



Brüssel, den 23. Oktober 2015  
(OR. en)

13309/15

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2015/0253 (NLE)

---

---

ECO 128  
ENT 222  
MI 654  
UNECE 8

## VORSCHLAG

---

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

Eingangsdatum: 22. Oktober 2015

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

---

Nr. Komm.dok.: COM(2015) 537 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. 12, 16, 26, 39, 44, 46, 58, 61, 74, 83, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 110, 116 und 127, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung über den Frontalaufprall, des Vorschlags für Änderungen an der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) sowie des Vorschlags für eine neue gemeinsame Entschließung Nr. 2 (M.R.2) über Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen einzunehmenden Standpunkts

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 537 final.

---

Anl.: COM(2015) 537 final

Brüssel, den 22.10.2015  
COM(2015) 537 final

2015/0253 (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. 12, 16, 26, 39, 44, 46, 58, 61, 74, 83, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 110, 116 und 127, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung über den Frontalaufprall, des Vorschlags für Änderungen an der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) sowie des Vorschlags für eine neue gemeinsame Entschließung Nr. 2 (M.R.2) über Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen einzunehmenden Standpunkts**

## 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 UN-Regelungen, Änderungen bestehender UN-Regelungen oder globale technische Regelungen der UN erlassen. Vor jeder Sitzung der WP29 werden 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 WP29-Sitzung vom 9. bis 13. November 2015 zur Abstimmung vorgelegt werden.

### **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

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

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

In dem Vorschlag wird der Standpunkt festgelegt, den die Union bei der Abstimmung über die Änderungen der UN-Regelungen Nr. 12, 16, 26, 39, 44, 46, 58, 61, 74, 83, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 110, 116 und 127, über eine neue UN-Regelung über den Frontalaufprall und über Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) sowie über eine neue gemeinsame EntschlieÙung Nr. 2 (M.R.2) über Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen 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 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 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 UN-Regelungen Nr. 12, 16, 26, 39, 44, 46, 58, 61, 74, 83, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 110, 116 und 127, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung über den Frontalaufprall, des Vorschlags für Änderungen an der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) sowie des Vorschlags für eine neue gemeinsame EntschlieÙung Nr. 2 (M.R.2) über Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen einzunehmenden 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 Rates<sup>1</sup> 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 Rates<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 Rates<sup>3</sup> 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 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 UN-Regelungen Nr. 12, 16, 26, 39, 44, 46, 58, 61, 74, 83, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 110, 116 und 127 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 UN-Regelung über den Frontalaufprall angenommen werden; um die Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen zu harmonisieren, sollte ferner eine neue gemeinsame Entschließung Nr. 2 (M.R.2) über Begriffsbestimmungen zu den Antriebssträngen von Fahrzeugen verabschiedet werden.
- (6) Es ist daher erforderlich, den im Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und im Exekutivausschuss des Parallelübereinkommens im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zu den Änderungen der genannten UN-Rechtsakte 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 9. bis 13. November 2015 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Vorschläge zu stimmen.

---

<sup>3</sup> 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).

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*