



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 25.7.2018  
COM(2018) 551 final

2018/0292 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über die Anwendung der Regelungen Nr. 9, 63 und 92 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von dreirädrigen Kraftfahrzeugen, Kleinkrafträdern und Austauschchalldämpferanlagen für Fahrzeuge der Klasse L in Bezug auf Geräuschemissionen durch die Union**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Auf internationaler Ebene erarbeitet die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) harmonisierte Anforderungen, um zwischen den Vertragsparteien 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 oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“)<sup>1</sup> technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zu beseitigen und dafür zu sorgen, dass ein hohes Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltschutzniveau gewährleistet wird.

Die Europäische Union ist ebenso wie die Mitgliedstaaten Vertragspartei des Geänderten Übereinkommens von 1958 und wendet die meisten UN-Regelungen an, die im Rahmen dieses Abkommens erlassen wurden, mit Ausnahme derjenigen, die nicht mindestens ein mit dem EU-Recht vergleichbares Schutzniveau bieten. Diese Ausnahme betraf bisher die UN-Regelungen Nr. 9 über Geräuschemissionen von dreirädrigen Kraftfahrzeugen<sup>2</sup>, Nr. 63 über Geräuschemissionen von Kleinkraftträdern<sup>3</sup> und Nr. 92 über Austauschschalldämpferanlagen für Fahrzeuge der Klasse L<sup>4</sup> („UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92“). Diese UN-Regelungen wurden jedoch vor Kurzem verschärft, sodass sie das gleiche Maß an Umweltschutz bieten, wie es durch die Rechtsvorschriften der Union zur Typgenehmigung erreicht wird, sodass die Union nun beginnen kann, diese UN-Regelungen anzuwenden. Mit diesen Regelungen sollen gleichwertige Bestimmungen für die Kontrolle des Geräuschpegels von Motorrädern geschaffen sowie Klärungen bezüglich der Prüfung zur Messung des Geräuschs bei stehendem Motorrad vorgenommen werden.

Auf EU-Ebene wird die Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen für den Geräuschpegel in den Anhängen IV, V und VI der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen<sup>5</sup> in Bezug auf die darin festgelegten Messverfahren und Grenzwerte geregelt; dort wird auf Anhang IX der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 über die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von zwei- und dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie ihren Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten<sup>6</sup> verwiesen.

Mit diesem Beschluss des Rates wird die Anwendung der UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 durch die Union festgelegt und die Kommission ermächtigt, den Generalsekretär der Vereinten Nationen davon in Kenntnis zu setzen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

<sup>2</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/2 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

<sup>3</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/4 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

<sup>4</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/5 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

<sup>5</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

<sup>6</sup> ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1.

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

Dieser Vorschlag ergänzt die Binnenmarktpolitik der Europäischen Union in Bezug auf die Automobilindustrie und steht voll und 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 EU-Herstellern ermöglicht, mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen zu arbeiten, weil sie wissen, dass die Vertragsparteien das Produkt als mit ihren nationalen Vorschriften übereinstimmend anerkennen werden. Nach diesem System konnte beispielsweise in der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 bereits die Anwendung der UN-Regelung Nr. 41 über die Zulassung von Krafträdern in Bezug auf Geräuschemissionen und in der Verordnung (EU) Nr. 3/2014 über die funktionale Sicherheit von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie in der Verordnung (EU) Nr. 44/2014 über Anforderungen an die Bauweise und allgemeine Anforderungen für ebendiese Fahrzeuge die verbindliche Anwendung von 31 UN-Regelungen vorgeschrieben werden.

Ein ähnlicher Ansatz wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen verfolgt, mit der mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Übereinkommens von 1958 entwickelten Regelungen sowie durch die Richtlinie 2007/46/EG<sup>7</sup> ersetzt wurden, mit der die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein EU-Genehmigungsverfahren ersetzt und ein harmonisierter Rahmen mit Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten geschaffen wurde. Mit dieser Richtlinie wurden UN-Regelungen in das EU-Typgenehmigungssystem eingegliedert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternativen zu Rechtsvorschriften der Union. Seit Erlass dieser Richtlinie werden zunehmend UN-Regelungen in die Unionsvorschriften für die EU-Typgenehmigung aufgenommen.

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

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Zielen der Richtlinien (EU) Nr. 168/2013 und 134/2014 und entspricht somit den Zielen der EU in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz sowie dem Ziel, auf eine internationale Harmonisierung der Rechtsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L (zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge) hinzuwirken.

Ferner steht der Vorschlag im Einklang mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates über die Anwendung des Geänderten Übereinkommens von 1958 durch die Europäische Gemeinschaft. Das WP.29-System ist zudem mit der Wettbewerbspolitik der Union verknüpft, auf die sich diese Maßnahme positiv auswirkt. Dieser Vorschlag steht überdies im Einklang mit der Verkehrs- und Energiepolitik der Union, die im Entwurfs- und Annahmeverfahren der UN-Regelungen nach dem Übereinkommen von 1958 gebührend berücksichtigt werden.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Unter Berücksichtigung von Gegenstand und Inhalt des Ratsbeschlusses bilden die Artikel 114 und 207 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV die

<sup>7</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Rechtsgrundlage. Das Verfahren für die Annahme des Ratsbeschlusses ist in Artikel 3 Absatz 3 des Ratsbeschlusses 97/836/EG festgelegt.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Vorschriften zu Geräuschemissionen sind zwar bereits auf EU-Ebene harmonisiert, aber die einschlägigen Rechtsvorschriften sind veraltet und müssen an den seit ihrer Annahme eingetretenen technischen Fortschritt angepasst werden. Die Anwendung internationaler Übereinkommen wie gleichwertiger UN-Regelungen und ihre Einbeziehung in das EU-System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen kann nur von der Europäischen Union vollzogen werden. Dies verhindert nicht nur eine Fragmentierung des Binnenmarktes, sondern gewährleistet zudem einheitliche Gesundheits-, 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 jeweils eine nationale Typgenehmigung erlangt werden kann.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – ordnungsgemäßes Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau – zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Beschluss des Rates.

Ein Beschluss des Rates wird als geeignet angesehen, da dies den Anforderungen von Artikel 3 Absatz 3 des Ratsbeschlusses 97/836/EG entspricht.

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

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

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Bei der Entwicklung des Vorschlags hat die Europäische Kommission Interessenträger und Interessenträgerorganisationen angehört. Im Rahmen der Sitzung der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ fand eine allgemeine Konsultation von Mitgliedstaaten, Fahrzeugherstellern (europäische und nationale Vertreter sowie Einzelunternehmen), Teileherstellern, Verkehrsorganisationen und Nutzervertretern zu dem beabsichtigten Ansatz für Geräuschemissionen von Fahrzeugen statt. Die drei UNECE-Regelungen fanden die inhaltliche Unterstützung aller unterschiedlichen Interessenträger sowohl in dieser Arbeitsgruppe als auch in der Arbeitsgruppe „Lärmschutz“ der UNECE (GRB). Das vorgeschlagene Vorgehen für die Anwendung der UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 wurde auch dem „Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge“ (TCMV) unterbreitet, bei dem es sich um den mit Artikel 40 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzten Komitologie-Ausschuss für Straßenfahrzeuge handelt, und es sind keine Stellungnahmen eingegangen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen ist für diesen Vorschlag nicht relevant. Er wurde jedoch vom „Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge“ geprüft. Was den Inhalt der UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass in den Jahren 2015 und 2016 eine von der Kommission in Auftrag gegebene Studie durchgeführt wurde, in der Verbesserungen dieser drei Regelungen vorgeschlagen wurden, damit sie mindestens gleich strenge Anforderungen wie die Verordnungen (EU) Nr. 168/2013 und 134/2014 aufweisen. Aufgrund dieser Studie schlug die Kommission ausgehend von ihren Schlussfolgerungen die notwendigen Änderungen an diesen drei UN-Regelungen vor, die von der WP.29 auf ihrer Sitzung vom März 2017 angenommen wurden und anschließend zu den unter Punkt 1 (Kontext des Vorschlags) genannten Änderungen führten.

- **Folgenabschätzung**

Durch die Anwendung der UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 kommt es nicht zu einer Überarbeitung der gegenwärtig gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 geltenden Geräuschemissionsgrenzwerte. Zudem sind die Prüfverfahren der drei UN-Regelungen denen der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 vom Umfang und vom wissenschaftlichen Ansatz her gleichwertig. Deshalb wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene Anwendung keine gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Europäische Union oder den EWR haben wird, da sowohl die vorgeschlagenen Prüfverfahren für Geräuschemissionen als auch die entsprechenden Grenzwerte gleichwertig sind.

Im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse zu den Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klasse L und unbefugten Eingriffen an solchen Fahrzeugen durchgeführt, die belegte, dass die Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klasse L aufgrund unbefugter Eingriffe zugenommen haben. In dieser Hinsicht werden mit den UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 Prüfverfahren, Grenzwerte für Geräuschemissionen und kostenwirksame Aspekte gegen unbefugte Eingriffe sowie Maßnahmen eingeführt, die vollständig mit dem EU-Rechtsrahmen für Fahrzeuge der Klasse L harmonisiert sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Hinsichtlich der administrativen Belastung hat diese Maßnahme keine Auswirkungen, da mit den UN-Regelungen, deren Anwendung in der Union vorgeschlagen wird, keine neuen Berichterstattungs- oder anderen administrativen 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 Auslandsmärkten von der EU nicht angehörenden Vertragsparteien des Übereinkommens von 1958 vorzulegen.

Der Vorschlag hat äußerst positive 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 für den Abbau nichttarifärer Handelshemmnisse und die 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 Initiative 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**

Mit der Initiative wird vorgeschlagen, die UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 über die Typgenehmigung von dreirädrigen Kraftfahrzeugen, Kleinkrafträdern und Austauschschalldämpferanlagen für Fahrzeuge der Klasse L in der Union anzuwenden.



Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

### **über die Anwendung der Regelungen Nr. 9, 63 und 92 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von dreirädrigen Kraftfahrzeugen, Kleinkrafträdern und Austauschschalldämpferanlagen für Fahrzeuge der Klasse L in Bezug auf Geräuschemissionen durch die Union**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 114 und 207 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates<sup>8</sup> ist die Union 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 oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden,<sup>9</sup> („Geändertes Übereinkommen von 1958“) beigetreten.
- (2) Durch die harmonisierten Vorschriften der Regelung Nr. 9 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen L<sub>2</sub>, L<sub>4</sub> und L<sub>5</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen<sup>10</sup>, der Regelung Nr. 63 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L<sub>1</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen<sup>11</sup> und der Regelung Nr. 92 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von nicht originalen Austauschschalldämpferanlagen (NORESS) für Fahrzeuge der Klassen L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> und L<sub>5</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen<sup>12</sup> der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (im Folgenden „UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92“) sollen technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 abgebaut und sichergestellt werden, dass diese Fahrzeuge ein hohes Sicherheits-

<sup>8</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>9</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 81.

<sup>10</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/2 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

<sup>11</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/4 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

<sup>12</sup> UNECE-Dokument/TRANS/ WP.29/2017/5 [ABl. nach Veröffentlichung bitte durch Angabe der Fundstelle im Amtsblatt ersetzen]

und Schutzniveau bieten. Zur Klasse L gehören leichte Kraftfahrzeuge wie Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- oder dreirädrige Kleinkrafträder, Krafträder mit oder ohne Beiwagen sowie dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge.

- (3) Mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission<sup>14</sup> werden die Annahme von zulässigen Geräuschpegeln, Anforderungen an Austauschschalldämpferanlagen und Prüfverfahren für zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge vorgeschrieben.
- (4) Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L in Bezug auf ihren zulässigen Geräuschpegel und ihre Auspuffanlage finden sich in den Anhängen IV, V und VI der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und im Anhang IX der Verordnung (EU) Nr. 134/2014.
- (5) Zeitgleich mit ihrem Beitritt zum Geänderten Übereinkommen von 1958 trat die Union auch einer Reihe von UN-Regelungen bei, die in Anhang II des Beschlusses 97/836/EG aufgeführt sind. Die UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 sind in dieser Liste nicht verzeichnet.
- (6) Gemäß Artikel 3 Absatz 3 des Beschlusses 97/836/EG und in Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 7 des Geänderten Übereinkommens von 1958 kann die Union die Anwendung einer, mehrerer oder aller UN-Regelungen beschließen, denen sie zum Zeitpunkt ihres Beitritts zu dem Geänderten Übereinkommen von 1958 nicht beigetreten ist.
- (7) Aufgrund der jüngsten Änderungen der UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92, mit denen sie an die einschlägigen technischen Bestimmungen der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013 und (EU) Nr. 134/2014 angeglichen wurden, ist es nun angezeigt, dass die Union die UN-Regelungen Nr. 9, 63 und 92 anwendet, damit auf internationaler Ebene einheitliche harmonisierte Anforderungen bestehen. So werden die Unternehmen der Union nur ein einziges Regelwerk befolgen müssen, das weltweit, nämlich in den Vertragsstaaten des Geänderten Übereinkommens von 1958, anerkannt wird —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Europäische Union wendet die Regelung Nr. 9 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge der Klassen L<sub>2</sub>, L<sub>4</sub> und L<sub>5</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen, die Regelung Nr. 63 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L<sub>1</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen und die Regelung Nr. 92 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von nicht originalen Austauschschalldämpferanlagen (NORESS) für Fahrzeuge der Klassen L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub>, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> und L<sub>5</sub> hinsichtlich der Geräuschemissionen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen an.

<sup>13</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

<sup>14</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V (ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1).



*Artikel 2*

Die Kommission notifiziert diesen Beschluss dem Generalsekretär der Vereinten Nationen.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*