



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 23. Mai 2023
(OR. en)

9699/23

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0160(NLE)**

**MI 448
ECO 44
ENT 107
UNECE 7**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Mai 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 264 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 Änderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155, sowie zu einem Vorschlag für eine Änderung von UN-GTR Nr. 13 und einem Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 264 final.

Anl.: COM(2023) 264 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.5.2023
COM(2023) 264 final

2023/0160 (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 Änderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155, sowie zu einem Vorschlag für eine Änderung von UN-GTR Nr. 13 und einem Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand 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 und globaler technischer Regelungen (global technical regulations, GTR) der UN 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“)
- 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. Bei der WP.29 handelt es sich um eine ständige Arbeitsgruppe im institutionellen Rahmen der UN mit einem präzisen Auftrag und einer spezifischen Geschäftsordnung. Sie ist in Form eines globalen Forums tätig, das offene Diskussionen über Vorschriften zu Kraftfahrzeugen sowie über die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 und 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

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).

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

neue UN-Regelungen

neue UN-Resolutionen

neue UN-GTR

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

Anpassungen von UN-GTR und -Resolutionen im Rahmen des Parallelübereinkommens

Vor jeder Sitzung der WP.29 werden diese Anpassungen in dafür eingerichteten Untergruppen 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 sowie

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 190. Sitzung vom 20. bis zum 22. Juni 2023 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung zu globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

einen Vorschlag zur Änderung der UN-GTR Nr. 13

einen Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand

3. IM NAMEN DER EU ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das System der WP.29 fördert die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. Dabei kommt dem Geänderten Übereinkommen von 1958 eine entscheidende Bedeutung zu. EU-Hersteller können mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen

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).

arbeiten, da sie wissen, dass die Vertragsparteien ihr Produkt als mit ihren nationalen Rechtsvorschriften konform anerkennen.

So konnten mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit über 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 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 von 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 EU* abgeschlossen.

Der Standpunkt der EU muss zu folgenden Akten festgelegt werden:

- Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - die Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge
 - Sicherheitsgurte
 - sichtbare luftverunreinigende Stoffe und die Messung der Leistung von Selbstzündungsmotoren (Emissionen von Dieselmotoren)
 - Geräuschemissionen von Krafträdern
 - Emissionen von Selbstzündungs- und Fremdzündungsmotoren
 - Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klassen M und N
 - Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger
 - Reifen für Fahrzeuge der Klasse L
 - Bremsanlagen für Fahrzeuge der Klasse L
 - Lenkanlagen
 - Emissionen leichter Nutzfahrzeuge
 - Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1
 - Messung der Nutzleistung und der 30-Minuten-Leistung

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).

- Frontalaufprall
- Seitenaufprall
- Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch
- runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger
- CNG- und LNG-Fahrzeuge
- Rollwiderstand, Rollgeräuschemissionen und Haftung auf nassen Oberflächen
- Fußgängersicherheit
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme
- mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge
- Pfahl-Seitenaufprall
- Frontalaufprall unter besonderer Berücksichtigung der Rückhaltesysteme
- Integrität des Kraftstoffsystems und der Sicherheit des Elektroantriebs bei einem Heckaufprall
- Cybersicherheit und Cybersicherheitsmanagementsystem
- einem Vorschlag für eine neue UN-Regelung zu globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb
- einem Vorschlag zur Änderung der UN-GTR Nr. 13
- einem Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 20. bis zum 22. Juni 2023 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- einem Vorschlag für eine überarbeitete Genehmigung zur Ausarbeitung einer UN-GTR über Emissionen im praktischen Fahrbetrieb
- einem Vorschlag für einen Antrag auf eine Genehmigung zur Ausarbeitung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge
- einem Vorschlag für eine Änderung von ECE/TRANS/WP.29/2022/58 mit dem Titel „New Assessment/Test Method for Automated Driving Guidelines for Validating Automated Driving System“ (Vorschlag für die neue Bewertungs-/Prüfmethode für die Leitlinien für das automatisierte Fahren zur Validierung automatisierter Fahrsysteme)
- einem Vorschlag für eine Änderung des Auslegungsdokuments zu UN-Regelung Nr. 155
- einem Vorschlag für einen Abschlussbericht über die Entwicklung einer neuen UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand
- einem Vorschlag für einen Abschlussbericht über die Fortschritte zu Änderung 1 zu UN-GTR Nr. 13

- einem Vorschlag für eine Verlängerung um fünf Jahre von Eintrag Nr. 15 im Vorschlagskompendium zur Methodik Japans zur Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

Die EU sollte die genannten Akte unterstützen, da sie in Einklang mit ihrer Binnenmarktpolitik in Bezug auf die Automobilindustrie und mit der Politik der Union in den Bereichen Verkehr, Klima und Energie 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. Der Technische Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ wird ihn jedoch prüfen.

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

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

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

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

Die vorgesehenen Akte ergänzen oder ändern den institutionellen Rahmen des Übereinkommens nicht.

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

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

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

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. Somit ist Artikel 114 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den 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 Änderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155, sowie zu einem Vorschlag für eine Änderung von UN-GTR Nr. 13 und einem Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand 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/EG¹ des Rates ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“), beigetreten. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 ist am 24. März 1998 in Kraft getreten.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG² des Rates 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 ist am 15. Februar 2000 in Kraft getreten.
- (3) In der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates³ sind die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung

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 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 als Anforderungen für die Typgenehmigung oder als Alternative zu Rechtsvorschriften der Union integriert.

- (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 der 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 190. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 20. bis zum 22. Juni 2023 kann die WP.29 Folgendes annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung zu globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

einen Vorschlag zur Änderung der UN-GTR Nr. 13

einen Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand
- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-GTR werden sie den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich beeinflussen. Es ist daher zweckmäßig, den in der WP.29 im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zur Annahme dieser Vorschläge festzulegen.
- (7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 und 155, sowie UN-GTR Nr. 13 an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um den technischen Fortschritt zu ermöglichen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu senken, müssen eine neue UN-Regelung zu globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und eine neue UN-GTR zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Prüfstand angenommen werden —

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).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 20. bis zum 22. Juni 2023 anberaumten 190. 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*