



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 12. Februar 2024
(OR. en)

6506/24

**Interinstitutionelles Dossier:
2024/0036(NLE)**

**MI 158
ECO 6
ENT 33
UNECE 3**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Februar 2024
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2024) 61 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. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 61 final.

Anl.: COM(2024) 61 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2024
COM(2024) 61 final

2024/0036 (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. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167 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 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.¹

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,

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).

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 192. Sitzung vom 5. bis zum 8. März 2024 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167.

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.

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 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

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).

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. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - elektromagnetische Verträglichkeit – Berichtigungen von Verweisen und andere redaktionelle Änderungen;
 - Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – Präzisierung der Anforderungen im Zusammenhang mit der Prüfung Typ IIA;
 - Glühlampen – Aktualisierung eines normativen Verweises auf die Veröffentlichung 60809 der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC);
 - Scheinwerferreinigungsanlagen – eine Aktualisierung, die alle Scheinwerfer für Abblendlicht der UN-Regelungen Nr. 149 Serien 00 und 01 sowie andere redaktionelle Änderungen einbezieht;
 - Einrichtungen für indirekte Sicht – Präzisierungen der Anforderungen an Rückspiegel und verschiedene Innen- und Außeneinrichtungen, einschließlich Änderungen der Übergangsbestimmungen;
 - Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für
 - Kraftfahrzeuge – Berichtigungen der Bezugnahme auf die Änderungsserie 01 zu UN-Regelung Nr. 148, Präzisierung der Verwendung von Tagfahrleuchten mit anderen Leuchten, Verbesserung der Definition der fotometrischen Stabilität und sonstige Aktualisierungen der Leistungsanforderungen (bei neuen Änderungsserien), einschließlich Änderungen der Übergangsbestimmungen;
 - Fahrzeuge der Klasse L₃ – Aktualisierungen zur Einführung von Anforderungen an adaptive Frontbeleuchtungssysteme (AFS) für Krafträder;
 - Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – Aktualisierung, aus der hervorgeht, dass die maximale Gesamtbreite der Reifen, die mit dem Symbol „A“ für die Reifen-Felgen-Zuordnung gekennzeichnet sind, eine Toleranz von 4 % aufweist;
 - mechanische Verbindungseinrichtungen – Aktualisierung, in der präzisiert wird, dass eine Stützeinrichtung für Zentralachsanhänger unabhängig vom Typ der Verbindungseinrichtung vorhanden sein muss;
 - Lenkanlage – Aktualisierungen im Zusammenhang mit Querverweisen in der UN-Regelung Nr. 79 in Bezug auf die UN-Regelung Nr. 130 (Spurhaltewarnsystem);
 - Reifen für landwirtschaftliche Fahrzeuge und ihre Anhänger – Aktualisierung zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der UN-Regelung auf Reifen mit dem Symbol für die Geschwindigkeitsklasse E zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts, einschließlich weiterer Präzisierungen der Anforderungen und redaktioneller Änderungen;
 - Kraftomnibusse – Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ – redaktionelle Berichtigungen in der französischen Fassung der UN-Regelung;

- Leuchtdioden-Lichtquellen – redaktionelle Berichtigung der Anforderungen an Leuchtdioden-Lichtquellen (LED-Lichtquellen);
- Spurhaltewarnsystem – Einführung eines Notfall-Spurhalteassistenten für Kraftfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ im Einklang mit der EU-Typgenehmigung und Anpassung der Anforderungen für den Betrieb von Fahrzeugen auf dem australischen Markt, einschließlich Änderungen der Übergangsbestimmungen;
- elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme – Präzisierung der Anforderungen in Bezug auf die Reifensättigung;
- Lichtsignaleinrichtungen – Präzisierung der Anforderungen, redaktionelle Änderungen und Verbesserungen der Definition der fotometrischen Stabilität;
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – Präzisierungen und Änderungen der Anforderungen, einschließlich der Anforderungen an die Fehlererkennung des Abbiegescheinwerfers, redaktionelle Änderungen, Einführung adaptiver Frontbeleuchtungssysteme (AFS) für Krafträder und Änderung des fotometrischen Stabilitätsprüfpunkts für Abblendlicht und adaptive Frontbeleuchtungssysteme (AFS) Klasse C;
- retroreflektierende Einrichtungen – Aktualisierungen zur Präzisierung und Berichtigung des Wortlauts der Änderungsserien 00 und 01 der UN-Regelung Nr. 150 und Anpassung des Verfahrens, das im Falle einer Oberflächenreflexion sowohl für die Messung des Rückstrahlwerts als auch für die Farbmessung anzuwenden ist;
- Rückwärtsfahren – eine Aktualisierung zur Verbesserung der Klarheit bestimmter Vorschriften und Änderungen der Anforderungen in Bezug auf das rückwärtige Sichtfeld im Nahbereich, einschließlich der vorübergehenden Änderung der Sicht beim Manövrieren und der Deaktivierung des Rückfahrbilds im Falle eines Ankuppelns und
- direkte Sicht im Zusammenhang mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern – eine Aktualisierung zur Einführung von Anforderungen in Bezug auf die Größe des Sichtfelds nach vorn für Fahrzeuge mit schmaleren Führerhäusern oder A-Säulen, die am inneren Rand des Führerhauses angebracht sind.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 5. bis zum 8. März 2024 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- zu einem Vorschlag für Änderungen des Anhangs des Rahmendokuments über automatisierte Fahrzeuge, in dem künftige Tätigkeiten und Ergebnisse bis Mitte 2026 dargelegt werden; und
- zu einem Vorschlag für einen Antrag auf Genehmigung von Änderungen der UN-GTR Nr. 6, 7 und 14 im Hinblick auf die Streichung des Verweises auf die dreidimensionale H-Punkt-Maschine.

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.

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“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 und geeignet sein, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen entscheidend zu beeinflussen.

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 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 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.

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den 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. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167 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 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

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 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).

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 192. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 5. bis zum 8. März 2024 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167.
- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein und den Inhalt des Unionsrechts im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen entscheidend 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. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 und 167 der UN an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) 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.
- (9) 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 5. bis zum 8. März 2024 anberaumten 192. 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*