



Brüssel, den 14. Oktober 2020
(OR. en)

11832/20

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0295 (NLE)

MI 398
ECO 40
ENT 116
UNECE 14

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	14. Oktober 2020
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 656 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. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 7, 15 und 18, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen Entschließung M.R.3 und hinsichtlich der Vorschläge für zwei neue UN-Regelungen in Bezug auf das Rückwärtsfahren und der Anfahrinformationssysteme und hinsichtlich des Vorschlags für eine neue globale technische Regelung zur Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 656 final.

Anl.: COM(2020) 656 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.10.2020
COM(2020) 656 final

2020/0295 (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. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 7, 15 und 18, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen EntschlieÙung M.R.3 und hinsichtlich der Vorschläge für zwei neue UN-Regelungen in Bezug auf das Rückwärtsfahren und der Anfahrinformationssysteme und hinsichtlich des Vorschlags für eine neue globale technische Regelung zur Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (WP.29) hinsichtlich der Annahme neuer UN-Regelungen und der Anpassung bestehender UN-Regelungen, hinsichtlich neuer globaler technischer Regelungen der UN und Anpassungen bestehender globaler technischer Regelungen der UN sowie hinsichtlich einer Resolution 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 zu Fahrzeugen. 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 Vorschriften zu Kraftfahrzeugen 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.

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).

Die Sitzungen der WP.29 der UNECE werden dreimal jährlich abgehalten, und zwar im März, im Juni und im November. In jeder Sitzung können 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, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Anpassungen von einer der im Rahmen der WP.29 tätigen Arbeitsgruppen zunächst auf technischer Ebene erörtert.

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

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

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 182. Tagung am 10. November 2020 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen: die Vorschläge für Änderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 13, 16, 17, 35, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153; den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb; den Vorschlag für eine neue Regelung über die Genehmigung von Einrichtungen zum Rückwärtsfahren und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Wahrnehmung ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug durch den Fahrzeugführer, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Anfahrinformationssystems zur Erkennung von Fußgängern und Fahrradfahrern, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher, die Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nr. 7, 15 und 18, den Vorschlag für eine neue Globale technische Regelung über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb und den Vorschlag für Änderungen der gemeinsamen Entschließung über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen M.R.3.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. Hierbei kommt dem Übereinkommen von 1958 eine Schlüsselrolle zu, da es den EU-Herstellern ermöglicht, mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen zu arbeiten, weil sie wissen, dass die Vertragsparteien das Produkt als mit ihren nationalen Vorschriften übereinstimmend anerkennen werden. So konnten beispielsweise mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen

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).

Sicherheit mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden im Rahmen des Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates², in der die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten festgelegt sind. 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.

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 bezüglich der folgenden Akte festzulegen:

- Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153, die sich auf die Aktualisierung der Bestimmungen für Folgendes beziehen: die internationale Typgenehmigung für Gesamtfahrzeuge, Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge, Sicherheitsgurte, die Widerstandsfähigkeit der Sitze, Kinderrückhaltesysteme, an Kraftfahrzeugen angebrachte mechanische Verbindungseinrichtungen, Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁, Einrichtungen für den vorderen Unterfahrschutz, Schutz bei einem Frontal- und bei einem Seitenaufprall, Fahrzeuge mit elektrischem Antriebsstrang, Nachrüstsysteme für Flüssiggas (LPG) und Nachrüstsysteme für komprimiertes Erdgas (CNG), Frontalaufprall unter besonderer Berücksichtigung der Rückhaltesysteme, das automatische Notrufsystem bei Unfall, Totwinkel-Assistenten, Notbremsassistentensysteme (AEBS) für die Klassen M₁ und N₁, Integrität des Kraftstoffsystems und Sicherheit des elektrischen Antriebsstrangs bei einem Heckaufprall;
- Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Einrichtungen zum Rückwärtsfahren und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Wahrnehmung ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug durch den Fahrzeugführer;
- Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Anfahrinformationssystems zur Erkennung von Fußgängern und Fahrradfahrern;
- Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nr. 7, 15 und 18 hinsichtlich der Kopfstützen, der weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) für Fahrzeuge der Klasse L;

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).

- Vorschlag für eine neue Globale technische Regelung zur Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb;
- Vorschlag für Änderungen der gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 3 über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen;

diese werden auf der November-Tagung 2020 der WP.29 am 10. November 2020 zur Abstimmung vorgelegt. Es ist ferner notwendig, den Standpunkt der Union zu folgenden Punkten festzulegen:

- Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 für die elektronischen Fahrdynamik-Regelsysteme und zur Ausarbeitung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien;
- Vorschläge für Auslegungsdokumente zu den UN-Regelungen Nr. 155 und 156 sowie der Vorschlag für Leitlinien zur Nutzung der Datenbank für den Austausch von Typgenehmigungen (DETA) nach UN-Regelung Nr. 155.

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, Skaleneffekte bieten, eine Fragmentierung des Binnenmarkts verhindern und eine identische Anwendung der Normen im Automobilbereich in der gesamten Union gewährleisten.

Da jedoch die Union die einheitlichen Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 35 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. 35 festzulegen.

Der Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und der Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher sind noch nicht für die Abstimmung in der WP.29-Sitzung im November 2020 bereit und bedürfen weiterer Erörterung.

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

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) 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“.³

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.

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.

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 Akts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche 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 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

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

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. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153, hinsichtlich der Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 7, 15 und 18, hinsichtlich des Vorschlags für Änderungen an der gemeinsamen EntschlieÙung M.R.3 und hinsichtlich der Vorschläge für zwei neue UN-Regelungen in Bezug auf das Rückwärtsfahren und der Anfahrinformationssysteme und hinsichtlich des Vorschlags für eine neue globale technische Regelung zur Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb zu vertretenden Standpunkt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Beschluss 97/836/EG des 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 („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 („Parallelübereinkommen“) beigetreten. Das Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.

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).

- (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 (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 ihrer 182. Tagung am 10. November 2020 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen: die Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153, den Vorschlag für eine neue Regelung über die Genehmigung von Einrichtungen zum Rückwärtsfahren und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Wahrnehmung ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug durch den Fahrzeugführer, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Anfahrinformationssystems zur Erkennung von Fußgängern und Fahrradfahrern, den Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher, die Vorschläge für Änderungen der Globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nr. 7, 15 und 18, den Vorschlag für eine neue globale technische Regelung über die Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb und den Vorschlag für Änderungen der gemeinsamen Entschließung M.R.3 über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen. Darüber hinaus soll die UNECE-WP.29 den Vorschlag für die Genehmigung zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 und zur Ausarbeitung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien annehmen.
- (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 gemeinsamen Entschließung, geeignet sind, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.
- (7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 und 153 sowie der gemeinsamen Entschließung M.R.3 an bestimmte Elemente oder Merkmale müssen angesichts 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) Darüber hinaus müssen einige Bestimmungen der UN-GTR Nr. 7, 15 und 18 geändert werden.
- (9) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die Fahrzeugsicherheit und Emissionsprüfung zu verbessern, müssen zwei neue UN-Regelungen über die Zulassung von Einrichtungen zum Rückwärtsfahren und von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Wahrnehmung ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug durch den Fahrzeugführer und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Anfahrinformationssystems zur Erkennung von Fußgängern und Fahrradfahrern angenommen werden. Parallel dazu muss eine neue Globale technische Regelung zur Bestimmung der Leistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb angenommen werden.
- (10) Um der weiteren Entwicklung technischer Anforderungen Rechnung zu tragen, müssen die Vorschläge zur Genehmigung der 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.
- (11) Um eine einheitliche Auslegung der UN-Regelungen Nr. 155 und 156 zu gewährleisten, sollten die Vorschläge für Auslegungsdokumente zu beiden UN-Regelungen sowie der Vorschlag für Leitlinien zur Nutzung der Datenbank für den Austausch von Typgenehmigungen (DETA) nach der UN-Regelung Nr. 155 angenommen werden.
- (12) Am 16. Juni 2020 erließ der Rat den Beschluss (EU) 2020/848⁴ über den hinsichtlich der UN-GTR Nr. 7 und hinsichtlich der Vorschläge zur Genehmigung zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 8 und einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien auf der 181. Tagung der UNECE-WP.29, die am 24. Juni 2020 stattfand, zu vertretenden Standpunkt. Die WP.29 war jedoch nicht in der Lage, auf dieser Tagung abzustimmen, und beschloss, die Vorschläge auf der November-Tagung erneut zur Abstimmung vorzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 10. November 2020 anberaumten 182. 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.

⁴ Beschluss (EU) 2020/848 des Rates vom 16. Juni 2020 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 Entschliebung R.E.3 und hinsichtlich der Vorschläge für fünf neue UN-Regelungen bezüglich Sicherheit, Emissionen und Automatisierung im Bereich Kraftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*