



Brüssel, den 28. Mai 2024
(OR. en)

10420/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Mai 2024
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2024) 219 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155, zu einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen, zu Vorschlägen für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 der Vereinten Nationen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der Vereinten Nationen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 219 final.

Anl.: COM(2024) 219 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155, zu einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen, zu Vorschlägen für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 der Vereinten Nationen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der Vereinten Nationen zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der EU 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 zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen

Es bestehen zwei Übereinkommen mit dem Ziel, harmonisierte Anforderungen zu entwickeln und so Schranken im Handel mit Kraftfahrzeugen zwischen den Vertragsparteien der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) abzubauen und zu gewährleisten, dass Kraftfahrzeuge hochgradig sicher und umweltfreundlich sind. Diese Übereinkommen sind:

- das Übereinkommen der 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“).

Die Übereinkommen sind für die EU am 24. März 1998 bzw. am 15. Februar 2000 in Kraft getreten. Die Arbeit mit Bezug zu diesen Übereinkommen wird von der WP.29 beaufsichtigt.

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 zu Fahrzeugen. 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 Übereinkommen über Fahrzeuge werden, welche die WP.29 verwaltet. Die EU ist Vertragspartei dieser Übereinkommen.¹

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 globale technische Regelungen der Vereinten Nationen (UN-GTR),

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).

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

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) festgelegt, welcher Standpunkt im Namen der EU in Bezug auf

neue UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen und

Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen von UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen zu vertreten ist.

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 193. Sitzung vom 25. bis zum 28. Juni 2024 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155,

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen,

Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 der Vereinten Nationen (UN-GTR) und

einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1.

3. IM NAMEN DER EU ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. 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 wird 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

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).

integriert, entweder als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der EU.

Hat die WP.29 einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung oder für Anpassungen einer bestehenden UN-Regelung angenommen, unterrichtet der UNECE-Exekutivsekretär die Vertragsparteien über 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 ist der Umsetzungsprozess mit der Veröffentlichung des Akts im *Amtsblatt der Europäischen Union* abgeschlossen.

Der Standpunkt der EU muss zu folgenden Akten festgelegt werden:

- den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Regelung angepasst werden, um die Genehmigung von Fahrzeugen zu ermöglichen, die sowohl mit einem automatisierten Fahrsystem als auch mit einem manuellen Fahrmodus ausgestattet sind;
 - Bremsen von Personenkraftwagen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Regelung angepasst werden, um die Genehmigung von Fahrzeugen zu ermöglichen, die sowohl mit einem automatisierten Fahrsystem als auch mit einem manuellen Fahrmodus ausgestattet sind;
 - Schutzhelme – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine Alternative (d. h. ein starrer Simulator) zur bestehenden Prüfmethode (d. h. ein verformbarer Simulator) eingeführt werden, um den Aufbau des Simulators zu vereinfachen und die Überprüfung im Verhältnis zu den Gesamtkosten der Tests billiger zu machen;
 - Reifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger – Die vorgeschlagenen Änderungen ermöglichen weitere technische Messsysteme für die Gesamtbreite von Reifen, wodurch technische Innovationen erleichtert werden;
 - Geräuschemissionen von Krafträdern – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird der Verweis auf die ISO 10844 für Prüfstrecken auf den neuesten Stand gebracht;
 - Emissionen aus Selbstzündungs- und (mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen) Fremdzündungsmotoren – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Verwendung von Wasserstoff als Kraftstoff für die Emissionstypgenehmigung schwerer Nutzfahrzeuge ermöglicht werden. Durch diese Änderung sollen nur monovalente Wasserstoffmotoren aufgenommen werden;
 - Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klassen M und N – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden Korrekturen und Klarstellungen in Bezug auf die Definition von Leistung, die Kalibrierung, die Temperaturkorrektur und die Bewertung des Bezugsschalldrucks auf Grundlage der Erfahrungen aus den letzten Änderungen dieser Regelung aufgenommen;
 - Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird festgelegt, dass die maximale Gesamtbreite von Reifen, die mit dem Symbol „A“ für die Reifen-Felgen-Gestaltung“ gekennzeichnet sind, eine Toleranz von 4 % aufweist. Zudem wird Anhang 9 an Anhang 1 angepasst, sodass die Typgenehmigungsbehörden die Verbindung zu den einschlägigen Berichten herstellen können;
 - Geräuschemissionen von Kleinkrafträdern – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird der Verweis auf die ISO 10844 für Prüfstrecken auf den neuesten Stand gebracht;

- Kraftradbremsen - Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine unbeabsichtigte Diskrepanz zwischen den Übergangsbestimmungen für die neue Änderungsserie 06 zu UN-Regelung Nr. 78 und den Allgemeinen Leitlinien für Übergangsbestimmungen in UN-Regelungen behoben werden;
- Lenkanlagen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Vorschriften für das ferngesteuerte Einparken von Fahrzeugkombinationen, einer automatischen Lenkfunktion der Kategorie A, klarer gefasst werden. In der derzeitigen Definition ist eine maximale Reichweite von 6 m zum Kraftfahrzeug festgelegt, was in Situationen, in denen sich der überwachende Fahrzeugführer hinter der Fahrzeugkombination befindet, unzureichend ist. Ferner zielen die vorgeschlagenen Änderungen darauf ab, die Regelung anzupassen, um die Genehmigung von Fahrzeugen zu ermöglichen, die sowohl mit einem automatisierten Fahrsystem als auch mit einem manuellen Fahrmodus ausgestattet sind;
- Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die Berechnung der Fahrwiderstandswerte anhand der nach der UN-GTR Nr. 15 (WLTP) ermittelten Werte ermöglicht und die UN-Regelung Nr. 83 an die UN-Regelung Nr. 154 angepasst. Darüber hinaus wird mit den vorgeschlagenen Änderungen darauf abgezielt, Korrekturen und Klarstellungen vorzunehmen, damit Fahrzeuge, die unter einen einzigen „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Emissionen“ gemäß der UN-Regelung Nr. 154 fallen, weiterhin die Anforderungen dieser Regelung erfüllen. Außerdem wird mit dem Vorschlag mehr Klarheit in Bezug auf die Anforderungen im Zusammenhang mit den verschiedenen Emissionseigenschaften EA, EB und EK geschaffen;
- Messung der Nutzleistung und der 30-Minuten-Leistung – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an den Einbau von Hilfseinrichtungen bei der Prüfung der Nutzleistung und der 30-Minuten-Leistung elektrischer Antriebssysteme klarer gefasst und auf den neuesten Stand gebracht werden. Es wird vorgeschlagen, die Anforderung, dass die Pumpe und der Thermostat auf dem Prüfstand in der gleichen Lage wie am Fahrzeug angeordnet sein müssen, zu streichen;
- einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Motoren für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Rechtschreibfehler korrigiert und die Verwendung von Wasserstoff als Kraftstoff für die Genehmigung von Verbrennungsmotoren für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und mobile Maschinen und Geräte, die nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind, erlaubt werden;
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird eine Kennzeichnung eingeführt, die Notdiensten beim Ermitteln der Vorgehensweise bei brennenden Bussen und Lastkraftwagen mit Elektroantrieb helfen wird, insbesondere, wenn das wiederaufladbare Speichersystem für elektrische Energie (REESS) brennt oder durch einen Unfall beschädigt wurde;
- Kohlendioxidemissionen/Kraftstoffverbrauch – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird ein alternatives Verfahren zur Überprüfung des Stromverbrauchs im Rahmen der Übereinstimmung der Produktion ermöglicht und die Anforderung hinsichtlich des Ladegeräts und die Messmethode für den REESS-Strom für Hybrid-Elektro-Antriebe geändert. Beide Änderungen entsprechen den Vorgehensweisen und Verfahren, die bereits in der Änderungsserie 02 zu UN-Regelung Nr. 154 enthalten sind;
- runderneuerte Reifen für Personenkraftwagen und ihre Anhänger – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Vorschriften für die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen von der UN-Regelung Nr. 108 in eine neue spezifische UN-Regelung über die Typgenehmigung runderneuerter

Reifen der Klassen C1, C2 und C3 hinsichtlich ihrer Schneegriffigkeitsleistung und/oder ihrer Einstufung als Traktionsreifen überführt. Damit werden die Schwierigkeiten behoben, mit denen Runderneuerer und Typgenehmigungsbehörden in der Praxis bei der Genehmigung von Runderneuerungsanlagen, die „Reifen zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen“ herstellen, und der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion dieser runderneuerten Reifen konfrontiert sind;

- runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Vorschriften über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihrer Einstufung als Traktionsreifen von der UN-Regelung Nr. 109 in eine neue spezifische UN-Regelung über die Typgenehmigung runderneuerter Reifen der Klassen C1, C2 und C3 hinsichtlich ihrer Schneegriffigkeitsleistung und/oder ihrer Einstufung als Traktionsreifen überführt. Damit werden die Schwierigkeiten behoben, mit denen Runderneuerer und Typgenehmigungsbehörden in der Praxis bei der Genehmigung von Runderneuerungsanlagen, die „Reifen zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen“ herstellen, und der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion dieser runderneuerten Reifen konfrontiert sind;
- Rollwiderstand, Rollgeräusch und Nassgriffigkeit von Reifen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die Reproduzierbarkeit der Prüfmethode für die Schneegriffigkeit verbessert, indem die derzeitigen Referenzreifen C3 SRTT 19.5 und 22.5 durch die neuen feinprofilierten Referenzreifen C3 SRTT 19.5 und 22.5 ersetzt werden. Zusätzlich zu einer Reihe redaktioneller Änderungen werden in vielen Absätzen die Verweise auf ISO-Normen aktualisiert und eine neue Temperaturkorrekturformel für die Rollgeräuschemissionen von Reifen der Klassen C1 und C2 eingeführt. Ferner wird mit dem Vorschlag auch eine neue Methode zur Messung des Reifenabriebs von Reifen der Klasse C1 eingeführt.
- einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Verbrennungsmotoren für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und mobile Maschinen und Geräte, die nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind, hinsichtlich der Messung der Nutzleistung, des Nutzdrehmoments und des spezifischen Kraftstoffverbrauchs – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Rechtschreibfehler korrigiert und die Verwendung von Wasserstoff als Kraftstoff für die Genehmigung von Verbrennungsmotoren für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und mobile Maschinen und Geräte, die nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind, hinsichtlich der Messung der Nutzleistung, des Nutzdrehmoments und des spezifischen Kraftstoffverbrauchs erlaubt werden;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll für die dynamische Frontalaufprallprüfung der Einbau einer Prüfpuppen-Schutteinrichtung auf dem Prüfstand mit einem universellen Kissen zum Höhenausgleich ermöglicht werden, ohne den Hals der Prüfpuppe zu beschädigen;
- mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden Verweise berichtigt, die während der Übernahme der GTR 13 Phase 1 in die ursprüngliche Änderungsserie zu UN-Regelung Nr. 134 aufgenommen und in die Änderungsserie 01 der UN-Regelung Nr. 134 übernommen wurden;
- geräuscharme Straßenfahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden Messungenauigkeiten während der Messung des Terzband-Schallpegels und bestehende Grauzonen im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen verringert. Zudem wird das Verhalten des akustischen Fahrzeugwarnsystems (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) oberhalb einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 20 km/h und beim Rückwärtsfahren behandelt, um ein funktionierendes Zusammenspiel zwischen dieser Regelung und den

Anforderungen anderer Regelungen im Zusammenhang mit dem höchstzulässigen Schallpegel im Geschwindigkeitsbereich des AVAS und den zusätzlichen Bestimmungen über Geräuschemissionen (Additional Sound Emission Provisions – ASEP) und zusätzlichen Bestimmungen für Geräuschemissionen im praktischen Fahrbetrieb zu gewährleisten;

- retroreflektierende Einrichtungen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das Verfahren, das im Falle einer Oberflächenreflexion auf dem Rückstrahler sowohl für die Messung des Rückstrahlwerts als auch für die Farbmessung anzuwenden ist, angepasst. Derzeit gilt ein anderes Messverfahren, was dazu führen kann, dass die Farbwertanteile in verschiedenen Labors auf unterschiedliche Weise gemessen werden; und
- Cybersicherheit und Cybersicherheitsmanagementsystem – Mit dem Vorschlag soll der Anwendungsbereich der UN-Regelung Nr. 155 auf alle Fahrzeuge der Klasse L ausgeweitet werden;
- einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen – Diese neue UN-Regelung wird vorgeschlagen, um die Schwierigkeiten anzugehen, mit denen Runderneuerer und Typgenehmigungsbehörden in der Praxis durch die geltenden Anforderungen in Bezug auf die Genehmigung von Runderneuerungsanlagen, die „Reifen zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen“ herstellen, und die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion dieser runderneuerter Reifen konfrontiert sind. Dieser Vorschlag geht mit den Vorschlägen zur Streichung der Vorschriften über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen aus den UN-Regelungen Nr. 108 und 109 einher; und
- Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 zur Aktualisierung der Bestimmungen über:
 - Fußgängersicherheit – Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf die Entwicklung von Prüfvorschriften sowie Voraussetzungen für Fahrzeuge, die mit einem auslösbaren Fußgängersicherheitssystem ausgestattet sind, ohne die Kopfformschlagkörper und die entsprechenden Parameter für Prüfungen der Fronthaubenoberseite zu verändern;
 - mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden redaktionelle Fehler im Wortlaut der Änderung 1 der UN-GTR Nr. 13 korrigiert;
 - Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Begriffsbestimmungen und Vorschriften verbessert, ein Familienkonzept eingeführt und zur Aufnahme hoch integrierter Antriebsstränge ein zusätzliches ISO-Prüfverfahren (TP1) vorgesehen, das auf das vom bordeigenen Signal gemeldete Verhältnis der Leistungsverteilung zwischen zwei Zweigen des Antriebsstrangs zurückgreift;
 - Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische leichte Nutzfahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden Anforderungen an die Überprüfung der durch den Hersteller gemeldeten virtuellen Entfernung eingeführt und
 - Messung der Bremsemissionen von leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand – Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das Verfahren zur Bestimmung fahrzeugspezifischer Koeffizienten für den Anteil der Reibungsbremse zur Verwendung im Rahmen der GTR für die Messung von Bremsverschleißpartikeln und Partikelzahlemissionen von Bremsen in leichten Nutzfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen eingeführt.

Die WP.29 plant, auf ihrer Sitzung vom 25. bis zum 28. Juni 2024 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- einem Vorschlag für die Änderung 4 der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 – Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden Spezifikationen für die Einstufung menschlicher Körpermodelle zur Bestimmung der Kopfaufprallzeit von Fußgängern als Voraussetzung für auslösbare Fußgängersicherheitssysteme im Einklang mit den Anforderungen der UN-GTR Nr. 9 eingeführt;
- einem Vorschlag für eine Änderung des Auslegungsdokuments zu UN-Regelung Nr. 155 – Mit dem Vorschlag soll das Auslegungsdokument an den gleichzeitigen Vorschlag zur Änderung der UN-Regelung Nr. 155 angepasst werden, der eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Regelung auf alle Fahrzeuge der Klasse L vorsieht;
- einem Vorschlag für Leitlinien und Empfehlungen für Sicherheitsanforderungen, Bewertungen und Prüfverfahren hinsichtlich automatisierter Fahrsysteme, die in die Gestaltung von Rechtsvorschriften einfließen und
- einem Vorschlag für eine Änderung der Allgemeinen Leitlinien für Regelungsverfahren der UN und der Übergangsbestimmungen in UN-Regelungen – Mit dem Vorschlag wird die Anwendung der Übergangsbestimmungen in UN-Regelungen noch klarer gefasst.

Die EU sollte die genannten Akte unterstützen, da sie im Einklang mit ihrer Binnenmarktpolitik für die Automobilindustrie in Bezug auf Sicherheit, Automatisierung und Emissionen sowie mit ihrer Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik stehen.

All diese Akte würden sich sehr positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie und den internationalen Handel auswirken. Eine Zustimmung zu diesen Akten würde den technischen Fortschritt fördern, Skaleneffekte ermöglichen, eine Fragmentierung des Binnenmarkts verhindern und eine einheitliche Anwendung der Normen im Automobilbereich in der gesamten EU gewährleisten.

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

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse, die 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“, festlegen.

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.

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

Die im vorgesehenen Akt festgelegten UN-Regelungen werden für die EU verbindlich sein. Zusammen mit der UN-Resolution und den UN-GTR werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

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

Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

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 Rechtsakts ab, zu dem ein Standpunkt festgelegt wird, der im Namen der EU vertreten 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

Der vorrangige Zweck und Inhalt des vorgesehenen Akts ist die Angleichung der Rechtsvorschriften. Die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 114 AEUV.

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 Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155, zu einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen, zu Vorschlägen für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 der Vereinten Nationen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der Vereinten Nationen zu vertreten ist

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/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 (im Folgenden „Parallelübereinkommen“) beigetreten. Das Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.

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).

- (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 193. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 25. bis zum 28. Juni 2024 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155, einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen, Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 und einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1.
- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit der UN-Resolution und den UN-GTR werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu 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. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 und 155, der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN sowie der UN-GTR Nr. 9, 13, 21, 22 und 24 an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen praktischen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um technischen Fortschritt zu ermöglichen, die Sicherheit zu verbessern und den ökologischen Fußabdruck zu verringern, muss eine neue UN-Regelung über die Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen angenommen werden.
- (9) Diese Vorschläge stehen im Einklang mit der EU-Binnenmarktpolitik für die Automobilindustrie in Bezug auf Sicherheit, Automatisierung und Emissionen sowie mit ihrer Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik, und sie wirken sich sehr positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU und den internationalen Handel aus.

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).

(10) Angesichts der genannten Vorteile wird vorgeschlagen, für diese Vorschläge zu stimmen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 25. bis zum 28. Juni 2024 anberaumten 193. Sitzung 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 / Die Präsidentin*