



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 23. Oktober 2023  
(OR. en)

14562/23

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2023/0372(NLE)**

---

---

**MI 885  
ECO 69  
ENT 220  
UNECE 13**

### **ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Oktober 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 644 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. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN zu vertreten ist

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 644 final.

---

Anl.: COM(2023) 644 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2023  
COM(2023) 644 final

2023/0372 (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. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN 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 einer gemeinsamen Entschließung sowie hinsichtlich der Annahme zweier neuer UN-Regelungen zu vertreten ist.

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **2.1. Das 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. Dazu gehören:

- 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 Übereinkommen über Fahrzeuge werden, welche die WP.29 verwaltet. Die EU ist Vertragspartei dieser Übereinkommen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> 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

Die WP.29 tritt dreimal jährlich, im März, Juni und November, zusammen. Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts kann die WP.29 auf jeder Sitzung 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 Sitzung 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 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 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 191. Sitzung vom 14. bis zum 16. November 2023 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162;

Vorschläge für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen;

einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN.

## **3. IM NAMEN DER EU ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

Das WP.29-System stärkt die internationale Harmonisierung von Fahrzeugnormen. Hierbei kommt dem 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.

---

Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) (ABl. L 35 vom 10.2.2000, S. 12).

So konnten 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 Geänderten Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> 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 EU* abgeschlossen.

Der Standpunkt der EU muss zu folgenden Akten festgelegt werden:

- zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
  - die Internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug – Aktualisierungen der Übergangsbestimmungen für neue Änderungsserien zu Regelungen, die für die Internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug gelten;
  - Verankerungen von Sicherheitsgurten – eine Aktualisierung für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>, in denen ein nach vorn gerichteter Sitz einem eingebauten Kinderrückhaltesystem gegenübergestellt ist, sodass ein Zusammenstoß zwischen dem Erwachsenen und dem Kind verhindert wird;
  - Sicherheitsgurte – Aktualisierung für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>, in denen ein nach vorn gerichteter Sitz einem eingebauten Kinderrückhaltesystem gegenübergestellt ist, sodass ein Zusammenstoß zwischen dem Erwachsenen und dem Kind verhindert wird;
  - Widerstandsfähigkeit der Sitze – eine Aktualisierung, die sicherstellt, dass an allen Sitzplätzen und bei allen Fahrzeugklassen nur sichere Kopfstützen angebracht werden können;
  - sichtbare luftverunreinigende Stoffe, Messung der Leistung von Selbstzündungsmotoren (Dieselrauch) – Präzisierung des Wortlauts hinsichtlich der Verwendung des für die Emissionsprüfung erforderlichen Bezugskraftstoffs;

---

<sup>2</sup> 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).

- Sicherheitsverglasung – eine Aktualisierung, mit der eine Ausnahme für einen möglichen undurchsichtigen abgedunkelten Bereich auf der Windschutzscheibe von Fahrzeugen der Klasse M<sub>2</sub> eingeführt wird, die den Einbau von Innenraumrückspiegeln und verschiedener Sicherheits- und Komfortmerkmale von Lastkraftwagen mit offenen Ladeflächen erleichtert;
- Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für
  - Kraftfahrzeuge – Berichtigungen der Anforderungen an die Sichtbarkeit von rotem Licht nach vorn und/oder weißem Licht nach hinten und Aktualisierungen der Anforderungen an die Projektionen zur Fahrerunterstützung;
  - Fahrzeuge der Klasse L<sub>3</sub> – eine Aktualisierung, die das schrittweise Auslaufen des Einbaus älterer Leuchten/Einrichtungen ermöglicht;
  - Kleinkrafträder – eine Aktualisierung, die das schrittweise Auslaufen des Einbaus älterer Leuchten/Einrichtungen ermöglicht, und
  - landwirtschaftliche Fahrzeuge – eine Aktualisierung, die das schrittweise Auslaufen des Einbaus älterer Leuchten/Einrichtungen ermöglicht;
- Ersatzteile für Bremsen – Präzisierung der Verpackungs- und Kennzeichnungsvorschriften für bestimmte Arten von Bremsbelageinheiten;
- Frontalaufprall – eine Aktualisierung zur Einführung von Anforderungen an die Sicherheit wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nach einem Aufprall;
- Seitenaufprall – eine Aktualisierung zur Einführung von Anforderungen an die Sicherheit wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nach einem Aufprall und verschiedene Präzisierungen;
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb – verschiedene Präzisierungen, einschließlich Präzisierungen zur Aufprallrichtung bei der Prüfung der mechanischen Integrität;
- Heizungssysteme – eine Aktualisierung, die die Einführung der neuen Technologie der „Strahlungsheizungen“, die bei Elektrofahrzeugen angewandt werden kann, erleichtert;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – Präzisierungen in Bezug auf den Grundsatz der einzigen Gurtführung und Aktualisierungen zur Einführung von Anforderungen und eines Prüfverfahrens für untere Haltegurtverankerungen;
- Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge – Umsetzung der UN-GTR Nr. 13, Text der Phase 2;
- Pfahl-Seitenaufprall – Aktualisierungen zur Einführung von Anforderungen an die Sicherheit wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nach einem Aufprall;
- Frontalaufprall unter besonderer Berücksichtigung der Rückhaltesysteme – eine Aktualisierung zur Einführung von Anforderungen an die Sicherheit wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nach einem Aufprall;
- ISOFIX-Verankerungssysteme, Verankerungen für den oberen ISOFIX-Haltegurt und i-Size – eine Aktualisierung zur Einführung von

- Anforderungen und eines Prüfverfahrens für untere Verankerungen des Haltegurtes sowie Präzisierung der Anzahl der ISOFIX-Anschlussstellen;
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – eine Aktualisierung der Anforderungen an die Projektionen zur Fahrerunterstützung;
- Integrität des Kraftstoffsystems und Sicherheit des Elektroantriebs bei einem Heckaufprall – eine Aktualisierung zur Einführung von Anforderungen an die Sicherheit wasserstoffbetriebener Fahrzeuge nach einem Aufprall;
- WLTP – Aktualisierungen zur Einführung des neuen Nutzfaktor-Ansatzes für Plug-in-Hybride im Einklang mit den kürzlich in Euro 6e eingeführten Vorschriften;
- automatische Spurhalteassistenzsysteme – Aktualisierungen im Zusammenhang mit den Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit;
- Ereignisdatenspeicher – Präzisierungen in Bezug auf die Genauigkeit der Beschleunigungsdaten für das Datenelement der Quer- und Längsbeschleunigung;
- Vorrichtungen gegen unbefugte Benutzung – eine Aktualisierung der Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit;
- Wegfahrsperrern – eine Aktualisierung der Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit;
- Vorschläge für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen;
- Vorschlag für eine Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN – eine Aktualisierung mit Spezifikationen für die WorldSID-Prüfpuppenvorrichtung, die den Abmessungen eines männlichen 50-Perzentil-Erwachsenen entspricht und für die Prüfung von Straßenfahrzeugen im Hinblick auf den Insassenschutz bei einem Seitenaufprall verwendet wird.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 14. bis zum 16. November 2023 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- zu einem Vorschlag für eine überarbeitete Genehmigung zur Ausarbeitung einer UN-GTR zu globalen Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, mit der weitere Arbeiten im Rahmen der UN-GTR auf der Grundlage einer Methode zur Bestimmung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen im praktischen Fahrbetrieb, die an größere Bereiche des Fahrzeugbetriebs und zusätzliche Schadstoffe angepasst ist, genehmigt werden;
- zu einem Vorschlag für einen Antrag auf eine Genehmigung zur Ausarbeitung einer neuen UN-GTR zur Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien für elektrische schwere Nutzfahrzeuge;
- zu einem Vorschlag für eine Änderung der Leitlinien für Leistungsaspekte des Ereignisdatenspeichers, die für die Aufnahme in die EntschlieÙungen oder Regelungen der Übereinkommen von 1958 und 1998 geeignet sind, und mit dem

Präzisierungen in Bezug auf die Genauigkeit der Beschleunigungsdaten für das Datenelement der Quer- und Längsbeschleunigung eingeführt werden;

- zu einem Vorschlag für eine Aktualisierung der Empfehlungen für Cybersicherheit im Automobilbereich und Softwareaktualisierungen unter Bezugnahme auf alle einschlägigen und aktuellen Normen, einschließlich der ISO-Normen.

Die EU sollte die genannten Akte unterstützen, da sie im Einklang mit ihrer Binnenmarktpolitik für die Automobilindustrie in Bezug auf Sicherheit, Automatisierung und Emissionen sowie mit ihrer 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.

Dagegen ist der Vorschlag für die Ergänzung 1 zur Änderungsserie 10 zur UN-Regelung Nr. 17<sup>3</sup> noch nicht für eine Abstimmung in der WP.29-Sitzung im November 2023 bereit und bedarf weiterer Erörterung in einer zuständigen Untergruppe der WP.29.

Externes Expertenwissen 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 den Begriff „rechtswirksame Akte“ fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“<sup>4</sup>.

#### *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 der UN-Resolution werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

---

<sup>3</sup> ECE/TRANS/WP.29/2023/115

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

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Rechtsakte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgesehenen 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 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. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen und zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN 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 Rates<sup>1</sup> 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 Rates<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 Rates<sup>3</sup> 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 (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 der 191. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 14. bis zum 16. November 2023 kann die WP.29 Folgendes annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162;

Vorschläge für eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen;

einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN.

- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit der Gemeinsamen EntschlieÙung der UN 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. 0, 14, 16, 17, 24, 43, 48, 53, 74, 86, 90, 94, 95, 100, 122, 129, 134, 135, 137, 145, 149, 153, 154, 157, 160, 161 und 162 sowie der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die Sicherheit zu verbessern, müssen eine neue UN-Regelung über Ereignisdatenspeicher für schwere

---

<sup>3</sup> 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).

Nutzfahrzeuge und eine neue UN-Regelung über Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Bussen angenommen werden.

- (9) Diese Vorschläge stehen im Einklang mit der EU-Binnenmarktpolitik für die Automobilindustrie in Bezug auf Sicherheit, Automatisierung und Emissionen sowie mit ihrer Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik, und sie wirken sich sehr positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU und den internationalen Handel aus.
- (10) Angesichts der genannten Vorteile wird vorgeschlagen, für diese Vorschläge zu stimmen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 14. bis zum 16. November 2023 anberaumten 191. 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*