EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.5.2021
COM(2021) 243 final

2021/0125 (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. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 und 157 sowie die Vorschläge zur Anpassung der globalen technischen Regelungen Nr. 4 und 9 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 von Anpassungen bestehender UN-Regelungen und bestehender globaler technischer Regelungen der UN 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 Übereinkommen 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 Übereinkommen.[1]

[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 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 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 für den 22. bis 24. Juni 2021 anberaumten 184. Tagung kann die WP.29 die Vorschläge zur Anpassung der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 und 157 sowie die Vorschläge zur Anpassung der globalen technischen Regelungen Nr. 4 und 9 annehmen.

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 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 Rates[2], 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-

---

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).

[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).

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 Rechtsakte festzulegen:

– Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 und 157, die sich auf die Aktualisierung der Bestimmungen für Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge, Bremsen für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1, sichtbare luftverunreinigende Stoffe und die Messung der Leistung von Selbstzündungsmotoren, Reifen für Personenkraftwagen und ihre Anhänger, Geräuschemissionen von Krafträdern, Emissionen von Motoren mit Selbstzündung und Motoren mit Fremdzündung (LPG und CNG-Motoren) für schwere Nutzfahrzeuge, Lenkanlagen, Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1, den Seitenaufprall, CO_2 -Emissionen/Kraftstoffverbrauch, Nachrüsträder für Personenkraftwagen, verbesserte Kinderrückhaltesysteme, Fahrzeuge mit Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb, den Frontalaufprall mit Schwerpunkt auf Rückhaltesystemen und automatische Spurhalteassistenzsysteme beziehen, sowie

– die Vorschläge für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen (UN-GTR) Nr. 4 zum weltweit harmonisierten Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge und Nr. 9 zur Fußgängersicherheit,

die in der Juni-Tagung der WP.29 vom 22. bis 24. Juni 2021 zur Abstimmung vorgelegt werden. Es ist ferner notwendig, den Standpunkt der Union zu folgenden Punkten festzulegen:

– den Vorschlag für das Hauptdokument für die neue Bewertungs-/Prüfmethode für das automatisierte Fahren (NATM) und

– den Vorschlag für einen Antrag auf Genehmigung der Ausarbeitung einer neuen UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit von Abgasnachbehandlungssystemen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge.

Die Union sollte die genannten Rechtsakte 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 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.

Der Vorschlag für Änderungen der UN-Regelung Nr. 79[3] (Lenkanlagen) ist nicht zur Abstimmung auf der WP.29-Sitzung im Juni 2021 bereit und wird 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

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 können, zusammen mit den UN-GTR und den Resolutionen, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen entscheidend 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

[3] Vorschlag für eine neue Änderungsserie 04 zu UN-Regelung Nr. 79

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

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.

2021/0125 (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. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 und 157 sowie die Vorschläge zur Anpassung der globalen technischen Regelungen Nr. 4 und 9 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/EG[1] 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 Rates[2] 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.

(3) In der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates[3] sind die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung

---

[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] 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

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) Die UNECE-WP.29 kann auf der für den 22. bis 24. Juni 2021 anberaumten 184. Tagung des Weltforums die Vorschläge zur Änderung der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 134, 101, 124, 129, 137 und 157 sowie die Vorschläge zur Änderung der globalen technischen Regelungen Nr. 4 und 9 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, geeignet sind, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

(7) Einige Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 und 157 an bestimmte Elemente oder Merkmale müssen angesichts der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts angepasst, berichtigt oder ergänzt werden.

(8) Darüber hinaus müssen einige Bestimmungen der UN-GTR Nr. 4 und 9 geändert werden.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 22. bis 24. Juni 2021 anberaumten 184. 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.

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).

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident