



Brüssel, den 20. Mai 2020
(OR. en)

8162/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2020/0092 (NLE)**

MI 142
ECO 18
ENT 47
UNECE 9

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 216 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 der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 3, 6, 7, 16 und 19, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen Entschließung R.E.3 und hinsichtlich der Vorschläge für fünf neue UN-Regelungen bezüglich Sicherheit, Emissionen und Automatisierung im Bereich Kraftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten anbei die endgültige Fassung des Ratsbeschlusses für die bevorstehende Sitzung der Arbeitsgruppe 29 der VN-Wirtschaftskommission für Europa am 23. Juni 2020.

Anl.: COM(2020) 216 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.5.2020
COM(2020) 216 final

2020/0092 (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 der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 3, 6, 7, 16 und 19, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen Entschließung R.E.3 und hinsichtlich der Vorschläge für fünf neue UN-Regelungen bezüglich Sicherheit, Emissionen und Automatisierung im Bereich Kraftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in 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 neuen UN-Regelungen und von Anpassungen bestehender UN-Regelungen (nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958), globaler technischer Regelungen der Vereinten Nationen (UN-GTR im Rahmen des Parallelübereinkommens) und einer Resolution im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 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.

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 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 Europäische Union ist Vertragspartei dieser Übereinkommen¹.

Die Sitzungen der WP.29 der UNECE werden dreimal jährlich abgehalten, und zwar im März, im Juni und im November. In jeder Sitzung können zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts neue UN-Regelungen, neue globale technische Regelungen der UN (UN-GTR), Anpassungen bestehender UN-Regelungen und Resolutionen im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie Anpassungen bestehender UN-GTR und Resolutionen im Rahmen des Parallelübereinkommens verabschiedet werden. 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 abstimmbaren Vertragsparteien über die Vorschläge im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie durch Konsens-Abstimmung der anwesenden und abstimmbaren 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 181. Tagung am 23. Juni 2020 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen: die Vorschläge für Änderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 42, 44, 78, 79, 83, 93, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Integrität des Kraftstoffsystems und der Sicherheit des elektrischen Antriebsstrangs bei einem Heckaufprall, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über eine weltweit harmonisierte Prüfung für leichte Nutzfahrzeuge und die diesbezügliche Änderung, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des automatisierten Spurhaltesystems, die Vorschläge für Änderungen der globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nrn. 3, 6, 7, 16

¹ Beschluss des Rates 97/836/EG 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).

und 19 und den Vorschlag für Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3).

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeughrenormen. 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 im Rahmen des EU-Typgenehmigungssystems UN-Regelungen zunehmend in die Rechtsvorschriften der Union 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 im Amtsblatt der EU abgeschlossen.

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

- den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152,
- dem Vorschlag für eine neue UN-Regelung für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Integrität des Kraftstoffsystems und der Sicherheit des elektrischen Antriebsstrangs bei einem Heckaufprall,
- dem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über eine weltweit harmonisierte Prüfung für leichte Nutzfahrzeuge und die diesbezügliche Änderung,
- dem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems,

- dem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems,
- dem Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich des automatisierten Spurhaltesystems,
- den Vorschlägen für Änderungen der globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nr. 3, 6, 7, 16 und 19 und
- dem Vorschlag für Änderungen der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3),

die auf der Juni-Tagung der WP.29 am 23. Juni 2020 zur Abstimmung vorgelegt werden. Es ist ferner notwendig, den Standpunkt der Union zu folgenden Punkten festzulegen:

- den Vorschlägen für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 und zur Ausarbeitung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien und
- dem Antrag auf Erweiterung des Mandats für die UN-GTR Nr. 9 (Fußgängersicherheit).

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.

Da jedoch die Union die einheitlichen Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 42 nicht anwendet, ist es nicht erforderlich, einen Standpunkt der Union zum derzeit von der WP.29 der UNECE geprüften Vorschlag für Änderungen der UN-Regelung Nr. 42 festzulegen.

Die Vorschläge für Änderungen der UN-Regelung Nr. 44² (Kinderrückhaltesysteme) und der UN-Regelung Nr. 93³ (Einrichtungen für den vorderen Unterfahrschutz) sind nicht für die Abstimmung in der WP.29-Sitzung vom Juni 2020 bereit und werden in den entsprechenden Arbeitsgruppen der UNECE-WP.29 weiter erörtert.

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

4. RECHTSGRUNDLAGE

² Vorschlag für die Ergänzung 18 der Änderungsserie 04 zu UN-Regelung Nr. 44 (Kinderrückhaltesysteme).

³ Vorschlag für die Ergänzung 1 zur ursprünglichen Fassung der UN-Regelung Nr. 93 (Einrichtungen für den vorderen Unterfahrschutz).

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erlässt der Rat einen Beschluss „zur Festlegung der 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“.

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“⁴.

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, zusammen mit den UN-GTR und den Resolutionen, 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 Rates⁵ 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 erwähnte 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 Abkommens wird durch die geplanten Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

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

⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

⁵ 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. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, 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 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die 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 im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 3, 6, 7, 16 und 19, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen Entschließung R.E.3 und hinsichtlich der Vorschläge für fünf neue UN-Regelungen bezüglich Sicherheit, Emissionen und Automatisierung im Bereich Kraftfahrzeuge 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 des Rates 97/836/EG¹ 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 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 („Parallelübereinkommen“) (Abl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

¹ Beschluss des Rates 97/836/EG 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) 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.
- (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 Änderungen an 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 Änderungen an UN-GTR sowie Vorschläge für die Erweiterung von Mandaten für UN-GTR annehmen.
- (5) Auf der für den 23. Juni 2020 anberaumten 181. Tagung des Weltforums kann die UNECE-WP.29 folgende Vorschläge annehmen: die Vorschläge für Änderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Integrität des Kraftstoffsystems und der Sicherheit des elektrischen Antriebsstrangs bei einem Heckaufprall, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über eine weltweit harmonisierte Prüfung für leichte Nutzfahrzeuge und für die Änderung dieser UN-Regelung, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des automatisierten Spurhaltesystems, die Vorschläge für Änderungen der UN-GTR Nr. 3, 6, 7, 16 und 19 und den Vorschlag für Änderungen der konsolidierten Resolution R.E.3 über Fahrzeugtechnik. Ferner soll die UNECE-WP.29 den Vorschlag für die Erweiterung des Mandats für die UN-GTR 9 und den Vorschlag für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 und zur Entwicklung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien annehmen.

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).

- (6) Es ist daher angebracht, den in der UNECE-WP.29 im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zur Annahme dieser Vorschläge festzulegen, da die UN-Regelungen für die Union bindend sein werden und da sie, zusammen mit den UN-GTR und der konsolidierten Resolution, geeignet sind, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.
- (7) Einige Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 und 152 sowie der konsolidierten Resolution R.E.3 an bestimmte Elemente oder Merkmale müssen angesichts der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) Darüber hinaus müssen einige Bestimmungen der UN-GTR Nr. 3, 6, 7, 16 und 19 geändert werden.
- (9) Die UN-Regelung Nr. 13 muss berichtigt werden, obwohl die Änderungen nur die russische Sprachfassung betreffen.
- (10) Um den technischen Fortschritt zu ermöglichen und die Fahrzeugsicherheit und die Emissionsprüfung zu verbessern, müssen fünf neue UN-Regelungen über die Integrität des Kraftstoffsystems und die Sicherheit des Elektroantriebs im Falle eines Heckaufpralls, über eine weltweit harmonisierte Prüfung für leichte Nutzfahrzeuge, über die Cybersicherheit und das Cybersicherheitsmanagementsystem, über die Softwareaktualisierung und das Softwareaktualisierungsmanagementsystem sowie über das automatisierte Spurhaltesystem angenommen werden. Parallel dazu muss eine Änderung der neuen UN-Regelung über eine weltweit harmonisierte Prüfung für leichte Nutzfahrzeuge angenommen werden, da dies den Vertragsparteien, die sich für die Anwendung neuer, über die ursprüngliche Serie 00 der Regelung (welche nur regionale Anforderungen abdeckt) hinausgehender Vorschriften entscheiden, eine gesonderte Möglichkeit für eine vollständige gegenseitige Anerkennung bietet.
- (11) Um die Weiterentwicklung technischer Anforderungen zu ermöglichen, müssen die Vorschläge für die Erweiterung des Mandats für die UN-GTR Nr. 9 und zur Genehmigung zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 und einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien auf der Grundlage von Anträgen entweder der UNECE-Vertragsparteien, die die Arbeit an den UN-GTR unterstützen, oder der entsprechenden Arbeitsgruppen der UNECE-WP.29 angenommen werden.
- (12) Am 27. Februar 2020 verabschiedete der Rat den Beschluss (EU) 2020/287⁴ über den zu den UN-GTR Nr. 3, 6 und 16 auf der 180. Tagung der UNECE-WP.29 vom 10. bis 12. März 2020 zu vertretenden Standpunkt. Die WP.29 war jedoch nicht in der Lage, auf dieser Tagung abzustimmen, und beschloss, die Vorschläge auf der Juni-Tagung erneut zur Abstimmung vorzulegen –

⁴ Beschluss (EU) 2020/287 des Rates vom 27. Februar 2020 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in den einschlägigen Ausschüssen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 und 152, den Vorschlägen für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 3, 6 und 16, dem Vorschlag für Änderungen der Gesamtresolution R.E.5 und 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 zu vertreten ist.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 23. Juni 2020 anberaumten 181. 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*