



Brüssel, den 8. Oktober 2025
(OR. en)

13719/25

**Interinstitutionelles Dossier:
2025/0317 (NLE)**

**MI 759
ENT 210
UNECE 12**

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 627 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 den Vorschlägen zu UN-Regelungen im November 2025 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 627 final.

Anl.: COM(2025) 627 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.10.2025
COM(2025) 627 final

2025/0317 (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 den Vorschlägen zu UN-Regelungen im November 2025 zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der EU im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (WP.29) hinsichtlich der Annahme von Anpassungen bestehender UN-Regelungen zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen

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

- das Übereinkommen der UNECE über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“) und
- das Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können (im Folgenden „Parallelübereinkommen“).

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

2.2. Das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

Die WP.29 bietet einen einzigartigen Rahmen für weltweit harmonisierte Vorschriften zu Fahrzeugen. Die WP.29 ist eine ständige Arbeitsgruppe im institutionellen Rahmen der UN mit einer konkreten Aufgabenstellung und einer spezifischen Geschäftsordnung. Sie ist ein globales Forum, das offene Diskussionen über Kraftfahrzeugvorschriften und die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie des Parallelübereinkommens ermöglicht. Jedes UN-Mitglied und jede von einem UN-Mitglied eingerichtete Organisation für regionale Wirtschaftsintegration kann in vollem Umfang an den Tätigkeiten der WP.29 teilnehmen und Vertragspartei der von der WP.29 beaufsichtigten Übereinkommen über Fahrzeuge werden. Die EU ist Vertragspartei dieser Übereinkommen¹.

¹ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).
Beschluss 2000/125/EG des Rates vom 31. Januar 2000 betreffend den Abschluss des Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) (ABl. L 35 vom 10.2.2000, S. 12).

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

neue UN-Regelungen,

neue UN-Resolutionen,

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

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

Anpassungen von UN-GTR und -Resolutionen im Rahmen des Parallelabkommens.

Vor jeder Tagung der WP.29 werden diese Anpassungen von dafür eingerichteten Arbeitsgruppen der WP.29 auf technischer Ebene erörtert.

Anschließend kann die WP.29 Vorschläge annehmen, und zwar

mit qualifizierter Mehrheit der anwesenden Vertragsparteien bei Vorschlägen im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 oder

durch Konsens-Abstimmung der anwesenden Vertragsparteien bei Vorschlägen im Rahmen des Parallelübereinkommens.

Vor jeder Tagung der WP.29 wird in einem Beschluss des Rates nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) festgelegt, welcher Standpunkt im Namen der EU in Bezug auf

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

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

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 197. Sitzung vom 11. bis zum 14. November kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 und 176 sowie

einen Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge.

3. IM NAMEN DER EU ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Da es sich um einen Bereich handelt, in dem die Union in hohem Maß gesetzgeberisch tätig war, fällt er in die ausschließliche Zuständigkeit der Union im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2 AEUV.

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. Hierbei kommt dem Geänderten Übereinkommen von 1958 eine Schlüsselrolle zu. EU-Hersteller können mit einem einheitlichen Bestand von Typgenehmigungsregelungen arbeiten, da sie wissen, dass die Vertragsparteien ihr Produkt als mit ihren nationalen Rechtsvorschriften konform anerkennen werden.

So konnten mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit² mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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 der Vertragsparteien Einspruch einlegt, tritt der Akt in Kraft. Anschließend kann jede Vertragspartei ihn in ihre geltenden nationalen Vorschriften überführen. In der EU ist der Umsetzungsprozess mit der Veröffentlichung des Akts im *Amtsblatt der Europäischen Union* abgeschlossen.

Zu den folgenden Akten ist der Standpunkt der EU festzulegen:

zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 und 176 zur Aktualisierung der Bestimmungen in Bezug auf Folgendes:

- die internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Aufstellung der für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften für Bauteile und Systeme, die in der Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug enthalten sind, aktualisiert werden;
- elektromagnetische Verträglichkeit – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die bestehenden Anforderungen klarer gefasst und gestrafft sowie an die Bestimmungen der neuesten Industrienormen angepasst werden;
- Sicherheitsgurte – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Verweise auf die eindeutige Kennung gestrichen werden;
- fußbetätigte Einrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Verweise auf das Messungs- und das Kalibrierungsverfahren in Bezug auf den dreidimensionalen H-Punkt (3D-H-Punkt) aktualisiert werden;
- Einrichtungen für indirekte Sicht – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen für die Anbringung von Überwachungsspiegeln und Video-Überwachungssysteme eingeführt und die bestehenden Anforderungen klarer gefasst werden;

² Aufgehoben und ersetzt durch die Verordnung (EU) 2019/2144.

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).

- den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Anforderung einer Höchstfahrzeugbreite von 2 Metern für Parkleuchten zu streichen, den Anbau von mit Rückstrahlern kombinierten Seitenmarkierungsleuchten an seitlich vorderster Lage an Sattelzugmaschinen zu erlauben, den Anbau eines zulässigen hinten angebauten Manövrierscheinwerfers zu erlauben und die Dauer der optischen Anzeige des Rückfahrsignals klarer zu fassen;
- Emissionen aus Selbstzündungs- und aus (mit LPG oder CNG betriebenen) Fremdzündungsmotoren – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, neue Bestimmungen für die Typgenehmigung von Zweistoff-Wasserstoffmotoren und -fahrzeugen des Typs 1A aufzunehmen, neue Messgeräte und neue Bestimmungen für die bordeigene Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs während der Nachweisprüfung mit portablem Emissionsmesssystem aufzunehmen und den Anwendungsbereich der Regelung zu ändern;
- die Sicherung gegen unbefugte Benutzung bei Fahrzeugen der Klassen L₁ bis L₇ mit Lenker – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Anwendung eines virtuellen Schlüssels bei Fahrzeugen der Klasse L eingeführt werden;
- besondere Warnleuchten – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die bestehenden Bestimmungen für die Verwendung berichtigt und klarer gefasst werden, insbesondere in Bezug auf den Einbau möglicher Farben;
- seitliche Schutzeinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll erreicht werden, dass alle ausziehbare Anhänger unabhängig von der Länge allen Anforderungen an den seitlichen Schutz von Anhängern entsprechen, um das durch vollständig ausgezogene Anhänger entstehende Sicherheitsrisiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmer zu beseitigen;
- die Lenkanlage – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll sichergestellt werden, dass Fahrzeuge, die eine als automatische Lenkfunktion beschriebene Funktion aufweisen, die entsprechenden Anforderungen der UN-Regelung Nr. 171 erfüllen müssen;
- Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen für die Vorbereitung des Rollenprüfstands vor einer Prüfung Typ 6 aktualisiert, die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die zuvor nur durch eine Erweiterung hinsichtlich der Bezugsmasse in den Anwendungsbereich fielen, erlaubt und der Motorhubraum in den Beschreibungsbogen aufgenommen werden;
- Ersatzteile für Bremsen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, Unstimmigkeiten bei den im Mitteilungsblatt der UN-Regelung Nr. 90 geforderten Angaben im Vergleich zu anderen UN-Regelungen zu beseitigen und die Verweise auf die eindeutige Kennung zu streichen;
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die französische Übersetzung an das englische Original angepasst werden;
- Fahrzeuge für die Beförderung gefährlicher Güter – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Unstimmigkeiten bei den Anforderungen behoben werden;

- Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Barrierefreiheit von Klasse-I-Fahrzeugen der Klassen M₂ und M₃ zu verbessern;
- die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die aktualisierte Fassung der Norm ISO 2575 angepasst werden;
- Fußgängersicherheit – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Unstimmigkeit zwischen den Trägheitsmomenten des Oberschenkels und dem Schienbein beim flexiblen Beinform-Schlagkörper behoben werden;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Definition eines Moduls erweitert werden;
- das Notbremsassistentensystem (AEBS) in Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Bestimmungen für die Durchführung virtueller Prüfungen als Alternative zu physischen Prüfungen aufgenommen werden;
- mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen an thermische Druckentlastungsvorrichtungen (TPRD) und deren Versorgungsleitungen eingeführt und die aktualisierte Fassung der ISO-Norm als Alternative aufgenommen werden;
- ISOFIX-Verankerungssysteme, Verankerungen des oberen ISOFIX-Haltegurtes und i-Size-Sitzplätze – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen typografische Fehler korrigiert werden;
- Lichtsignaleinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen an die Projektion bei der Rückwärtsfahrt eingeführt werden;
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – die vorgeschlagene Änderung zielt darauf ab, die Nummerierung innerhalb eines Absatzes zu korrigieren und die Bestimmungen zur Übereinstimmung der Produktion in Anhang 8 klarer zu fassen;
- das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen eine Reihe von Korrekturen und Klarstellungen vorgenommen, der Text gestrafft und der Beschreibungsbogen geändert werden, um Kohärenz zwischen dem Beschreibungsbogen des Herstellers und dem Typgenehmigungsbogen schaffen;
- Softwareaktualisierung und Softwareaktualisierungsmanagementsystem – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen an die Verwendung der RX-Software-Identifikationsnummer eingeführt werden;
- Fahrerassistenzsysteme (DCAS) – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, überflüssige Verweise auf durch das System initiierte Manöver zu streichen und einen neuen Anhang mit Leitlinien für die Nutzung der sicheren Internetdatenbank der Vereinten Nationen für den Austausch von Informationen über Vorfälle im Zusammenhang mit dem DCAS-Betrieb zwischen Typgenehmigungsbehörden aufzunehmen;

- den Einbau von Insassen-Rückhaltesystemen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen gewisse Klarstellungen aufgenommen und Unstimmigkeiten behoben werden.
- Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, redaktionelle Fehler zu korrigieren;
- die Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Bestimmungen über die Systeminitialisierung eingeführt werden; und
- Sichtfeldassistenzsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen verbesserte Anforderungen für den Fall einer Zurücksetzung des Systems eingeführt werden; und
- Vorschläge für
 - eine neue UN-GTR über die Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge – mit diesem Vorschlag sollen weltweit harmonisierte Methoden zur Bestimmung der Dauerhaltbarkeitsleistung von bordeigenen Batterien elektrischer schwerer Nutzfahrzeuge bereitgestellt werden;
 - eine Überarbeitung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen zusätzliche Begriffsbestimmungen für automatisierte Fahrsysteme aufgenommen und neue Fahrzeugklassen im Einklang mit der künftigen UN-Regelung für automatisierte Fahrsysteme eingeführt werden;
 - eine Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen in Bezug auf die Verwendung der RX-Software-Identifikationsnummer eingeführt werden;
 - eine Berichtigung der gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 (M.R.1) – mit der vorgeschlagenen Änderung soll ein redaktioneller Fehler in Bezug auf die Einheit des Trägheitsmoments korrigiert werden; und
 - eine Änderung der Sonderresolution Nr. 1 (S.R.1) – mit der vorgeschlagenen Änderung sollen zusätzliche Begriffsbestimmungen für automatisierte Fahrsysteme aufgenommen und neue Fahrzeugklassen eingeführt werden.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 11. bis zum 14. November 2025 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- einem Vorschlag für einen Leitfaden für die Nutzung der Datenbank für den Austausch von Typgenehmigungsunterlagen (DETA) für die Zwecke der UN-Regelung Nr. 171 (DCAS) und
- einem Antrag auf eine Genehmigung zur Ausarbeitung einer Änderung der UN-GTR Nr. 13.

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

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

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

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse, die die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, festlegen.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die wegen völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Unter „rechtswirksame Akte“ fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, jedoch „geeignet, 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 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 nach den Artikeln 1 und 12 des Geänderten Übereinkommens von 1958 für die EU völkerrechtlich bindend sein. Zusammen mit den UN-GTR und den UN-Resolutionen werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

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

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein Standpunkt festgelegt wird, der im Namen der EU vertreten wird.

Ein vorgesehener Akt kann zwei Zwecke oder Gegenstände haben, von denen einer der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung ist. In diesem Fall muss der

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

Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu den Vorschlägen zu UN-Regelungen im November 2025 zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates¹ ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“), beigetreten. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 trat am 24. März 1998 in Kraft.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG des Rates² ist die Union dem Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können (im Folgenden „Parallelübereinkommen“) beigetreten. Das Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.
- (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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

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

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 (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 WP.29 gemäß diesen Bestimmungen Vorschläge für Genehmigungen zur Ausarbeitung von Änderungen an UN-GTR oder für die Ausarbeitung von neuen UN-GTR sowie Vorschläge für die Erweiterung von Mandaten für UN-GTR annehmen.
- (5) Auf der 197. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 11. bis zum 14. November 2025 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 und 176, einen Vorschlag für eine neue UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge, zwei Vorschläge für eine Änderung der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3), einen Vorschlag für eine Berichtigung der gemeinsamen Entschließung Nr. 1 (M.R.1) und einen Vorschlag zur Änderung der Sonderresolution Nr. 1 (S.R.1).
- (6) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 16, 35, 46, 48, 49, 62, 65, 73, 79, 83, 90, 100, 105, 107, 121, 127, 129, 131, 134, 145, 148, 149, 154, 156, 171, 173, 174, 175 und 176 an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens geändert oder ergänzt werden.
- (7) Um technischen Fortschritt und Dekarbonisierung zu ermöglichen, ist die Annahme einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge notwendig.
- (8) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit der UN-GTR und den UN-Resolutionen werden sie den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen beeinflussen. Es ist daher angezeigt, den in der WP.29 im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt in Bezug auf die Annahme dieser Vorschläge festzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 11. bis zum 14. November 2025 anberaumten 197. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für

Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

Kraftfahrzeuge zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UN-Arbeitsdokumente zu stimmen.

Die Vertreter der Union i der WP.29 können geringfügigen Änderungen des im Entwurf beigefügten Beschlusses zustimmen, ohne dass ein neuer Beschluss des Rates erforderlich ist.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*