



Brüssel, den 22. Februar 2017
(OR. en)

6602/17

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0038 (NLE)**

ECO 9
ENT 42
MI 152
UNECE 3

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 22. Februar 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2017) 86 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UN-Regelungen Nr. 3, 4, 6, 7, 13, 19, 23, 27, 28, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 69, 70, 73, 75, 77, 79, 83, 87, 91, 98, 99, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 113, 118, 119, 123 und 138 sowie hinsichtlich des Vorschlags zur Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) durch Richtlinien für die Cybersicherheit und den Datenschutz zu vertretenden Standpunkts

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 86 final.

Anl.: COM(2017) 86 final

Brüssel, den 22.2.2017
COM(2017) 86 final

2017/0038 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UN-Regelungen Nr. 3, 4, 6, 7, 13, 19, 23, 27, 28, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 69, 70, 73, 75, 77, 79, 83, 87, 91, 98, 99, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 113, 118, 119, 123 und 138 sowie hinsichtlich des Vorschlags zur Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) durch Richtlinien für die Cybersicherheit und den Datenschutz zu vertretenden Standpunkts

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele 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 wurden („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 können („Parallelübereinkommen“), ist die Union dem Parallelübereinkommen beigetreten.

Die Sitzungen der UNECE WP.29, 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 UN-Regelungen, Änderungen bestehender UN-Regelungen oder globale technische Regelungen der UN erlassen. Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Änderungen von einer der im Rahmen der WP.29 tätigen sechs Arbeitsgruppen angenommen.

Anschließend findet in einer WP.29-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 WP.29 Vertragspartei zweier Übereinkommen (Übereinkommen von 1958 und von 1998). Für jede Sitzung der WP.29 wird ein Beschluss des Rates, ein sogenannter Mantelbeschluss, abgefasst, der die Liste der Regelungen, Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält und es der Kommission gestattet, in der jeweiligen WP.29-Sitzung im Namen der Union abzustimmen.

In dem vorliegenden Beschluss des Rates wird der Standpunkt der Union für die Abstimmung über die Regelungen, Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen festgelegt, die in der WP.29-Sitzung vom 13. bis 17. März 2017 zur Abstimmung vorgelegt werden.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag ergänzt die Binnenmarktpolitik der Europäischen Union in Bezug auf die Automobilindustrie und steht ganz mit ihr im Einklang.

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. Hierbei kommt dem Übereinkommen von 1958 eine Schlüsselrolle zu, da es den Herstellern

ermöglicht, sich auf ein gemeinsames Bündel von Typgenehmigungsregelungen zu einigen, in dem Wissen, dass ihre Produkte von den Vertragsparteien als mit den geltenden nationalen Vorschriften vereinbar anerkannt werden. So konnten mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Ein ähnliches Konzept liegt der Richtlinie 2007/46/EG zugrunde, mit der die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein Genehmigungsverfahren der Union ersetzt wurden und damit ein harmonisierter Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten geschaffen wurde. Mit dieser Richtlinie wurden UN-Regelungen in das EU-Typgenehmigungssystem integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der Union. Seit Erlass dieser Richtlinie werden im Rahmen des EU-Typgenehmigungssystems UN-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das WP.29-System ist mit der Wettbewerbspolitik der Union verknüpft, auf die sich diese Maßnahme positiv auswirkt. Dieser Vorschlag stimmt auch mit der Verkehrs- und Energiepolitik der Union überein, die im Entwurfs- und Annahmeverfahren der UN-Regelungen nach dem Übereinkommen von 1958 gebührend berücksichtigt werden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

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

- **Subsidiarität**

Die Stimmabgabe zugunsten internationaler Übereinkünfte wie der Vorschläge für UN-Regelungen, Änderungen an UN-Regelungen und Entwürfe für 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 Umwelt- und Sicherheitsnormen 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 stimmt daher mit dem Subsidiaritätsprinzip überein.

- **Verhältnismäßigkeit**

Dieser Beschluss des Rates ermächtigt die Kommission, im Namen der Union abzustimmen und er stellt ein verhältnismäßiges Instrument dar, das im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 des Beschlusses 97/836/EG des Rates steht und mit dem ein einheitlicher Standpunkt der EU auf UNECE-Ebene bei der Abstimmung über die in der Tagesordnung der WP.29-Sitzung

vorgeschlagenen Arbeitsdokumente erzielt werden soll. Daher entspricht dieser Vorschlag 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 des Instruments**

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.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Entfällt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen ist für den Vorschlag nicht relevant. Er wurde jedoch vom technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ geprüft.

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag kann nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung sein, da er nicht legislativer Art ist und keine alternativen politischen Maßnahmen vorhanden oder möglich sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Hinsichtlich der administrativen Belastung hat diese Maßnahme keine Auswirkungen, da mit den dem Mantelbeschluss beigefügten Verweisen auf Änderungen keine neuen Berichterstattungs- oder andere administrative Pflichten für die Unternehmen, einschließlich KMU, eingeführt werden. Ziel ist vielmehr eine Verringerung der administrativen Belastung, da die Anwendung weltweit harmonisierter Vorschriften es den Herstellern ermöglicht, Genehmigungsunterlagen für Systeme und Bauteile nicht nur in der EU, sondern auch auf den Ausfuhrmärkten in der EU nicht angehörenden Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958 vorzulegen.

Der Vorschlag hat sehr günstige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie und den internationalen Handel. Die Akzeptanz international harmonisierter Regelungen für Kraftfahrzeuge durch die Handelspartner der EU gilt als beste Möglichkeit zur Abschaffung nichttarifärer Handelshemmnisse und zur Öffnung oder Erweiterung des Marktzugangs für EU-Automobilhersteller.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In dem Vorschlag wird der Standpunkt festgelegt, den die Union bei der Abstimmung über

- die Änderungen der UN-Regelungen Nr. 3, 4, 6, 7, 13, 19, 23, 27, 28, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 69, 70, 73, 75, 77, 79, 83, 87, 91, 98, 99, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 113, 118, 119, 123 und 138 sowie
- den Vorschlag zur Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) durch Richtlinien für die Cybersicherheit und den Datenschutz einnimmt.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge zur Änderung der UN-Regelungen Nr. 3, 4, 6, 7, 13, 19, 23, 27, 28, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 69, 70, 73, 75, 77, 79, 83, 87, 91, 98, 99, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 113, 118, 119, 123 und 138 sowie hinsichtlich des Vorschlags zur Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) durch Richtlinien für die Cybersicherheit und den Datenschutz zu vertretenden Standpunkts

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 Rates¹ trat 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 von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“) bei.
- (2) Gemäß dem Beschluss 2000/125/EG des Rates² 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 (im Folgenden „Parallelübereinkommen“) bei.

¹ Beschluss 97/836/EG des Rates 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).

² 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 können („Parallelübereinkommen“) (ABl. L 35 vom 10.2.2000, S. 12).

- (3) Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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 selbstständigen technischen Einheiten geschaffen. Mit dieser Richtlinie wurden nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 erlassene Regelungen (im Folgenden „UN-Regelungen“) in das EU-Typgenehmigungssystem integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der Union. Seit Erlass dieser Richtlinie werden im Rahmen des EU-Typgenehmigungssystems UN-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen.
- (4) Einige Anforderungen der UNECE-Regelungen Nr. 3, 4, 6, 7, 13, 19, 23, 27, 28, 38, 39, 43, 45, 48, 50, 69, 70, 73, 75, 77, 79, 83, 87, 91, 98, 99, 101, 104, 107, 109, 110, 112, 113, 118, 119, 123 und 138 in Bezug auf bestimmte Teile oder Merkmale müssen entsprechend den bisherigen Erfahrungen und in Anbetracht des technischen Fortschritts angepasst werden.
- (5) Zur Festlegung einheitlicher Vorschriften betreffend den Bau von Fahrzeugen sollte die Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) durch Richtlinien für die Cybersicherheit und den Datenschutz geändert werden, ohne die derzeit auf EU-Ebene stattfindende Entwicklung im Bereich des kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrens zu beeinträchtigen.
- (6) Es ist zweckmäßig, in den jeweiligen Ausschüssen der UNECE, nämlich im Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und im Exekutivausschuss des Parallelübereinkommens, den im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zu der Annahme der oben genannten Rechtsakte der Vereinten Nationen festzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union im Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und im Exekutivausschuss des Parallelübereinkommens während des Zeitraums vom 13. bis 17. März 2017 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Vorschläge zu stimmen.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

³ 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).

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*