



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 20. Februar 2014
(OR. en)**

6793/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2014/0051 (NLE)**

**ECO 26
ENT 57
MI 196
UNECE 1**

VORSCHLAG

Absender: Europäische Kommission
Eingangsdatum: 20. Februar 2014
Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.: COM(2014) 95 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UNECE-Regelungen Nr. 3, 6, 7, 10, 13, 18, 19, 27, 46, 48, 67, 74, 107, 110, 113, 117, 123 und 129 sowie hinsichtlich des Entwurfs für eine globale technische Regelung über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) und des Entwurfs für eine globale technische Regelung für Reifen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2014) 95 final.

Anl.: COM(2014) 95 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.2.2014
COM(2014) 95 final

2014/0051 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in den einschlägigen
Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UNECE-Regelungen Nr. 3, 6, 7, 10, 13,
18, 19, 27, 46, 48, 67, 74, 107, 110, 113, 117, 123 und 129 sowie hinsichtlich des Entwurfs
für eine globale technische Regelung über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für
leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) und des Entwurfs für eine globale technische Regelung
für Reifen zu vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

Auf internationaler Ebene erarbeitet die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) harmonisierte Anforderungen, durch die technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 beseitigt und ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau solcher Fahrzeuge gewährleistet werden sollen.

Gemäß dem Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) 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 und Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden¹ („Geändertes Übereinkommen von 1958“), beigetreten und gemäß dem Beschluss 2000/125/EG des Rates vom 31. Januar 2000 betreffend den Abschluss des Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können² („Parallelübereinkommen“) ist die Union dem Parallelübereinkommen beigetreten.

Die Sitzungen der UNECE WP29, des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge, finden dreimal jährlich statt, nämlich im März, Juni und November jedes Kalenderjahrs. In jeder Sitzung werden zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts neue Änderungen bestehender UNECE-Regelungen oder globaler technischer Regelungen erlassen. Vor jeder Sitzung der WP29 wurden diese Änderungen von einer der im Rahmen der WP29 tätigen sechs Arbeitsgruppen angenommen.

Anschließend findet in einer WP29-Sitzung die endgültige Abstimmung zur Annahme der Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen statt, sofern das Quorum und eine qualifizierte Mehrheit der Vertragsparteien erreicht werden. Die EU ist im Rahmen der WP29 Vertragspartei zweier Übereinkünfte (Übereinkünfte von 1958 und von 1998) und stimmt im Namen der Mitgliedstaaten ab. Für jede Sitzung der WP29 wird ein Beschluss des Rates, ein sogenannter Mantelbeschluss, abgefasst, der die Liste der Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält und der die Kommission in die Lage versetzt, in der jeweiligen WP29-Sitzung im Namen der Mitgliedstaaten abzustimmen.

In dem vorliegenden Beschluss des Rates wird der Standpunkt der Union für die Abstimmung über die Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen festgelegt, die in der WP29-Sitzung vom 11. bis 14. März 2014 zur Abstimmung vorgelegt werden.

¹ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

² ABl. L 35 vom 10.2.2000, S. 12.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Der Technische Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ wurde konsultiert und die Stellungnahmen der Sachverständigen der Mitgliedstaaten wurden berücksichtigt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

In dem Vorschlag wird der Standpunkt festgelegt, den die Union bei der Abstimmung über die Änderungen der UNECE-Regelungen Nr. 3, 6, 7, 10, 13, 18, 19, 27, 46, 48, 67, 74, 107, 110, 113, 117, 123 und 129 sowie hinsichtlich des Entwurfs für eine globale technische Regelung über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light-duty Vehicle Test Procedures – WLTP) und des Entwurfs für eine globale technische Regelung für Reifen einnehmen wird.

- Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- Subsidiaritätsprinzip**

Die Stimmabgabe zugunsten internationaler Übereinkünfte wie der Entwürfe für UNECE-Regelungen und globale technische Regelungen sowie ihre Einbeziehung in das System der Union für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen kann nur von der Union vollzogen werden. Dies verhindert nicht nur eine Fragmentierung des Binnenmarktes, sondern gewährleistet zudem einheitliche Gesundheits- und Sicherheitsnormen in der gesamten Union. Darüber hinaus ergeben sich Größenvorteile: 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.

Die vorgeschlagene Verordnung stimmt daher mit dem Subsidiaritätsprinzip überein.

- 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 Schutz zu sorgen.

- Wahl der Instrumente**

Gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV muss der Rat einen Beschluss erlassen, um die Standpunkte festzulegen, die im Namen der Union in einem durch eine internationale Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in den einschlägigen
Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UNECE-Regelungen Nr. 3, 6, 7, 10, 13,
18, 19, 27, 46, 48, 67, 74, 107, 110, 113, 117, 123 und 129 sowie hinsichtlich des Entwurfs
für eine globale technische Regelung über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für
leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) und des Entwurfs für eine globale technische Regelung
für Reifen zu vertreten ist**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Gemäß dem Beschluss 97/836/EG des Rates³ trat die Gemeinschaft dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) 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“) bei.
2. Gemäß dem Beschluss 2000/125/EG des Rates⁴ trat die Union dem Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) bei.

³ Beschluss des Rates 97/836/EG vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu 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“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

⁴ Beschluss des Rates 2000/125/EG vom 31. Januar 2000 betreffend den Abschluss des Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können (ABl. L 35 vom 10. Februar 2000, S. 12).

3. Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ wurden die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein EU-Genehmigungsverfahren ersetzt und damit ein harmonisierter Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten geschaffen. Mit dieser Richtlinie wurden UNECE-Regelungen in das EU-Typgenehmigungssystem integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu EU-Rechtsvorschriften. Seit Erlass der Richtlinie 2007/46/EG werden EU-Rechtsvorschriften im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens zunehmend durch UNECE-Regelungen ersetzt.
4. Einige Anforderungen der UNECE-Regelungen 3, 6, 7, 10, 13, 18, 19, 27, 46, 48, 67, 74, 107, 110, 113, 117, 123 und 129 in Bezug auf bestimmte Teile oder Merkmale müssen entsprechend den bisherigen Erfahrungen und in Anbetracht des technischen Fortschritts angepasst werden.
5. Um die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu harmonisieren, sollten der Entwurf einer globalen technischen Regelung über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) und der Entwurf einer globalen technischen Regelung für Reifen angenommen werden.
6. Es ist daher erforderlich, den Standpunkt festzulegen, der im Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und im Exekutivausschuss des Parallelübereinkommens im Namen der Union zu den Änderungen der genannten UNECE-Rechtsakte vertreten werden soll –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Einziger Artikel

Der Standpunkt, der im Namen der Union im Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und im Exekutivausschuss des Parallelübereinkommens vom 11. bis 14. März 2014 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UNECE-Rechtsakte zu stimmen.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Rates

⁵ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).