EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.2.2025
COM(2025) 31 final

2025/0013 (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 März 2025 zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

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

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen

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

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

– das Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können (im Folgenden „Parallelübereinkommen“).

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

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

Die WP.29 bietet einen einzigartigen Rahmen für weltweit harmonisierte Vorschriften zu Fahrzeugen. Die WP.29 ist eine ständige Arbeitsgruppe im institutionellen Rahmen der UN mit einer konkreten Aufgabenstellung und einer spezifischen Geschäftsordnung. Sie ist ein globales Forum, das offene Diskussionen über Kraftfahrzeugvorschriften und die Umsetzung des Geänderten Übereinkommens von 1958 sowie des Parallelübereinkommens ermöglicht. Jedes UN-Mitglied und jede von einem UN-Mitglied eingerichtete Organisation für regionale Wirtschaftsintegration kann in vollem Umfang an den Tätigkeiten der WP.29 teilnehmen und Vertragspartei der von der WP.29 beaufsichtigten Übereinkommen über Fahrzeuge werden. Die EU ist Vertragspartei dieser Übereinkommen[1].

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

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

neue UN-Regelungen,

neue UN-Resolutionen,

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

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

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

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

Anschließend kann die WP.29 Vorschläge annehmen, und zwar

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

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

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

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

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

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 195. Sitzung vom 4. bis zum 7. März 2025 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 und 171,

einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Ermittlung der Systemleistung von Hybridelektrofahrzeugen und von Elektrofahrzeugen mit mehr als einer elektrischen Maschine als Antrieb und

einen Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien.

3. IM NAMEN DER EU ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

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

So konnten mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen 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[2] 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:

– den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 und 171 zur Aktualisierung der Bestimmungen in Bezug auf Folgendes:

  – Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen in Bezug auf die Dauerbremse angepasst werden und für die Masse der gesamten Fahrzeugkombination (z. B. Zugfahrzeug und Anhänger) gelten. Ferner sollen mit den vorgeschlagenen Änderungen die für Kraftfahrzeuge geltenden Anforderungen an das Feststellbremssystem berichtigt werden;

  – Geschwindigkeitsmess- und Kilometerzähleinrichtung einschließlich ihres Einbaus – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die bestehenden Anforderungen an Kilometerzähler aktualisiert werden, um Bestimmungen über Folgendes aufzunehmen: a) Genauigkeit der Kilometerstände des bordeigenen Kilometerzählers, b) Manipulationsschutz der Kilometerstände des bordeigenen Kilometerzählers und c) Genauigkeit und der Manipulationsschutz der dem Fahrer angezeigten Kilometerstände des Kilometerzählers;

  – Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die Sichtbarkeit von rotem Licht an der Fahrzeugfront/weißem Licht am Fahrzeugheck an die Änderungsserien 01 der UN-Regelungen Nr. 148 bzw. 149 angeglichen werden. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an Geländefahrzeuge bezüglich der vertikalen Neigung des Abblendlichts in Abhängigkeit von der Anbauhöhe der Scheinwerfer klargestellt und angeglichen werden. Ferner werden mit den vorgeschlagenen Änderungen

[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).

eine neue Verteilung für die erwartete Bahn als Teil der Projektionen zur Fahrerunterstützung eingeführt und die Anforderungen an die Erkennung und Anzeige von Fehlern verbessert, um dem technologischen Fortschritt bei einigen Lichtquellen Rechnung zu tragen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Anforderungen in Bezug auf den Gesamt-Sollichtstrom einer oder mehrerer Lichtquellen oder Lichtquellenmodule für Abblendlichter aktualisiert.

– Emissionen aus Selbstzündungs- und aus (mit LPG oder CNG betriebenen) Fremdzündungsmotoren – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen redaktionelle Berichtigungen vorgenommen werden;

– Lenkanlagen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen bestimmte Typgenehmigungsanforderungen für zusätzliche Kategorien automatischer Lenkfunktionen, die bereits unter die UN-Regelung Nr. 171 fallen, ausgenommen werden;

– Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen redaktionelle Berichtigungen vorgenommen werden;

– Austauschschalldämpferanlagen für Krafträder – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen zur Vorbeugung von Manipulationen an nicht originalen Austauschschalldämpferanlagen verbessert werden;

– Genehmigung von Motoren für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen redaktionelle Berichtigungen vorgenommen werden;

– Fahrzeuge mit Elektroantrieb – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen neue Bestimmungen zum Umgang mit dem geistigen Eigentum von Herstellern eingeführt und die Anforderungen an das thermische Durchgehen und die Genehmigung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb verbessert werden;

– Fahrzeuge für die Beförderung gefährlicher Güter – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 105 an die jüngste Fassung des Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) angeglichen werden;

– Diebstahlsicherung und Alarmsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 116 an die technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 10 in der UN-Regelung Nr. 157 angeglichen werden;

– Nachrüsträder für Personenkraftwagen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen einige Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 124 in Bezug auf die Prüfung von Rädern aus Aluminiumlegierungen und Magnesiumlegierungen klargestellt werden;

– geräuscharme Straßenfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen in Bezug auf die Anforderung an den maximalen

Schalldruck an der Frontebene des Fahrzeugs bei Rückwärtsfahrt klargestellt werden;

– Lichtsignaleinrichtungen – mit der vorgeschlagenen Änderung soll eine falsche Angabe zur Bestimmung der Größe des Genehmigungszeichens für eine einzelne Lichtsignalleuchte berichtigt werden;

– Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen bestimmte Anforderungen an die fotometrische Messung für die Scheinwerfer für Abblendlichter korrigiert und unter anderem die Anforderungen an die Ermittlung und Anzeige von Fehlfunktionen geändert werden, um dem technischen Fortschritt bei einigen Lichtquellen Rechnung zu tragen. Ferner sollen mit den vorgeschlagenen Änderungen bestimmte Werte für die maximale Lichtstärke in den Tabellen zur Übereinstimmung der Produktion berichtigt werden;

– Notbremsassistenzsystem (AEBS) in Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen auf der Grundlage der EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung Bestimmungen für den Einsatz virtueller Prüfungen als Alternative zu physischen Prüfungen in der UN-Regelung Nr. 152 eingeführt werden;

– Rückwärtsfahren – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Prüfbedingungen für Rückfahrkameras und Erfassungssysteme klargestellt werden;

– Schutzeinrichtungen gegen unbefugte Benutzung – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 161 an die technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 10 in der UN-Regelung Nr. 157 angeglichen werden;

– Wegfahrsperren – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 162 an die technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 10 in der UN-Regelung Nr. 157 angeglichen werden;

– Fahrzeugalarmsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 163 an die technischen Anforderungen der UN-Regelung Nr. 10 in der UN-Regelung Nr. 157 angeglichen werden;

– globale Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (globale RDE) – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll klargestellt werden, dass je nach Kraftstoffart des Motors (Diesel oder Benzin) eine 3-Phasen- und eine 4-Phasen-Analyse der Prüfdaten erforderlich ist. Mit den vorgeschlagenen Anforderungen sollen auch die Bestimmungen zum portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) hinsichtlich der Konzentration und Korrektur der Emissionen an die Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 49 angeglichen werden; and

– Fahrerassistenzsysteme (driver control assistance systems, DCAS) – mit den vorgeschlagenen Anforderungen sollen neue Bestimmungen eingeführt werden, die die Regulierung von DCAS, die durch das System initiierten Manöver unterstützen, ermöglichen und/oder das Überspringen der Warnung „Hände ans Lenkrad“ erlauben; sowie

– ein Vorschlag für:

– eine neue UN-Regelung über die Ermittlung der Systemleistung von Hybridelektrofahrzeugen und von Elektrofahrzeugen mit mehr als einer elektrischen Maschine als Antrieb – mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen die Anforderungen der UN-GTR Nr. 21 umgesetzt werden.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 4. bis zum 7. März 2025 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

– einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die neuen Lichtquellenkategorie für Leuchtdioden (LED) LW7A und LW7B eingeführt werden.

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“[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.

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

Die im vorgesehenen Akt festgelegten UN-Regelungen werden für die EU verbindlich sein. Zusammen mit der UN-Resolution und den UN-GTR werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union 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. Schlussfolgerung

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

2025/0013 (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 März 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 Rates[1] 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[2] 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 Rates[3] 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 195. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 4. bis zum 7. März 2025 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 und 171, einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über die Ermittlung der Systemleistung von Hybridelektrofahrzeugen und von Elektrofahrzeugen mit mehr als einer elektrischen Maschine als Antrieb und einen Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien.

(6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit der UN-Resolution 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.

(7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 13, 39, 48, 49, 79, 83, 92, 96, 100, 105, 116, 124, 138, 148, 149, 152, 158, 161, 162, 163, 168 und 171 sowie der UN-Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und der technischen Entwicklungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens geändert oder ergänzt werden.

(8) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und saubere Mobilität zu fördern, ist es erforderlich, eine neue UN-Regelung über die Ermittlung der Systemleistung von Hybridelektrofahrzeugen und von Elektrofahrzeugen mit mehr als einer elektrischen Maschine als Antrieb anzunehmen.

(9) Diese Vorschläge stehen im Einklang mit den strategischen politischen Leitlinien der Union im Zusammenhang mit der Automobilindustrie —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 4. bis zum 7. März 2025 anberaumten 195. 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 ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident