wird, da sowohl die vorgeschlagenen Prüfverfahren für Geräuschemissionen als auch die entsprechenden Grenzwerte gleichwertig sind.

Im Rahmen des Entwurfs der Verordnung (EU) Nr. .../2012 des Europäischen Parlaments und

des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung<sup>5</sup> wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse zu den Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klasse L (zwei- und dreirädrige Fahrzeuge) und unbefugten Eingriffen an solchen Fahrzeugen durchgeführt<sup>6</sup>, die belegte, dass die Lärmemissionen von Fahrzeugen der Klasse L aufgrund unbefugter Eingriffe zugenommen haben. Die UN/ECE-Regelung Nr. 41 sieht nicht nur Prüfverfahren und Geräuschemissionsgrenzwerte vor, die denen der EU entsprechen, sondern führt auch kostengünstige Elemente und Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe ein, weshalb sie vollständig im Einklang mit der laufenden Gesetzgebungsinitiative für Fahrzeuge der Klasse L ist.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

- Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Vorschlag wird es der Union ermöglichen, die UN/ECE-Regelung Nr. 41 über Geräuschemissionen von Motorrädern anzuwenden und die regionalen Prüfvorschriften der EU durch weltweit harmonisierte Prüfverfahren und –vorschriften zu ersetzen.

- Rechtsgrundlage**

Unter Berücksichtigung von Gegenstand und Inhalt des Ratsbeschlusses bilden die Artikel 114 Absatz 1 und 207 Absatz 4 AEUV die Rechtsgrundlage. Das Verfahren für die Annahme des Ratsbeschlusses ist in Artikel 3 Absatz 3 des Ratsbeschlusses 97/836/EG festgelegt.

- Subsidiaritätsprinzip**

Die Vorschriften zu Geräuschemissionen sind zwar bereits auf EU-Ebene harmonisiert, aber die einschlägigen Rechtsvorschriften sind veraltet und müssen an den technischen Fortschritt angepasst werden. Die Anwendung internationaler Übereinkommen wie gleichwertiger UN/ECE-Regelungen und ihre Einbeziehung in das EU-System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen kann nur von der Europäischen Union vollzogen werden. Dies verhindert nicht nur eine Fragmentierung des Binnenmarktes, sondern gewährleistet zudem einheitliche Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltstandards in der gesamten Union. Außerdem werden hierdurch Größenvorteile erzielt: Produkte können für den gesamten Unionsmarkt und sogar für den Weltmarkt hergestellt werden und müssen nicht individuell angepasst werden, damit für jeden Mitgliedstaat nationale Typgenehmigungen erlangt werden können.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil er nicht über das Maß hinausgeht, das erforderlich ist, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und gleichzeitig für ein hohes Maß an öffentlicher Sicherheit und an Umweltschutz zu sorgen.

---

<sup>5</sup> KOM(2010) 542 endg.

<sup>6</sup> Überarbeitung und Annahme durch die Kommission stehen noch aus.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Beschluss des Rates.

Ein Beschluss des Rates wird als geeignet angesehen, da dies den Anforderungen von Artikel 3 Absatz 3 des Ratsbeschlusses 97/836/EG entspricht.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

#### **5. FAKULTATIVE ANGABEN**

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für

## BESCHLUSS DES RATES

### **über die Anwendung der Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 114 Absatz 1 und 207 Absatz 4,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments<sup>7</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Beschluss des Rates Nr. 97/836/EG vom 27. November 1997<sup>8</sup> ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) beigetreten.
- (2) Durch die harmonisierten Anforderungen der Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung<sup>9</sup> („UN/ECE-Regelung Nr. 41“) sollen technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 beseitigt und ein hohes Sicherheits- und Schutzniveau solcher Fahrzeuge gewährleistet werden.

---

<sup>7</sup> Zustimmung am ....

<sup>8</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

<sup>9</sup> ABl. L 317 vom 14.11.2012, S. 1.

- (3) Durch die Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates<sup>10</sup> sowie die Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädriegen oder dreirädriegen Kraftfahrzeugen<sup>11</sup> und ihre Umsetzungsmaßnahmen werden für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge die Annahme zulässiger Geräuschpegel, Auspuffanlagen und Prüfverfahren vorgeschrieben.
- (4) Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L in Bezug auf ihren zulässigen Geräuschpegel und ihre Auspuffanlage finden sich in Kapitel 9 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG.
- Zur Klasse L gehören leichte Kraftfahrzeuge wie Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder, Krafträder mit oder ohne Beiwagen sowie dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge.
- (5) Zeitgleich mit ihrem Beitritt zum Geänderten Übereinkommen von 1958 trat die Union auch einer bestimmten Zahl von UN/ECE-Regelungen bei, die in Anhang II des Beschlusses 97/836/EG aufgeführt sind. Die UN/ECE-Regelung Nr. 41 ist in dieser Liste nicht verzeichnet.
- (6) Gemäß Artikel 3 Absatz 3 des Beschlusses 97/836/EG und in Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 7 des Geänderten Übereinkommens von 1958 kann die Union die Anwendung einer, mehrerer oder aller UN/ECE-Regelungen beschließen, denen sie zum Zeitpunkt ihres Beitritts zu dem Geänderten Übereinkommen nicht beigetreten ist. Der Beschluss sollte vom Rat nach Zustimmung des Europäischen Parlaments angenommen werden.
- (7) Es empfiehlt sich nun, dass die Europäische Union die UN/ECE-Regelung Nr. 41 anwendet, um auf internationaler Ebene zu gemeinsamen harmonisierten Anforderungen zu gelangen, die den internationalen Handel erleichtern und die bestehenden Genehmigungsvorschriften gemäß Kapitel 9 Anhang I der Richtlinie 97/24/EG ersetzen werden. So werden sich die europäischen Unternehmen nur an ein einziges Regelwerk halten müssen, das weltweit, nämlich in den Vertragsstaaten des Geänderten Übereinkommens von 1958, anerkannt wird –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

---

<sup>10</sup> ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.  
<sup>11</sup> ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

*Artikel 1*

Die Europäische Union wendet die Regelung Nr. 41 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung – an.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 3*

Die Kommission notifiziert diesen Beschluss dem Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*