



Brüssel, den 1. Juni 2026  
(OR. en)

9951/26

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2026/0119 (NLE)**

---

---

**MI 564  
ENT 129  
UNECE 7**

## **VORSCHLAG**

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 243 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 Juni 2026 zu vertreten ist

---

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 243 final.

---

Anl.: COM(2026) 243 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2026  
COM(2026) 243 final

2026/0119 (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 2026 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 technische Hemmnisse 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 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 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 Unterarbeitsgruppen 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 199. Tagung vom 23. bis zum 26. Juni 2026 kann die WP.29 Folgendes annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 und 180;

zu Vorschlägen für neue UN-Regelungen:

über flüssigen Wasserstoff,

über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des automatisierten Fahrens (ADS – Automated Driving System) und

über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Reifen hinsichtlich der Abriebleistung;

Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 9 und 13 und

einen Vorschlag für eine neue UN-GTR über automatisiertes Fahren (ADS – Automated Driving System).

### 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 im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.

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 allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen, die später aufgehoben und durch die Verordnung (EU) 2019/2144 ersetzt wurde, 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 im Rahmen des Geänderten Übereinkommens 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. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 und 180 zur Aktualisierung der Vorschriften über:

- Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll sichergestellt werden, dass die Aktivierungsbedingungen für ein Notbremsignal, das durch die Betätigung des Betriebsbremsystems erzeugt wird, aufeinander abgestimmt sind und einheitlich ausgelegt werden;
- Widerstandsfähigkeit der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Prüfverfahren zur Überprüfung der Energieaufnahme an Kopfstützen präzisiert werden;

---

<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).

- Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Möglichkeit eingeführt werden, durch die neue Lichtsignalfunktion „Projektion der Fahrtrichtungsanzeige“ Lichtsignale in Form der Projektion von Mustern auf die Fahrbahn für andere Verkehrsteilnehmer zu erzeugen;
- Geräuschemissionen von Fahrzeugen der Klassen M und N – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Verweis auf die UN-GTR Nr. 21 durch einen Verweis auf denselben Absatz in der UN-Regelung Nr. 177 ersetzt werden, um künftige mögliche Abweichungen zwischen diesen beiden Texten zu vermeiden, und es sollen ein Standardmodus und Anforderungen für die Verbesserung im Hinblick auf die Emission von Außengeräuschen eingeführt werden;
- Luftreifen für Krafträder und Mopeds – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Zertifizierung von Fahrradreifen als Mopedreifen zu vermeiden;
- Lenkanlage – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Anwendungsbereich zwischen dieser Regelung und der UN-Regelung Nr. 171 in Bezug auf die automatisch gesteuerte Lenkfunktion, insbesondere in Bezug auf Parkmöglichkeiten und ferngesteuertes Parken, präzisiert werden;
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Anforderungen an die Warnung und die automatische Aktivierung der Bremsen bei einem Ausfall des wiederaufladbaren Energiespeichersystems für Anhänger eingeführt werden;
- Luftreifen für landwirtschaftliche Fahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Kennzeichnung von Reifen der Geschwindigkeitskategorien D und E präzisiert werden;
- runderneuerte Reifen für Personenkraftwagen und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Rolle des Materiallieferanten präzisiert und die Liste der Reifen, die als Reifen zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen eingestuft sind, vereinfacht werden;
- runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Rolle des Materiallieferanten präzisiert und die Liste der Reifen, die als Reifen zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen eingestuft sind, vereinfacht werden;
- Rollwiderstand, Rollgeräusch und Nassgriffigkeit von Reifen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen alle Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Reifenabrieb aus der Regelung gestrichen und in eine neue UN-Regelung über den Reifenabrieb überführt werden;
- Fußgängersicherheit – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen der Umfang der Daten aus Prüfungen der Windschutzscheibe, die für die Zwecke der Typgenehmigung vorzulegen sind, präzisiert und technische Anforderungen an einsetzbare Fußgängerschutzsysteme gemäß Änderung 3 der GTR Nr. 9 umgesetzt werden;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll klargestellt werden, dass die Entfernung eines Einsatzes auch zusätzliche Prüfungen mit Prüfpuppen alternativer Körpergrößen zur Folge haben kann; außerdem sollen das Missverhältnis zwischen den angenommenen Abmessungen der Schulterhöhe für Frühgeborene und den tatsächlichen Schulterhöhen, die aus gesammelten

anthropometrischen Datensätzen abgeleitet werden, behoben und die Beschreibungen der eindeutigen Kennung aus den Anforderungen gestrichen werden;

- Notbremsassistentensysteme (AEBS) für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Bestimmungen präzisiert werden, mit denen Probleme bei der Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> und N<sub>2</sub> gelöst werden, wodurch die Abstimmung zwischen dieser Regelung und der UN-Regelung Nr. 152 robuster wird;
- Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine Reihe redaktioneller Änderungen vorgenommen werden;
- Lichtsignaleinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die Projektion von Mustern auf die Fahrbahn im Rahmen der Fahrtrichtungsanzeige eingeführt werden;
- AEBS für Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Bestimmungen präzisiert werden, mit denen Probleme bei der Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> und N<sub>2</sub> gelöst werden, damit diese Regelung und die UN-Regelung Nr. 131 besser aufeinander abgestimmt sind;
- Kinderrückhaltesysteme für eine sicherere Beförderung von Kindern in Kraftomnibussen – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine Lösung für Kinderrückhaltesysteme eingeführt werden, die mit Zweipunktgurten eingebaut werden, um Kinder beim Überrollen oder Frontalaufprall im Sitz zu halten;
- Fahrerassistenzsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen neue Anforderungen in Bezug auf „systeminitiierte Manöver“ auf Autobahnen unter Beibehaltung der Aufforderung „Hände ans Lenkrad“ und „systeminitiierte Manöver“ in Nicht-Autobahn-Szenarien mit der Aufforderung „Hände ans Lenkrad“ eingeführt werden;
- Schneegriffigkeitsleistung runderneuerter Reifen und ihre Einstufung als Traktionsreifen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, eine überarbeitete Definition des Begriffs „Zulieferer der für das Runderneuerungsverfahren verwendeten Lauffläche“ in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion einzuführen, die Kohärenz zwischen runderneuertem Reifen und neuen Reifen durch Angleichung an die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 117 zu verbessern, neue Übergangsbestimmungen einzuführen und eine Reihe redaktioneller Probleme zu beheben; und
- zu einer Reihe von Vorschlägen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Anwendung dieser UN-Regelungen auf automatisierte Fahrzeuge, einschließlich solcher ohne manuelle Steuerung, zu ermöglichen;

zu Vorschlägen für neue UN-Regelungen:

- zu flüssigem Wasserstoff, um die Ausarbeitung von Anforderungen für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> und für mit flüssigem Wasserstoff betriebene Systeme zu ermöglichen;
- zu ADS, um einheitliche Sicherheitsbestimmungen und eine harmonisierte Methodik für die Validierung der Sicherheit von ADS festzulegen, und
- zum Reifenabrieb, um die Euro-7-Anforderungen in Bezug auf neue Luftreifen der Klasse C1 hinsichtlich ihrer Abriebeigenschaften zu erfüllen;

zu Vorschlägen für Anpassungen der UN-GTR Nr. 9 und Nr. 13 zur Erleichterung einer zielorientierten quasistatischen Zertifizierung des Hüftformschlagkörpers für die Prüfung „Beinformprüfkörper gegen Stoßfänger“ und zur Klärung der Gründe für die Anwendung der Anforderungen für die Prüfung der mechanischen Integrität und Haltbarkeit von Versorgungsleitungen auch auf zusätzliche thermisch geschützte Entlastungseinrichtungen und

zu einem Vorschlag für eine neue UN-GTR zu ADS, mit der eine harmonisierte Methodik bereitgestellt werden soll, die übergeordnete Anforderungen einschließt, die den einzigartigen Charakter und die Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit der ADS-Technologie berücksichtigen, sowie einen Mehssäulenansatz, um eine umfassende, wirksame und effiziente Validierung der ADS-Sicherheit zu gewährleisten.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 23. bis zum 26. Juni 2026 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

zu einem Vorschlag zur Änderung des Auslegungsdokuments in Bezug auf das System zur Softwareaktualisierung und zur Verwaltung der Softwareaktualisierungen.

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“<sup>3</sup>.

---

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

#### 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 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.

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 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. Schlussfolgerungen

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

Veröffentlichung des vorgesehenen Akts

Da mit dem Akt der WP.29 mehrere UN-Regelungen und UN-GTR geändert sowie neue UN-Regelungen und UN-GTR angenommen werden, ist es angezeigt, ihn nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

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 2026 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 ist am 24. März 1998 in Kraft getreten.
- (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. Dieses Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.
- (3) In der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates<sup>3</sup> sind die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung

---

<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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

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

<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

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 199. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 23. bis zum 26. Juni 2026 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 35, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 68, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 und 180; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über flüssigen Wasserstoff; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über das automatisierte Fahren (ADS – Automated Driving System); einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über den Reifenabrieb; Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 9 und 13 und einen Vorschlag für eine neue UN-GTR über das automatisierte Fahren (ADS – Automated Driving System).
- (6) Die UN-Regelungen Nr. 35 und 68 sind für die Zwecke der EU-Typgenehmigung nicht anwendbar.
- (7) Um den praktischen Erfahrungen und den technischen Entwicklungen während des Typgenehmigungsverfahrens Rechnung zu tragen, müssen die Anforderungen an bestimmte Aspekte oder Merkmale, die unter die UN-Regelungen Nr. 10, 11, 12, 13, 13-H, 14, 16, 17, 18, 21, 24, 26, 28, 29, 34, 39, 43, 45, 46, 48, 49, 51, 55, 58, 61, 64, 66, 67, 73, 75, 79, 83, 85, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 100, 102, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 116, 117, 121, 122, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178, 179 und 180 sowie die UN-GTR Nr. 9 und Nr. 13 fallen, geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um technologischen Fortschritt zu ermöglichen und die Automatisierung und Dekarbonisierung zu fördern, müssen neue UN-Regelungen zu flüssigem Wasserstoff, zu ADS und zum Reifenabrieb sowie eine neue UN-GTR zu ADS angenommen werden.
- (9) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-GTR werden sie den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der

Typgenehmigung von Fahrzeugen 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 23. bis zum 26. Juni 2026 anberaumten 199. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE (WP.29) zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UN-Arbeitsdokumente zu stimmen.

*Artikel 2*

Die Vertreter der Union in der WP.29 können geringfügigen Änderungen des Beschlusssentwurfs zustimmen, ohne dass ein neuer Beschluss des Rates erforderlich ist.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident/die Präsidentin*