



Brüssel, den 28. Oktober 2015
(OR. en)

13501/15

**Interinstitutionelles Dossier:
2015/0249 (NLE)**

ECO 134
ENT 230
MI 676
UNECE 11

VORSCHLAG

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

Eingangsdatum: 27. Oktober 2015

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

Nr. Komm.dok.: COM(2015) 535 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss der Revision 3 des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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“)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 535 final.

Anl.: COM(2015) 535 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.10.2015
COM(2015) 535 final

2015/0249 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss der Revision 3 des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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“)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES BESCHLUSSES

Auf internationaler Ebene entwickelt das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) harmonisierte Anforderungen, durch die technische Hemmnisse 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. Durch den Beschluss 97/836/EG des Rates ist die Europäische Union dem Geänderten Übereinkommen von 1958 beigetreten.

Die WP.29 beschloss auf ihrer 150. Sitzung im März 2010 Maßnahmen in Bezug auf die künftige Entwicklung bei der Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 in Erwägung zu ziehen, um so die Teilnahme einer größeren Anzahl sowohl an Ländern als auch an Organisationen, die in der regionalen Wirtschaftsintegration tätig sind, an der Arbeit des Weltforums zu fördern, sowie die Anzahl der Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 zu erhöhen. Mit dieser Überarbeitung sollten auch die Funktionsweise und die Verlässlichkeit des Geänderten Übereinkommens von 1958 verbessert sowie seine Funktion als wichtigster internationaler Rahmen für die Harmonisierung technischer Regelungen in der Automobilbranche auch für die Zukunft gewährleistet werden.

Die Kommission erhielt im Juli 2013 die Ermächtigung des Rates, im Namen der Union über Vorschläge zur Änderung des Übereinkommens zu verhandeln. Zu diesem Zweck hat sie die Task Force der informellen, von der WP.29 eingerichteten Arbeitsgruppe mit dem Ziel geleitet, Vorschläge für eine Überarbeitung des Übereinkommens zu entwickeln. Das Ergebnis dieser Arbeiten wurde im März 2014 der WP.29 vorgestellt und die WP.29 beschloss, die Entwürfe „einzufrieren“, damit die Vertragsparteien beginnen konnten, ihre nationalen Verfahren für die Bewertung dieser Vorschläge einzuleiten. Im November 2014 wurde der WP.29 von einer Reihe von Vertragsparteien ein gemeinsamer Vorschlag vorgelegt, mit dem für die Festlegung neuer UN-Regelungen und für Änderungen bestehender UN-Regelungen die Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip von zwei Drittel auf vier Fünftel angehoben werden soll.

In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD (2014) 178 final vom 28. Mai 2014 mit dem Titel „Fortschrittsbericht für 2013 über die Tätigkeit des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge“ wird davon ausgegangen, dass im Falle einer positiven Lösungsfindung hinsichtlich der Anhebung der Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip die Chancen, so wichtige EU-Partner wie Indien, China, die ASEAN-Länder und sogar Brasilien als neue Vertragsparteien zu gewinnen, wesentlich steigen würden. Auch der Aktionsplan CARS 2020 weist darauf hin, dass die Annahme weltweit harmonisierter Regelungen für Kraftfahrzeuge im Rahmen des Übereinkommens von 1958 durch die Handelspartner der EU die beste Möglichkeit ist, nichttarifäre Handelshemmnisse zu beseitigen und dass aus diesem Grund der Anreiz, der Übereinkunft von 1958 beizutreten, verstärkt werden muss. Nach Prüfung der Vorschläge zur Änderung des Übereinkommens, einschließlich des Antrags auf Anhebung der Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip auf vier Fünftel, kann anhand der vorstehenden Ausführungen der Schluss gezogen werden, dass die Vorschläge der Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens dienen, das heißt, für Drittstaaten mehr Anreize für einen Beitritt zum

Übereinkommen zu schaffen und gleichzeitig seine Wirksamkeit und Zuverlässigkeit zu steigern.

Daher muss die Europäische Union als Vertragspartei des Übereinkommens die notwendigen Schritte für die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen zum Übereinkommen von 1958 im Einklang mit den Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 1 und Anhang III Nummer 3 des Beschlusses 97/836/EG des Rates ergreifen. Diese Verfahren sehen vor, dass der Rat auf Vorschlag der Kommission über den Abschluss der Änderung des Übereinkommens entscheidet und im Namen der Union den Vertragsparteien die vorgeschlagenen Änderungen des Übereinkommens unterbreitet. Artikel 13 Absatz 1 des Übereinkommens sieht vor, dass dies mit einer Mitteilung über den Wortlaut der vorgeschlagenen Änderung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zu erfolgen hat, der ihn an alle Vertragsparteien weiterleitet.

Nach Artikel 13 Absatz 2 und Absatz 3 des Übereinkommens gelten vorgeschlagene Änderungen als angenommen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach dem Tag der Übermittlung des Änderungsentwurfs durch den Generalsekretär keine Vertragspartei Einwände erhebt. Da die Zustimmung aller Vertragsparteien des Übereinkommens erforderlich ist, hat die WP.29 beschlossen, eine informelle Abstimmung durchzuführen, um zu prüfen, ob alle Vertragsparteien des derzeitigen Übereinkommens die vorgeschlagene Änderung akzeptieren können, bevor das Verfahren zur Änderung des Übereinkommens nach Artikel 13 eingeleitet wird. Die Kommission sollte daher ermächtigt werden, im Namen der EU zugunsten der vorgeschlagenen Änderungen zu stimmen.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Regelmäßige Konsultationen zu den Entwürfen von Vorschlägen zur Überarbeitung des Geänderten Übereinkommens von 1958 fanden mit allen Interessengruppen der Automobilbranche im Wege eines Meinungsaustausches im Rahmen der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ statt. Während der Verhandlungen erfolgten gemäß den Verhandlungsdirektiven des Rates vom Juli 2013 Konsultationen mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ (TCMV). Vertreter von Mitgliedstaaten und Industrieverbänden nahmen ebenfalls an der von der WP.29 eingerichteten informellen Arbeitsgruppe und insbesondere an der Task Force für die Vorbereitung der Entwürfe von Vorschlägen für die Revision 3 des Übereinkommens unter Vorsitz der Kommissionsdienststellen teil.

Diese Konsultation hat es ermöglicht, einen Konsens über den Entwurf der Vorschläge für die Revision 3 des Übereinkommens in der von der informellen Gruppe ausgearbeiteten und der WP.29 vorgelegten Form zu erzielen, sowie eine positive Reaktion auf den Vorschlag zur Anhebung der Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip bei der Festlegung neuer und der Änderung bestehender UN-Regelungen zu erreichen.

Es wurde für diesen Beschluss keine Folgenabschätzung durchgeführt; jedoch erfolgte eine Kosten-Nutzen-Analyse durch die Kommissionsdienststellen, um zu überprüfen, ob sich durch die geplanten Änderungen an dem Übereinkommen die erwarteten Vorteile erzielen lassen, das heißt, mehr Anreize für einen Beitritt zum Übereinkommen zu schaffen und in der Folge die globale Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU durch die

Erleichterung des Marktzugangs in Ländern, die dem Übereinkommen nach seiner Revision beitreten könnten, zu stärken.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES BESCHLUSSES

Die Rechtsgrundlage für diesen Beschluss ist Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gemäß Artikel 5 Absatz 1 des Beschlusses 97/836/EG des Rates.

Die vorgesehene Änderung des Übereinkommens würde die Verfahren zur Entwicklung, Änderung und Annahme technischer Regelungen für Kraftfahrzeuge, deren Umsetzung durch die Vertragsparteien sowie die Bedingungen für die Erteilung von Typgenehmigungen und ihre gegenseitige Anerkennung betreffen; damit würde das Übereinkommen auch künftig als Grundlage für die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Rechtsvorschriften für die EU-Typgenehmigung dienen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist nicht von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb nicht auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss der Revision 3 des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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“)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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 wurden¹, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 1 und Anhang III Nummer 3,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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 („Übereinkommen“) trat am 16. Oktober 1995 in Kraft.
- (2) Artikel 13 des Übereinkommens sieht vor, dass Änderungen am Übereinkommen selbst und an seinen Anlagen mit einer Mitteilung über den Wortlaut der vorgeschlagenen Änderungen an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zu erfolgen hat, der ihn an alle Vertragsparteien weiterleitet. Sofern keine Vertragspartei innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet ab dem Tag der Übermittlung der vorgeschlagenen Änderungen durch den Generalsekretär, Einwände erhebt, treten die

¹ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

Änderungen für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf dieser Frist von sechs Monaten in Kraft.

- (3) Die WP.29 einigte sich auf ihrer 150. Sitzung im März 2010 darauf, eine informelle Gruppe zu ihrer Unterstützung bei der Prüfung der Maßnahmen in Bezug auf die künftige Ausrichtung in der Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 einzurichten. Diese künftige Ausrichtung sollte darauf abzielen, die Teilnahme einer größeren Anzahl sowohl an Ländern als auch an Organisationen, die in der regionalen Wirtschaftsintegration tätig sind, an der Arbeit des Weltforums zu fördern, sowie die Anzahl der Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 zu erhöhen, indem seine Funktionsweise und Verlässlichkeit verbessert sowie seine Funktion als wichtigster internationaler Rahmen für die Harmonisierung technischer Regelungen in der Automobilbranche auch für die Zukunft gewährleistet werden.
- (4) Am 15. Juli 2013 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen innerhalb der WP.29 zur Änderung des Übereinkommens. Die Kommission verhandelte im Namen der Union über Vorschläge zur Änderung des Übereinkommens im Rahmen der informellen, von der WP.29 eingerichteten Gruppe.
- (5) Auf ihrer 162. Sitzung im März 2014 nahm die WP.29 Kenntnis von den Vorschlägen der informellen Gruppe für die Revision 3 des Übereinkommens von 1958 und forderte die Vertragsparteien des Übereinkommens auf, ihre nationalen Verfahren zur Prüfung der Vorschläge zur Änderung des Übereinkommens einzuleiten.
- (6) Auf ihrer 164. Sitzung im November 2014 nahm die WP.29 Kenntnis von einem Vorschlag, der von einer Reihe von Vertragsparteien des Übereinkommens vorgelegt wurde und die Anhebung der Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip bei der Festlegung neuer UN-Regelungen und der Änderung bestehender UN-Regelungen von zwei Dritteln auf vier Fünftel vorsieht. Der Vertreter der EU kündigte die Absicht an, auf einen koordinierten Standpunkt der EU-Mitgliedstaaten zu diesem Vorschlag hinzuwirken.
- (7) Die Vorschläge für die Revision 3 des Übereinkommens und zur Anhebung der Schwelle für die Abstimmung nach dem Mehrheitsprinzip von zwei Dritteln auf vier Fünftel entsprechen den Verhandlungszielen, die im Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen innerhalb der WP.29 für die Revision 3 des Übereinkommens festgelegt wurden.
- (8) Daher sollten die Artikel 1 bis 15 und die Anlagen 1 und 2 des Übereinkommens entsprechend geändert werden.
- (9) Die Änderungen des Übereinkommens sollten im Namen der Europäischen Union genehmigt werden.
- (10) Eine informelle Abstimmung wird von der WP.29 durchgeführt, um festzustellen, ob die Zustimmung aller Vertragsparteien zu diesen Änderungen am Übereinkommen erzielt werden kann, bevor das Verfahren gemäß Artikel 13 zur Änderung des Übereinkommens eingeleitet wird. Die Union sollte diesen Änderungen zustimmen.
- (11) Nachdem durch die informelle Abstimmung in der WP.29 bestätigt wurde, dass die Zustimmung aller Vertragsparteien zu den vorgeschlagenen Änderungen am

Übereinkommen vorliegt, sollte der Präsident des Rates den Vertreter der Europäischen Union benennen, der befugt ist, gemäß Anhang III Nummer 3 des Beschlusses 97/836/EG des Rates und im Einklang mit dem Verfahren gemäß Artikel 13 Absatz 1 des Übereinkommens den Wortlaut der vorgeschlagenen Änderungen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitzuteilen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Revision 3 des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa 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, wird im Namen der Union genehmigt.

Der Wortlaut von Revision 3 des Übereinkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, im Namen der Europäischen Union die Mitteilung gemäß Artikel 13 Absatz 1 des Übereinkommens vorzunehmen, um das Verfahren für den Abschluss von Revision 3 des Übereinkommens einzuleiten und die Zustimmung der Europäischen Union, durch die Revision 3 dieses Übereinkommens gebunden zu sein, auszudrücken.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft².

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

² Der Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens wird auf Veranlassung des Generalsekretariats des Rates im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.