



Brüssel, den 11. Oktober 2019
(OR. en)

13052/19

Interinstitutionelles Dossier:
2019/0232(NLE)

MI 705
ECO 104
ENT 227
UNECE 15

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

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

Eingangsdatum: 11. Oktober 2019

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

Nr. Komm.dok.: COM(2019) 480 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150, den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2, des Vorschlags für Anpassungen der gemeinsamen Entschließung MR.1, der Vorschläge für Änderungen der Gesamtsresolutionen R.E.3 und R.E.5 und der Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2019) 480 final.

Anl.: COM(2019) 480 final

Brüssel, den 11.10.2019
COM(2019) 480 final

2019/0232 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150, den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2, des Vorschlags für Anpassungen der gemeinsamen EntschlieÙung MR.1, der Vorschläge für Änderungen der Gesamtresolutionen R.E.3 und R.E.5 und der Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in einer der ständigen Arbeitsgruppen im institutionellen Rahmen der Vereinten Nationen, und zwar im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (Arbeitsgruppe 29 oder WP.29), im Zusammenhang mit der geplanten Annahme von Anpassungen bestehender UN-Regelungen (nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958) oder der globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen (UN-GTR im Rahmen des Parallelübereinkommens) und einer Reihe von Resolutionen im Rahmen der beiden Übereinkommen zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen von 1958 und das Übereinkommen von 1998

Das Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa („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“) und das Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) zielen auf die Entwicklung harmonisierter Anforderungen ab, mit denen technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den UNECE-Vertragsparteien beseitigt werden sollen und sichergestellt werden soll, dass solche Fahrzeuge ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau bieten. Die Abkommen sind für die EU am 24. März 1998 bzw. am 15. Februar 2000 in Kraft getreten. Beide werden vom Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE (Arbeitsgruppe 29 oder WP.29) verwaltet.

Die Europäische Union ist Vertragspartei dieser Übereinkommen¹.

2.2. Das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Arbeitsgruppe 29 oder WP.29

Die WP.29 bietet einen einzigartigen Rahmen für weltweit harmonisierte Vorschriften für Fahrzeuge. Die WP.29 ist eine ständige Arbeitsgruppe im institutionellen Rahmen der Vereinten Nationen mit einer konkreten Aufgabenstellung und einer Geschäftsordnung. Sie ist

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).
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).

ein globales Forum, das offene Diskussionen über Kraftfahrzeugvorschriften ermöglicht und in dem die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 und des Parallelübereinkommens erörtert wird. Jedes Mitgliedsland der Vereinten Nationen und jede Organisation für regionale Wirtschaftsintegration aus einem Mitgliedsland der Vereinten Nationen kann in vollem Umfang an den Tätigkeiten der WP.29 teilnehmen und Vertragspartei der von der WP.29 verwalteten Übereinkommen über Fahrzeuge werden.

Die Sitzungen der WP.29 der UNECE werden dreimal jährlich abgehalten, und zwar im März, im Juni und im November. In jeder Sitzung werden zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts neue UN-Regelungen, neue globale technische Regelungen der UN (UN-GTR) und/oder Anpassungen bestehender UN-Regelungen (im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958) oder globaler technischer Regelungen der UN (UN-GTR im Rahmen des Parallelübereinkommens) verabschiedet. Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Anpassungen von einer der im Rahmen der WP.29 tätigen Arbeitsgruppen zunächst auf technischer Ebene erörtert.

Anschließend findet auf der Ebene der WP.29 eine Abstimmung statt (Entscheidung durch eine qualifizierte Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien über die Vorschläge im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie durch Konsens-Abstimmung der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien über die Vorschläge im Rahmen des Parallelübereinkommens).

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt zu den neuen Regelungen und GTR, ihren Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen wird vor jeder Sitzung der WP.29 durch einen Beschluss des Rates nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV festgelegt.

2.3. Der geplante Rechtsakt der WP.29

Auf ihrer 179. Tagung vom 12. bis 14. November 2019 kann die WP.29 die Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 35, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150, den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2, den Vorschlag für Anpassungen der gemeinsamen EntschlieÙung MR.1, die Vorschläge für Änderungen der Gesamtresolutionen R.E.3 und R.E.5 und die Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb annehmen.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

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. 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 und damit ein harmonisierter Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen 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.

Wenn die Vorschläge für Anpassungen oder neue UN-Regelungen von der WP.29 angenommen und diese Rechtsakte den Vertragsparteien vom Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) mitgeteilt worden sind, können die Rechtsakte nach sechs Monaten in Kraft treten und in den geltenden nationalen Vorschriften jeder Vertragspartei umgesetzt werden, wenn keine Einwände der Vertragsparteien bestehen, die eine Sperrminorität bilden. In der EU ist die Umsetzung nach der Veröffentlichung dieser Rechtsakte in den Amtsblättern der EU abgeschlossen. Die geänderten oder neuen Anforderungen, die sich aus dem Inkrafttreten dieser geplanten Rechtsakte ergeben, sind nach der Änderung von Anhang 4 der Richtlinie 2007/46/EG und Anhang 1 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 unmittelbar im EU-Recht (d. h. für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug) anwendbar.

Es ist daher notwendig, den Standpunkt der Union zu folgenden Punkten festzulegen:

- den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150,
- den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2,
- den Vorschlag für Änderungen der gemeinsamen EntschlieÙung MR.1,
- den Vorschlägen zur Änderung der Gesamtresolutionen R.E.3 und R.E.5 sowie
- den Vorschlägen für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb,

die in der November-Tagung der WP.29 vom 12. bis 14. November 2019 zur Abstimmung vorgelegt werden.

Die Union sollte die genannten Rechtsakte unterstützen, da sie in vollem Einklang mit der Binnenmarktpolitik der Union in Bezug auf die Automobilindustrie und mit der Politik der Union in den Bereichen Verkehr, Klima und Energie stehen. Diese Rechtsakte werden äußerst positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie und den internationalen Handel haben. Die Zustimmung zu diesen Rechtsakten wird den technischen Fortschritt fördern, Größenvorteile bieten, eine Fragmentierung des Binnenmarkts verhindern und gleiche Umwelt- und Sicherheitsstandards in der gesamten Union gewährleisten.

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

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber [...] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“².

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die WP.29 ist ein Gremium, in dem die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 und des Parallelübereinkommens zwischen den Vertragsparteien der UNECE erörtert wird.

Die Akte, die die WP.29 zu erlassen hat, sind rechtsverbindlich.

Die UN-Regelungen innerhalb des vorgesehenen Rechtsakts werden für die Union verbindlich und geeignet sein, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen entscheidend zu beeinflussen. 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 („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.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

² Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

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).

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Beschlusses ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Akts betreffen die Angleichung der Rechtsvorschriften. Somit ist Artikel 114 die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150, den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2, des Vorschlags für Anpassungen der gemeinsamen EntschlieÙung MR.1, der Vorschläge für Änderungen der Gesamtresolutionen R.E.3 und R.E.5 und der Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb 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 Rates⁴ 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 („Geändertes Übereinkommen von 1958“) beigetreten. Das geänderte Übereinkommen von 1958 trat am 24. März 1998 in Kraft.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG des Rates⁵ 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 („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 kann das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen

⁴ 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).

⁵ 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).

für Kraftfahrzeuge der UNECE (Arbeitsgruppe 29 oder WP.29) die Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 17, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150, den Vorschlag für Anpassungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2, den Vorschlag für Anpassungen der gemeinsamen EntschlieÙung MR.1, die Vorschläge für Änderungen der Gesamtresolutionen R.E.3 und R.E.5 und die Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der GTR Nr. 6 und zur Ausarbeitung einer neuen GTR über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb – insofern relevant – annehmen.

- (4) Es ist vorgesehen, dass die WP.29 auf der 179. Tagung des Weltforums vom 12. bis 14. November 2019 die oben genannten Rechtsakte 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 annimmt.
- (5) Es ist daher angebracht, den in der WP.29 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 Rates⁶ 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 („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) Einige Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 16, 21, 29, 43, 44, 48, 53, 55, 58, 67, 74, 80, 83, 85, 86, 98, 107, 112, 113, 115, 116, 123, 129, 135, 148, 149 und 150 hinsichtlich bestimmter Elemente oder Merkmale müssen entsprechend den bisherigen Erfahrungen und in Anbetracht des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden. Darüber hinaus müssen einige Bestimmungen der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 2 angepasst und einige Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 17 berichtigt werden. Schließlich müssen die Änderungen der gegenseitigen EntschlieÙung MR.1 und die Änderungen der gemeinsamen EntschlieÙungen R.E.3 und R.E.5 angenommen werden.
- (8) Die Arbeitsunterlage ECE/TRANS/WP.29/2019/93 der WP.29 betrifft einen Vorschlag für die Änderungsserie 01 zu UN-Regelung Nr. 35 (Fußbedienteile). Da die EU die einheitlichen Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 35 nicht anwendet, ist es nicht erforderlich, einen Standpunkt der Union zum Vorschlag ECE/TRANS/WP.29/2019/93 festzulegen.

⁶ 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).

- (9) Die Arbeitsunterlage ECE/TRANS/WP.29/2019/114 der WP.29 betrifft einen Vorschlag für die Ergänzung 2 der Änderungsserie 03 zu UN-Regelung Nr. 79 (Lenkanlage), der ursprünglich vom Vorsitz der zuständigen Untergruppe der WP.29 vorgelegt wurde. Auf der letzten Sitzung der spezifischen Untergruppe erklärte sich der Vorsitzende bereit, der WP.29 ein überarbeitetes Dokument zu übermitteln, nachdem bestimmte Vertragsparteien Bedenken geäußert hatten. Da das Dokument derzeit nicht auf dem Portal des Sekretariats der WP.29 verfügbar ist, und möglicherweise weitere Gespräche zwischen den Experten erforderlich sind, sollte es an die entsprechende Untergruppe zurückverwiesen werden.
- (10) Auf die Genehmigung zur Ausarbeitung der Änderung 4 der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2 wird auf dem Portal der WP.29 nicht korrekt verwiesen, und der Verweis auf ECE/TRANS/WP.29/AC.3./36 sollte in den Verweis auf ECE/TRANS/WP.29/AC.3./36/Rev.1 geändert werden.
- (11) Die Arbeitsunterlage ECE/TRANS/WP.29/2019/118 der WP.29 betrifft einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs IV der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3). Dieser Vorschlag ist zusammen mit einem informellen Dokument WP.29-179-06 zu prüfen, in dem die Bezugnahme auf die ISO-Norm für die Durchführung von Messungen der Kraftstoffqualität für bestimmte Parameter präzisiert wird.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 179. Sitzung der WP.29 vom 12. bis 14. November 2019 zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang 1 dieses Beschlusses aufgeführten Vorschläge zu stimmen.

Artikel 2

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 179. Sitzung der WP.29 vom 12. bis 14. November 2019 zu vertreten ist, besteht darin, gegen den Vorschlag für die Ergänzung 2 der Änderungsserie 03 zu UN-Regelung Nr. 79 (Lenkanlage, Arbeitsunterlage ECE/TRANS/WP.29/2019/114) zu stimmen.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*