



Brüssel, den 4. Juni 2015
(OR. en)

9589/15

Interinstitutionelles Dossier:
2015/0124 (NLE)

ECO 69
ENT 103
MI 372
UNECE 4

VORSCHLAG

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

Eingangsdatum: 3. Juni 2015

Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2015) 248 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 UNECE-Regelungen Nr. 14, 17, 28, 29, 41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 und 135 über eine neue UNECE-Regelung über die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L und über Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E. 3) zu vertretenden Standpunkts

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 248 final.

Anl.: COM(2015) 248 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.6.2015
COM(2015) 248 final

2015/0124 (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 UNECE-Regelungen Nr. 14, 17, 28, 29,
41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 und 135 über eine neue UNECE-
Regelung über die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L und über
Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E. 3) zu vertretenden
Standpunkts**

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT 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 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 UNECE-Regelungen, Änderungen bestehender UNECE-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 Regelungen, 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 Regelungen, Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen festgelegt, die in der Juni-Sitzung der WP29 vom 23. bis 26. Juni 2015 zur Abstimmung vorgelegt werden.

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 UNECE-Regelungen Nr. 14, 17, 28, 29, 41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 und 135 über eine neue UNECE-Regelung über die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L und über Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E. 3) 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 Vorschläge für UNECE-Regelungen, Änderungen an UNECE-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 Gesundheits- 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.

- Grundsatz der 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 WP29-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.

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 UNECE-Regelungen Nr. 14, 17, 28, 29, 41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 und 135 über eine neue UNECE-Regelung über die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L und über Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E. 3) 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 („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 („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 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).

- (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 selbständigen technischen 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 dieser Richtlinie werden im Rahmen des EU-Typgenehmigungssystems UNECE-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen.
- (4) Einige Anforderungen der UNECE-Regelungen Nr. 14, 17, 28, 29, 41, 49, 51, 54, 59, 80, 83, 95, 100, 101, 107, 109, 117, 134 und 135 sowie der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) müssen in Bezug auf bestimmte Teile oder Merkmale 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 UNECE-Regelung über die elektrische Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L angenommen werden. Auch Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E. 3) sollten 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 —

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 vom 23. bis 26. Juni 2015 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UN-Rechtsakte 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 selbständigen 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
Donald Tusk*