



Brüssel, den 24. Oktober 2014
(OR. en)

14252/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2014/0299 (NLE)**

ECO 129
ENT 229
MI 769
UNECE 8

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Oktober 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 647 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 UN-Regelungen Nr. 4, 6, 11, 13, 13H, 19, 25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 und 128, hinsichtlich der neuen globalen technischen Regelung der UN für Reifen, der Änderung 3 der globalen technischen Regelung Nr. 4 der UN in Bezug auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge (Worldwide Heavy-Duty Certification procedure) und hinsichtlich einer Änderung an der gemeinsamen Entschließung Nr. 1 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2014) 647 final.

Anl.: COM(2014) 647 final

14252/14

ar

DGG 3A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2014
COM(2014) 647 final

2014/0299 (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 UN-Regelungen Nr. 4, 6, 11, 13, 13H, 19,
25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 und 128, hinsichtlich
der neuen globalen technischen Regelung der UN für Reifen, der Änderung 3 der
globalen technischen Regelung Nr. 4 der UN in Bezug auf das weltweit harmonisierte
Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge (Worldwide Heavy-Duty Certification
procedure) und hinsichtlich einer Änderung an der gemeinsamen Entschließung Nr. 1
zu vertreten ist**

DE

DE

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 UN-Regelungen oder globaler technischer Regelungen der UN 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). 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 Union 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. November 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 des Vorschlags

In dem Vorschlag wird der Standpunkt festgelegt, den die Union bei der Abstimmung über die Änderungen der UN-Regelungen Nr. 4, 6, 11, 13, 13H, 19, 25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 und 128, hinsichtlich der neuen globalen technischen Regelung der UN für Reifen, der Änderung 3 der globalen technischen Regelung Nr. 4 der UN in Bezug auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge (Worldwide Heavy-Duty Certification procedure) und hinsichtlich der Änderung 3 an der gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der UN 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 Änderungen von UN-Regelungen und der 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 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 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.

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 UN-Regelungen Nr. 4, 6, 11, 13, 13H, 19, 25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 und 128, hinsichtlich der neuen globalen technischen Regelung der UN für Reifen, der Änderung 3 der globalen technischen Regelung Nr. 4 der UN in Bezug auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge (Worldwide Heavy-Duty Certification procedure) und hinsichtlich einer Änderung an der gemeinsamen Entschließung Nr. 1 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 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 („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,

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 10.2.2000, S. 12).

Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) bei.

- (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 UN-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 UN-Regelungen ersetzt.
- (4) Einige Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 4, 6, 11, 13, 13H, 19, 25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 und 128 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, sollte die neue globale technische Regelung der UN für Reifen angenommen werden. Änderung 3 der globalen technischen Regelung Nr. 4 der UN hinsichtlich des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für schwere Nutzfahrzeuge und eine Änderung an der gemeinsamen Entschließung Nr. 1 müssen angenommen werden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.
- (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 UN-Rechtsakte vertreten werden soll –

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).

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. November 2014 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UN-Rechtsakte zu stimmen.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*