



Brüssel, den 26. Mai 2025
(OR. en)

9418/25

**Interinstitutionelles Dossier:
2025/0124 (NLE)**

**MI 330
ENT 79
UNECE 7**

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
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 Juni 2025 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 251 final.

Anl.: COM(2025) 251 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.5.2025
COM(2025) 251 final

2025/0124 (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 Juni 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. 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 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 Parallelübereinkommens.

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 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 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 196. Sitzung vom 24. bis zum 27. Juni 2025 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 und 175;

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über den Notfall-Spurhalteassistenten und

einen Vorschlag zur Änderung der UN-GTR Nr. 24.

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 Sicherheit² mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

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

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. 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 und 175 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - Geräusch von dreirädrigen Fahrzeugen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die neuesten Bestimmungen der Internationalen Norm (ISO) 10844:2024 eingeführt werden, mit denen die Streckenvariabilität verringert wird, die durch unterschiedliche Auslegungen und Umsetzungen der technischen Anforderungen verursacht wird;
 - Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Verwendung einer Parksperrvorrichtung als Alternative zu einem kraftschlüssigen Feststellbremssystem ermöglicht werden, um die statischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 13 für Feststellbremssysteme zu erfüllen;
 - Sicherheitsgurte – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll klargestellt werden, wie die Verschluss-Öffnungsprüfung, bei der die Belastung durch einen 60-kg-Körper simuliert wird, durchzuführen ist;
 - Widerstandsfähigkeit der Sitze – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll einem Schleudertrauma bei Insassen kleinerer Größe und insbesondere bei Fahrerinnen entgegengewirkt werden;
 - Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen einige Begriffsbestimmungen und Anforderungen an die jüngsten Bestimmungen der Norm ISO 4000-1:2024 angeglichen werden;
 - Geräuschemissionen von Krafträdern – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen sowohl die Bestimmungen, die verhindern, dass Prüfungen unterlaufen werden, verschärft als auch die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion erleichtert werden; mit den

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).

vorgeschlagenen Änderungen sollen zudem zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen eingeführt werden;

- Kinderrückhaltesysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Übergangsbestimmungen in Bezug auf die Anwendung der UN-Regelungen Nr. 129 und Nr. 170 präzisiert werden;
- Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen mehrere Klarstellungen vorgenommen werden;
- außen vorstehende Teile der Führerhausrückwand von Nutzfahrzeugen – 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;
- Luftreifen für Krafträder und Mopeds – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Verwendungskategorien „normaler Reifen“, „M+S-Reifen“ und „Spezialreifen“ im Einklang mit den UN-Regelungen Nr. 30 und Nr. 54 angepasst werden;
- Lenkung – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Terminologie in Bezug auf den Systemstatus im Anschluss an einen „Motorstart-/Laufzyklus“ verbessert und die Bestimmungen für Fremdkraftlenksysteme, z. B. Steer-by-Wire-Systeme, präzisiert werden;
- runderneuerte Reifen für Personenkraftwagen und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen mehrere Korrekturen vorgenommen und die Begriffsbestimmung für M+S-Reifen an die Begriffsbestimmungen in den UN-Regelungen Nr. 109 und Nr. 172 angeglichen werden;
- runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen mehrere Korrekturen vorgenommen und mehrere Begriffsbestimmungen an die UN-Regelung Nr. 54 angeglichen werden;
- Reifenrollwiderstand, Rollgeräusch und Nasshaftung – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Verweise auf die neueste internationale Normspezifikation ASTM F2493-24 und auf ISO 4000-1:2024 aktualisiert und Begriffsbestimmungen an die Begriffsbestimmungen der UN-Regelungen Nr. 30 und 54 angepasst werden; mit den vorgeschlagenen Änderungen soll auch das Präzisionsverfahren zur Messung der Wassertiefe standardisiert werden;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Voraussetzungen für die Erteilung von Typgenehmigungsnummern für „verbesserte Kinderrückhaltesysteme“ genauer definiert und die Erteilung von Typgenehmigungsnummern zwischen den UN-Regelungen Nr. 129 und Nr. 170 besser koordiniert werden;
- Notbremsassistentensysteme (AEBS) – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Terminologie in Bezug auf den Systemstatus im Anschluss an einen „Motorstart-/Laufzyklus“ verbessert werden;
- mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Reihenfolge der Permeations- und Dichtheitsprüfungen präzisiert werden;

- Montage der Reifen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen mehrere Korrekturen in Bezug auf die Begriffsbestimmungen und Anforderungen der verschiedenen Verwendungskategorien von Reifen vorgenommen werden;
- Notbremsassistentensysteme (AEBS) für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Terminologie in Bezug auf den Systemstatus im Anschluss an einen „Motorstart-/Laufzyklus“ verbessert werden;
- automatische Spurhaltesysteme (ALKS) – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Terminologie in Bezug auf den Systemstatus im Anschluss an einen „Motorstart-/Laufzyklus“ verbessert werden;
- Kinderrückhaltesysteme für die sicherere Beförderung von Kindern in Kraftomnibussen – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der Regelungen an die UN-Regelungen Nr. 44 und Nr. 129 angeglichen werden, die die Sicherheit von Erwachsenen und Kindern betreffen;
- Fahrerassistenzsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen zusätzliche redaktionelle Berichtigungen und Klarstellungen vorgenommen werden;
- Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen eine neue Klasse von Referenzreifen und neue Übergangsbestimmungen eingeführt werden;
- Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen ein neues Prüfverfahren für die Baugruppe aus Verschluss und Gurt sowie neue Übergangsbestimmungen eingeführt werden;
- Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Ausnahmen für die Anforderungen an Klappsitze präzisiert und neue Übergangsbestimmungen eingeführt werden; und
- Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung (Acceleration Control for Pedal Error, ACPE) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Bestimmungen für die Genehmigung von ACPE für Fahrzeuge der Klasse N₁ sowie zusätzliche Leistungsanforderungen für zusätzliche Szenarien aufgenommen werden; und
- zu einem Vorschlag für:
 - eine neue UN-Regelung über den Notfall-Spurhalteassistenten – mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2021/646 der Kommission umgesetzt werden; und
 - eine Änderung der UN-GTR Nr. 24 – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll das Gesamtprotokoll zur Messung der Bremspartikelemissionen verbessert werden.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 24. bis zum 27. Juni 2025 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- einem Antrag auf Genehmigung der Ausarbeitung einer neuen UN-GTR über im Fahrzeug zurückgelassene Kinder für Fahrzeuge der Kategorie 1 – der Antrag zielt darauf ab, die Ausarbeitung von Entwürfen für regulatorische Anforderungen für Fahrzeuge der Kategorie 1 zu genehmigen und die Entwicklung einer neuen UN-GTR parallel zu einer UN-Regelung einzuleiten.

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 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 „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 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.

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

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

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

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 196. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 24. bis zum 27. Juni 2025 kann die WP.29 Folgendes annehmen:
- (6) Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 9, 13, 16, 17, 30, 35, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 und 175; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über den Notfall-Spurhalteassistenten; einen Vorschlag zur Änderung der UN-GTR Nr. 24.
- (7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 9, 13, 16, 17, 30, 41, 44, 54, 61, 75, 79, 108, 109, 117, 129, 131, 134, 142, 152, 157, 170, 171, 172, 173, 174 und 175, sowie der UN-GTR Nr. 24 an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und des technischen Fortschritts im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die Straßenverkehrssicherheit zu fördern, ist es erforderlich, eine neue UN-Regelung über den Notfall-Spurhalteassistenten anzunehmen.
- (9) Diese Vorschläge stehen im Einklang mit den strategischen politischen Leitlinien der Union im Zusammenhang mit der Automobilindustrie, d. h. dem Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie und dem Deal für eine saubere Industrie.
- (10) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit der UN-GTR 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 24. bis zum 27. Juni 2025 anberaumten 196. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für

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

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*