

**Mag. Andreas Reichhardt**  
Bundesminister

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-9.000/0061-I/PR3/2019

30. Dezember 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Holzleitner, Genossinnen und Genossen haben am 13. November 2019 unter der **Nr. 91/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Globale Technische Regelung für Fahrzeuge mit Elektroantrieb gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Bevor ich auf die konkrete Beantwortung der Fragen eingehe, darf ich hierzu einige generelle Ausführungen zur Erläuterung festhalten:

Dieses Dossier betrifft einen Beschluss zur Festlegung eines gemeinsamen akkordierten Standpunkts, der im Namen der EU 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 (UNECE WP.29) zu vertreten ist. Der Standpunkt steht im Zusammenhang mit der geplanten Annahme von Anpassungen bestehender UN-Regelungen (nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958) und der globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen (UN-GTR im Rahmen des „Parallelübereinkommens“, auch als „Übereinkommen von 1998“ bezeichnet) und einer Reihe von Resolutionen im Rahmen der beiden Übereinkommen.

Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates ist die EU 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.

Mit dem Beschluss 2000/125/EG des Rates ist die EU 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.

Das Geänderte Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen zielen auf die Entwicklung harmonisierter technischer 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. Beide werden vom Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE (UNECE WP.29) verwaltet.

Die WP.29 bietet einen einzigartigen Rahmen für weltweit harmonisierte Vorschriften für Fahrzeuge. Sie ist ein globales Forum, das offene Diskussionen über Kraftfahrzeugvorschriften ermöglicht und in dem die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 und des Parallelübereinkommens erörtert wird. Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen, sodass es den EU-Herstellern ermöglicht wird, mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen zu arbeiten, weil sie wissen, dass die Vertragsparteien – auch außereuropäische wie z.B. Japan – das Produkt als mit ihren nationalen Vorschriften übereinstimmend anerkennen werden. Auf EU-Ebene wird per Ratsbeschluss der Standpunkt festgelegt, der seitens der EU von der EU-Kommission im Gremium WP.29 vertreten wird.

Mit der Richtlinie 2007/46/EG wurden die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein EU-Genehmigungsverfahren ersetzt und nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 erlassene Regelungen („UN-Regelungen“) in das EU-Typgenehmigungssystem integriert. Damit wurde ein harmonisierter Rahmen für Verwaltungsbestimmungen und allgemeine technische Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten geschaffen.

#### Zu Frage 1:

- *Wie lautet die Position Ihres Ressorts zum genannten Vorschlag insgesamt und zu dessen wesentlichsten Bestimmungen?*

Im Sinne der obigen Ausführungen unterstützt mein Ressort den vorliegenden Beschluss, da hiermit der technische Fortschritt gefördert wird, für die Hersteller Größenvorteile möglich werden und eine Fragmentierung des Binnenmarkts verhindert wird. Ebenso werden damit gleiche Umwelt- und Sicherheitsstandards in der gesamten Union gewährleistet.

#### Zu Frage 2:

- *Sind weitere Ressorts mit dem Vorschlag befasst?*

Die Zuständigkeit für diese Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen auf der Grundlage des Übereinkommens von 1958 fällt in mein Ressort. Wie üblich wurde der Vorschlag sowie der Bericht über die Behandlung des Vorschlags in der RAG Technische Harmonisierung an die Ressorts BMDW und BMNT sowie an das UBA, AK Wien und WKO zur Information und Möglichkeit der Stellungnahme versandt.

Zu Frage 3:

- *Stimmen Sie mit der Rechtsgrundlage des Vorschlags überein?*

Ja. Die Rechtsgrundlage des Vorschlags stellen Artikel 218 Abs 9 AEUV in Verbindung mit Artikel 114 AEUV dar. Artikel 218 legt fest, dass „der Rat (...) auf Vorschlag der Kommission oder des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik einen Beschluss (...) zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind“, erlässt. Die materielle Rechtsgrundlage ist Artikel 114 AEUV, gemäß welchem - im vorliegenden Fall durch den Rat – „die Maßnahmen zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, welche die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts zum Gegenstand haben“, erlassen werden. Die genannten Rechtsgrundlagen stellen somit eine rechtmäßige Grundlage für den Beschluss dar.

Zu Frage 4:

- *Entspricht der Vorschlag den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit?*

Ja. Das gewünschte Ziel der Harmonisierung auf globaler Ebene ist durch Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene nicht im selben Ausmaß zu erreichen. Der Vorschlag geht auch nicht über das notwendige Maß an Tätigwerden hinaus.

Zu Frage 5:

- *Werden auf Grund des Vorschlages Änderungen an österreichischen Rechtsnormen erforderlich?*
- a. *Wenn ja: welche Bundesgesetze sind betroffen?*

Nein. Sofern neue UN-Regelungen oder ihre Änderungen im Rahmen der WP.29 angenommen werden und in der Union angewendet werden sollen, erfolgt anschließend eine Veröffentlichung in den Amtsblättern der EU. Die geänderten oder neuen Anforderungen, die sich aus dem Inkrafttreten dieser Rechtsakte ergeben, sind nach der Änderung von Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG und Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 unmittelbar im EU-Recht (d. h. für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug) anwendbar. Für den Fall, dass z.B. im österreichischen KFG Bestimmungen entgegenstehen sollten, müsste das KFG – wie immer im Fall eines Widerspruchs zu EU-Recht – angepasst werden. Dies ist im vorliegenden Fall nicht zu erwarten.

Zu Frage 6:

- *Sind durch den Vorschlag Kompetenzen der Bundesländer betroffen?*
- a. *Wenn ja: auf Grund welcher Bestimmung(en) des Vorschlags?*

Nein. Das Kraftfahrwesen ist laut Artikel 10 Abs 1 Z 9 B-VG Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung.

Zu Frage 7:

- *Enthält der Vorschlag Bestimmungen, die im österreichischen Recht nur durch Bundesverfassungsgesetz getroffen werden könnten?*

Nein. Solche Bestimmungen sind im Vorschlag nicht enthalten.

Zu Frage 8:

- *Wie ist die Position anderer Mitgliedstaaten zum Vorschlag?*

Die anderen Mitgliedstaaten haben dem Vorschlag zugestimmt. Es herrschte Einstimmigkeit auf AStV-Ebene sowie beim Rat Wettbewerbsfähigkeit (Annahme als sog. A-Punkt).

Zu Frage 9:

- *In welcher EU-Ratsformation wird der Vorschlag behandelt?*

Eine Behandlung erfolgte in der Ratsformation Wirtschaft und Finanzen; aufgrund der einheitlichen Zustimmung zum Vorschlag konnte der Beschluss als A-Punkt ohne Debatte beim Rat angenommen werden. Da die WP.29 bereits vom 12.-14.11. stattfand, wurde der A-Punkt auf die Tagesordnung des nächstst stattfindenden Rates, in diesem Fall ECOFIN, gesetzt.

Zu Frage 10:

- *In welchem vorbereitenden Gremium des Rates der EU wird der Vorschlag behandelt?*

Eine Behandlung erfolgte in der Ratsarbeitsgruppe Technische Harmonisierung (Kraftfahrzeuge) am 14.10.2019.

Zu Frage 11:

- *Fanden bereits Sitzungen in diesem Gremium statt?*

Ja.

Zu Frage 12:

- *Besteht ein Zeitplan für die Behandlung des Vorschlags?*

Dieser Vorschlag wurde in der Sitzung der Ratsarbeitsgruppe Technische Harmonisierung (Kraftfahrzeuge) am 14.10.2019 behandelt

Annahme am 30.10.2019 vom AStV gebilligt

Annahme als A-Punkt im Rat „Wirtschaft und Finanzen“ am 8.11.2019

Kundgemacht im Amtsblatt der EU mit ABI Nr. L 296 vom 15.11.2019, S. 21

Zu Frage 13:

- *Welche Art von Gesetzgebungsverfahren kommt zur Anwendung?*

Zur Anwendung kommt ein Ratsbeschluss auf Grundlage der Artikel 114 und 218 Abs. 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Mag. Andreas Reichhardt



