



Brüssel, den 5. Juni 2019
(OR. en)

9967/19

**Interinstitutionelles Dossier:
2019/0124 (NLE)**

ECO 63
UNECE 12
MI 501
ENT 147

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

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

Eingangsdatum: 5. Juni 2019

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

Nr. Komm.dok.: COM(2019) 255 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 und 145, der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen (GTR) Nr. 15 und 19, des Vorschlags zur Änderung der gemeinsamen Entschließung M.R.2, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung und des Vorschlags für (Änderungen der) Genehmigungen zur Erarbeitung von GTR zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2019) 255 final.

Anl.: COM(2019) 255 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.6.2019
COM(2019) 255 final

2019/0124 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 und 145, der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen (GTR) Nr. 15 und 19, des Vorschlags zur Änderung der gemeinsamen Entschließung M.R.2, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung und des Vorschlags für (Änderungen der) Genehmigungen zur Erarbeitung von GTR zu vertretenden Standpunkt

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf die geplante Annahme eines Mantelbeschlusses zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele 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 von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „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 (im Folgenden „Parallelübereinkommen“), ist die Union dem Parallelübereinkommen beigetreten.

Die Sitzungen der UNECE WP.29, 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, neue globale technische Regelungen der UN und/oder Anpassungen bestehender UN-Regelungen oder globaler technischer Regelungen der UN verabschiedet. Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Anpassungen von einer der im Rahmen der WP.29 tätigen sechs Arbeitsgruppen verabschiedet.

Anschließend findet in einer WP.29-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 WP.29 Vertragspartei zweier Übereinkommen (Übereinkommen von 1958 und von 1998). Für jede Sitzung der WP.29 wird ein Beschluss des Rates, ein sogenannter Mantelbeschluss, abgefasst, der die Liste der Regelungen, Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält und es der Kommission gestattet, in der jeweiligen WP.29-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 2019 der WP 29 (24. bis 28. Juni 2019) zur Abstimmung vorgelegt werden.

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

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 Fahrzeughörmern. Hierbei kommt dem Übereinkommen von 1958 eine Schlüsselrolle zu, da es den EU-Herstellern ermöglicht, mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen zu arbeiten, in dem Wissen, dass die Vertragsparteien das Produkt als mit ihren nationalen Vorschriften übereinstimmend anerkennen werden. So konnten beispielsweise mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Ein ähnliches Konzept liegt der Richtlinie 2007/46/EG zugrunde, mit der die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein Genehmigungsverfahren der Union ersetzt wurden, sodass ein harmonisierter Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten entstand. 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 im Rahmen des EU-Typgenehmigungssystems UN-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen.

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

Das WP.29-System ist mit der Wettbewerbspolitik der Union verknüpft, auf die sich diese Maßnahme positiv auswirkt. Dieser Vorschlag steht überdies im Einklang mit der Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik der Union, die im Entwurfs- und Annahmeverfahren für UN-Regelungen nach dem Übereinkommen von 1958 gebührend berücksichtigt werden.

3. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität**

Die Stimmabgabe zugunsten internationaler Übereinkünfte wie der Vorschläge für UN-Regelungen, Anpassungen von 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 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 nationale Typgenehmigungen erlangt werden können.

Der Vorschlag stimmt daher mit dem Subsidiaritätsprinzip überein.

- **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 WP.29-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 den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in einem durch eine internationale Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten ist.

4. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

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

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Entfällt.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen ist für diesen Vorschlag nicht relevant. Er wird jedoch vom Technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ geprüft.

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag kann nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung sein, da er nicht legislativer Art ist und keine alternativen politischen Maßnahmen vorhanden oder möglich sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Hinsichtlich des Verwaltungsaufwands hat diese Maßnahme keine Auswirkungen, da mit den dem Mantelbeschluss beigefügten Verweisen auf Anpassungen keine neuen Berichterstattungs- oder sonstigen 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 Ausfuhrmärkten 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.

5. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese Initiative hat keine Auswirkungen auf den Haushalt.

6. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In dem Vorschlag wird der Standpunkt festgelegt, den die Union bei der Abstimmung über Folgendes einnimmt:

- die Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 und 145;
- die Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen (GTR) Nr. 15 und 19;
- den Vorschlag zur Änderung der gemeinsamen Entschließung M.R.2;
- den Vorschlag für eine neue UN-Regelung und
- die Vorschläge für drei (Änderungen der) Genehmigungen zur Erarbeitung von GTR.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 und 145, der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen (GTR) Nr. 15 und 19, des Vorschlags zur Änderung der gemeinsamen Entschließung M.R.2, des Vorschlags für eine neue UN-Regelung und des Vorschlags für (Änderungen der) Genehmigungen zur Erarbeitung von GTR zu vertretenden Standpunkt

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) Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates¹ 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 von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“), beigetreten. Das geänderte Übereinkommen von 1958 trat am 24. März 1998 in Kraft.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG² des Rates ist 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, 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).

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 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).

verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) beigetreten. Das Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.

- (3) Nach Artikel 1 des Geänderten Übereinkommens von 1958 und Artikel 6 des Parallelübereinkommens können der Verwaltungsausschuss des Geänderten Übereinkommens von 1958 und der Exekutivausschuss des Parallelabkommens (im Folgenden „einschlägige Ausschüsse der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa“) die Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 und 145, die Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen (GTR) Nr. 15 und 19, den Vorschlag zur Änderung der gemeinsamen Entschließung M.R.2, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung und die Vorschläge für (Änderungen der) Genehmigungen zur Erarbeitung von GTR – insofern relevant – annehmen (im Folgenden „Mantelbeschluss“).
- (4) Die einschlägigen Ausschüsse der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa planen, auf der 178. Sitzung des Weltforums, die vom 24. bis 28. Juni 2019 stattfindet, einen Mantelbeschluss bezüglich der Verwaltungsbestimmungen und einheitlicher technischer Vorschriften für die Genehmigung von Radfahrzeugen, Ausrüstungsgegenständen und Teilen, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, sowie bezüglich globaler technischer Regelungen für dieselben anzunehmen.
- (5) Es ist daher angebracht, den in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zur Annahme der Vorschläge für UN-Regelungen festzulegen, da diese Regelungen für die Union bindend sein werden und geeignet sind, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.
- (6) 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 selbstständigen technischen Einheiten geschaffen. Mit dieser Richtlinie wurden nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 erlassene Regelungen (im Folgenden „UN-Regelungen“) in das EU-Typgenehmigungssystem integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der Union. Seit Erlass der Richtlinie 2007/46/EG wurden UN-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen.
- (7) In Bezug auf bestimmte Teile oder Merkmale und in Anbetracht der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts müssen die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 17, 24, 30, 44, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139 und 140 ergänzt und die globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen (GTR) Nr. 15 und 19 geändert werden. Darüber hinaus müssen einige Bestimmungen der UN-Regelungen Nr. 14, 51, 83, 129 und 145 sowie der globalen technischen Regelung

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 selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

der Vereinten Nationen Nr. 15 korrigiert werden. Schließlich müssen neue Anforderungen an das Notbrems-Assistenzsystem angenommen werden.

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 auf der 178. Sitzung des Weltforums vom 24. bis 28. Juni 2019 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Vorschläge zu stimmen.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*