



Brüssel, den 31. Mai 2022
(OR. en)

9645/22

Interinstitutionelles Dossier:
2022/0168(NLE)

MI 433
ENT 75
ECO 46
UNECE 8

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 31. Mai 2022

Empfänger: Generalsekretariat des Rates

Nr. Komm.dok.: COM(2022) 246 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162, hinsichtlich eines Vorschlags zur Anpassung der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2 der UN, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-Regelung über Rückwärtsfahrawarnungen, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen und hinsichtlich eines Vorschlags für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3 zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 246 final.

Anl.: COM(2022) 246 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2022
COM(2022) 246 final

2022/0168 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162, hinsichtlich eines Vorschlags zur Anpassung der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2 der UN, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-Regelung über Rückwärtsfahrwarnungen, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen und hinsichtlich eines Vorschlags für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3 zu vertretenden Standpunkt

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (WP.29) hinsichtlich der Annahme von Anpassungen bestehender UN-Regelungen und bestehender globaler technischer Regelungen (global technical regulations, GTR) der UN zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen

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 (im Folgenden „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 (im Folgenden „Parallelübereinkommen“) zielen auf die Entwicklung harmonisierter Anforderungen ab, mit denen technische Hindernisse für den Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den UNECE-Vertragsparteien beseitigt werden sollen. Ferner soll durch sie sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau bieten.

Die Übereinkommen sind für die EU am 24. März 1998 bzw. am 15. Februar 2000 in Kraft getreten. Beide werden von der WP.29 verwaltet.

2.2. Das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

Die WP.29 bietet einen einzigartigen Rahmen für weltweit harmonisierte Vorschriften für Fahrzeuge. Die WP.29 ist eine ständige Arbeitsgruppe im institutionellen Rahmen der UN mit einer konkreten Aufgabenstellung und einer spezifischen Geschäftsordnung. Sie ist ein globales Forum, das offene Diskussionen über Kraftfahrzeugvorschriften und die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie des Parallelübereinkommens ermöglicht. Jedes UN-Mitglied und jede von einem UN-Mitglied eingerichtete Organisation für regionale Wirtschaftsintegration kann in vollem Umfang an den Tätigkeiten der WP.29 teilnehmen und Vertragspartei der von der WP.29 verwalteten Übereinkommen über Fahrzeuge werden. Die EU ist Vertragspartei dieser Übereinkommen.¹

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).

Die WP.29 tritt dreimal jährlich, im März, Juni und November, zusammen. Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts kann die WP.29 auf jeder Sitzung Folgendes annehmen:

neue UN-Regelungen,

neue UN-Resolutionen,

neue UN-GTR,

Anpassungen von UN-Regelungen und -Resolutionen im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie

Anpassungen von UN-GTR und -Resolutionen im Rahmen des Parallelabkommens.

Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Anpassungen von dafür eingerichteten Arbeitsgruppen der WP.29 auf technischer Ebene erörtert.

Anschließend kann die WP.29 Vorschläge annehmen, und zwar

mit qualifizierter Mehrheit der anwesenden Vertragsparteien bei Vorschlägen im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 oder

durch Konsens-Abstimmung der anwesenden Vertragsparteien bei Vorschlägen im Rahmen des Parallelübereinkommens.

Vor jeder Sitzung der WP.29 wird in einem Beschluss des Rates nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt zu

neuen UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen sowie

Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen von UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen festgelegt.

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 187. Sitzung vom 21. bis zum 24. Juni 2022 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162,

einen Vorschlag für Anpassungen der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2,

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Rückwärtssignalisierung,

einen Vorschlag für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder,

einen Vorschlag für eine neue konsolidierte Resolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen und

einen Vorschlag für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeughaltbarkeit. Hierbei kommt dem Übereinkommen von 1958 eine Schlüsselrolle zu. EU-Hersteller können mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen arbeiten, da sie wissen, dass

die Vertragsparteien ihr Produkt als mit ihren nationalen Rechtsvorschriften konform anerkennen werden.

So konnten 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 Geänderten Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates² wurde ein ähnlicher Ansatz verfolgt. Darin werden Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten festgelegt. Mit dieser Verordnung wurden nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 erlassene Regelungen in das EU-Typgenehmigungssystem integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der Union.

Wenn die WP.29 einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung oder für Anpassungen von UN-Regelungen angenommen hat, notifiziert der UNECE-Exekutivsekretär den Vertragsparteien den entsprechenden Akt. Sofern binnen sechs Monaten keine Sperrminorität der Vertragsparteien Einspruch einlegt, tritt der Akt in Kraft. Anschließend kann jede Vertragspartei ihn in ihre geltenden nationalen Vorschriften überführen. In der EU bildet die Veröffentlichung des Akts im *Amtsblatt der EU* den Abschluss des Umsetzungsprozesses.

Zu den folgenden Akten ist der Standpunkt der Union festzulegen:

- zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162 zur Aktualisierung der Bestimmungen über
 - Lenkvorrichtungen,
 - die Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge,
 - die Bremsen von Personenkraftwagen,
 - Schutzhelme und Visiere,
 - sichtbare luftverunreinigende Stoffe und die Messung der Leistung von Selbstzündungsmotoren (Emissionen von Dieselmotoren),
 - den Anbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen,
 - Emissionen von Selbstzündungsmotoren und von mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren,
 - Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klassen M und N,
 - den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Fahrzeuge der Klasse L3,
 - Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger,
 - den Anbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (Kleinkrafträder),

² Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

- Lenkanlagen,
- die Messung der Nutzleistung und der 30-Minuten-Leistung,
- den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für landwirtschaftliche Zugmaschinen,
- Ersatzteile für Bremsen,
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb,
- Reifen für landwirtschaftliche Fahrzeuge,
- Runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger,
- den Rollwiderstand, das Rollgeräusch und die Nasshaftung von Reifen,
- Fußgängersicherheit,
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme,
- Notbremsassistentensysteme,
- den Pfahl-Seitenaufprall,
- Elektrofahrzeuge der Klasse L,
- den Frontalaufprall mit Schwerpunkt auf Rückhaltesystemen,
- Reifendrucküberwachungssysteme,
- ISOFIX-Verankerungssysteme, die Verankerungen des oberen ISOFIX-Haltegurtes und i-Size-Sitzplätze,
- Lichtsignaleinrichtungen,
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen,
- retroreflektierende Einrichtungen,
- automatische Spurhalteassistentensysteme und
- Wegfahrsperren;
- zu einem Vorschlag für Anpassungen der UN-GTR Nr. 2 zur Aktualisierung der Bestimmungen über den weltweiten Prüfzyklus für Emissionen von Motorrädern;
- zu einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Rückwärtsfahrwarnungen,
- zu einem Vorschlag für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen von Zwei- und Dreirädern sowie
- zu einem Vorschlag für eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 21. bis zum 24. Juni 2022 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der Union zu folgenden Vorschlägen festzulegen:

- einem Vorschlag für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3 über Kraftradbremsen;
- einem Vorschlag für Leitlinien, Empfehlungen und neue Prüfverfahren für automatisierte Fahrsysteme;
- Vorschlägen für Bestimmungen über Cybersicherheit und Softwareupdates;

- einem Vorschlag für Änderungen des Auslegungsdokuments zur Cybersicherheit sowie
- einem Vorschlag für Änderungen der Spezifikationen und Anwendungsleitlinien für das Modul der eindeutigen Kennung.

Die Union sollte die genannten Akte unterstützen, da sie in 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.

All diese Akte hätten äußerst positive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie und den internationalen Handel. Eine Zustimmung zu diesen Akten würde den technischen Fortschritt fördern, Größenvorteile bieten, eine Fragmentierung des Binnenmarkts verhindern und eine identische Anwendung der Normen im Automobilbereich 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. Grundlagen

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sollen 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 des Rates festgelegt werden.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die wegen völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Unter „rechtswirksame Akte“ fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“³.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die Akte, die die WP.29 zu erlassen hat, stellen rechtswirksame Akte dar.

Die UN-Regelungen innerhalb des vorgesehenen Akts werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-GTR und den UN-Resolutionen werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

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

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

³ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, *Deutschland/Rat*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundlagen

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

Ein vorgesehener Akt kann zwei Zwecke oder Gegenstände haben, von denen einer der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung ist. In diesem Fall muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162, hinsichtlich eines Vorschlags zur Anpassung der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2 der UN, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-Regelung über Rückwärtswarnungen, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder, hinsichtlich eines Vorschlags für eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen und hinsichtlich eines Vorschlags für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3 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 ist am 24. März 1998 in Kraft getreten.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG des Rates² 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) In der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates³ sind die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten festgelegt. Mit dieser Verordnung 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.
- (4) Nach Artikel 1 des Geänderten Übereinkommens von 1958 und Artikel 6 des Parallelübereinkommens kann das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE (WP.29) Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen, globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen (UN-GTR) und UN-Resolutionen sowie Vorschläge für neue UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen über die Genehmigung von Fahrzeugen annehmen. Darüber hinaus kann die UNECE-WP.29 gemäß diesen Bestimmungen Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung von Änderungen an UN-GTR oder für die Ausarbeitung von neuen UN-GTR sowie Vorschläge für die Erweiterung von Mandaten für UN-GTR annehmen.
- (5) Auf der 187 Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 21. bis zum 24. Juni 2022 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162, einen Vorschlag für Anpassungen der globalen technischen Regelung (GTR) Nr. 2, einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Rückwärtsfahrrwarnungen, einen Vorschlag für eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder, einen Vorschlag für eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen. Überdies soll die WP.29 der UNECE einen Vorschlag für die Genehmigung der Ausarbeitung der Änderung 4 der UN-GTR Nr. 3 über Kraftradbremsen annehmen.
- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-GTR und den UN-Resolutionen werden sie den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich beeinflussen. Es ist daher zweckmäßig, den in der WP.29 im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zur Annahme dieser Vorschläge festzulegen.
- (7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 12, 13, 13-H, 22, 24, 48, 49, 51, 53, 54, 74, 79, 85, 86, 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137, 141, 145, 148, 149, 150, 157 und 162 sowie der globalen technischen Regelung (GTR) der UN Nr. 2 an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.

³ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

- (8) Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts, zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit und zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks müssen außerdem eine neue UN-Regelung über Rückwärtssfahrwarnungen, eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen für Zwei- und Dreiräder sowie eine neue Gesamtresolution über die Messung der Zahl ultrafeiner Partikel im Abgas von schweren Nutzfahrzeugen angenommen werden.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 21. bis zum 24. Juni 2022 anberaumten 187. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE 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*