

Brüssel, den 22. Oktober 2024
(OR. en)

14778/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0269(NLE)

MI 874
ENT 195
UNECE 19

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. Oktober 2024
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2024) 486 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu Vorschlägen für Änderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, für eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung sowie für eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten, zu Vorschlägen für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen, zu einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien, zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der UN und zu einem Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 486 final.

Anl.: COM(2024) 486 final

14778/24

COMPET.1

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.10.2024

COM(2024) 486 final

2024/0269 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu Vorschlägen für Änderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, für eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung sowie für eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten, zu Vorschlägen für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen, zu einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien, zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der UN und zu einem Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen 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 UNECE-WP.29 tritt dreimal jährlich, im März, Juni und November, zusammen. Zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts kann die WP.29 auf jeder Sitzung Folgendes annehmen:

neue UN-Regelungen,

neue UN-Resolutionen,

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

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

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

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

Anschließend kann die WP.29 Vorschläge annehmen, und zwar

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

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

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

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

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

2.3. Der geplante Akt der WP.29

Auf ihrer 194. Sitzung vom 12. bis zum 15. November 2024 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171;

Vorschläge für eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, für eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung und für eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten;

Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen (UN-GTR);

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

einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschliebung Nr. 1 der UN und

einen Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen.

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 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 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. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, und 171 zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - die internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen neue Übergangsbestimmungen eingeführt werden;
 - die elektromagnetische Verträglichkeit – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen neue Übergangsbestimmungen für Prüfungen der gestrahlten Störfestigkeit eingeführt werden. Darüber hinaus soll mit dem Vorschlag die Mindestanzahl der im Prüfplan zu berücksichtigenden stationären Betriebsbedingungen von Fahrzeugantriebssystemen präzisiert werden. In dem Vorschlag ist auch vorgesehen, den Frequenzbereich für die Prüfung der elektromagnetischen Störfestigkeit zu erweitern. Mit dem Vorschlag werden auch neue Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge eingeführt, die ausschließlich in Nichtwohnbereichen aufgeladen werden;
 - Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Kohärenz bei der Auslegung der Anforderungen des Anhangs 18 verbessert, der Wortlaut der UN-Regelung Nr. 13 an den Wortlaut des

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).

Anhangs 6 der UN-Regelung Nr. 79 angeglichen und dieselben Bewertungsverfahren sowohl für elektronische Steuersysteme als auch für komplexe elektronische Steuersysteme vorgeschrieben werden. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen zudem neue Übergangsbestimmungen eingeführt werden. Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll klargestellt werden, dass gegebenenfalls die Prüfung Typ II für alternative Bremsbeläge Anwendung finden muss;

- Bremsen von Personenkraftwagen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Verwendung von Bremssystemen gestattet werden, die ausschließlich auf gespeicherter elektrischer Energie, die vom Fahrer gesteuert wird, beruhen, um die in dieser Regelung vorgeschriebene Bremswirkung des Betriebsbremssystems zu erzielen. Der Vorschlag spiegelt soweit erforderlich die für die UN-Regelung Nr. 13 vorgeschlagenen Änderungen wider und enthält zusätzliche Bestimmungen, nach denen das Energiemanagementsystem zu Beginn eines Nutzungszyklus eine Warnung anzeigen muss;
- Verankerungen von Sicherheitsgurten – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Sicherheitsgurte – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen spezifische Anforderungen, einschließlich Übergangsbestimmungen, und das Genehmigungsverfahren nur für Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme aktualisiert werden, nachdem beschlossen wurde, die Anforderungen für den Einbau von Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen sowie für Sicherheitsgurt-Warkeinrichtungen in zwei neue UN-Regelungen zu übertragen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Widerstandsfähigkeit des Sitzes – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Innenausstattung – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen

Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;

- Kopfstützen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Fahrerhäuser von Nutzfahrzeugen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Sicherheitsverglasung – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Einrichtungen für indirekte Sicht – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt. Darüber hinaus dient der Vorschlag zur Präzisierung der Anforderungen an Kamera-Monitor-Systeme und zur Lösung des Problems für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter, die mit einer Funktion ausgestattet sind, mit der die Stromkreise spannungsfrei geschaltet werden können;
- Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Mopeds – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen neue Anforderungen hinsichtlich der Anbringung fakultativer Fahrtrichtungsanzeiger an Fahrrädern, einschließlich Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 25 km/h, eingeführt werden;
- Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerungen (Busse) – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen technische Klarstellungen und redaktionelle Berichtigungen in Bezug

auf die geometrische Sichtbarkeit von Leuchten, einschließlich ihrer Anzahl und Lage, vorgenommen werden;

- Schutz bei einem Frontalaufprall – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Schutz bei einem Seitenaufprall – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Fahrzeuge mit Elektroantrieb – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Anwendungsbereich der Regelung auf alle Fahrzeuge der Klasse O (Anhänger/Sattelanhänger) ausgeweitet werden;
- CNG- und LNG-Fahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Kennzeichnungsanforderungen für Bauteile, für die mehr als eine UN-Regelung gilt, geändert und somit die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 110 an die UN-Regelungen Nr. 67, 107 und 158 angeglichen werden;
- Airbagmodul für ein Austausch-Airbagsystem – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Diebstahlsicherung und Alarmsysteme – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Verweis auf Fahrzeugalarmsysteme, die nach den Bestimmungen der UN-Regelung Nr. 163 genehmigt wurden, wieder aufgenommen werden, der bei der Aufteilung der UN-Regelung Nr. 116 in die UN-Regelungen Nr. 161, 162 und 163 fälschlicherweise weggelassen wurde;
- Feuerbeständigkeit von für die Innenausstattung verwendeten Werkstoffen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Kennzeichnungsanforderungen für Bauteile, für die mehr als eine UN-Regelung gilt, geändert und somit die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 118 an die UN-Regelungen Nr. 67, 107 und 158 angeglichen werden;
- Sichtfeld des Fahrers nach vorn – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt. Die Übergangsbestimmungen werden an das Inkrafttreten der neuen

UN-Regelung und an die spezifischen Anforderungen für den Sichtfeldassistenten angepasst;

- Fußgängersicherheit – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll geklärt werden, wie das Drittel der Windschutzscheiben-Prüffläche zu bestimmen ist;
- verbesserte Kinderrückhaltesysteme – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine Unstimmigkeit behoben werden, damit alle Verankerungen die Anforderung an zwei nebeneinanderliegende Kinderrückhaltesysteme erfüllen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Übergangsbestimmungen für die Anerkennung von Typgenehmigungen festgelegt werden, die nach vorhergehenden Fassungen der Regelung erteilt wurden; Anhang 27 soll aktualisiert werden, um ihn mit der neuesten Fassung der Änderungsserie 03 in Einklang zu bringen;
- Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen für die thermische Druckentlastungsvorrichtung und die erforderlichen Versorgungsleitungen präzisiert werden;
- Pfahl-Seitenaufprall – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- Frontalaufprall unter besonderer Berücksichtigung der Rückhaltesysteme – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt. Darüber hinaus soll mit dem Vorschlag die Anforderung an das Kriterium der Brustkorbeindrückung der Prüfpuppe (5-Perzentil-Frau) bei Fahrzeugen der Klasse N1 geändert werden;
- ISOFIX-Verankerungssysteme, Verankerungen des oberen ISOFIX-Haltegurtes und i-Size – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- mechanische Verbindungseinrichtungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Möglichkeit abgeschafft werden, dass die Typgenehmigungsbehörden unterschiedliche technische Anforderungen anwenden, wenn mechanische Verbindungseinrichtungen für landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h zur Typgenehmigungsprüfung vorgeführt werden. Zudem sollen mit dem Vorschlag die Anforderungen an EU-Genehmigungen angeglichen werden, die als technisch korrekt ausgearbeitet und für alle Geschwindigkeiten als sicher gelten;

- Lichtsignaleinrichtungen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die Lichtstärke von Tagfahrleuchten präzisiert werden;
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll das Verfahren zur Linearitätsmessung eingeführt werden, um in allen Laboratorien vergleichbare Messergebnisse zu erhalten;
- Integrität des Kraftstoffsystems und Sicherheit des Elektroantriebs bei einem Heckaufprall – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt. Darüber hinaus sollen mit dem Vorschlag die Anforderungen an die elektrische Sicherheit nach einem Aufprall aktualisiert werden, um sie an weitere Vorschriften über die Sicherheit nach einem Aufprall anzupassen;
- automatisches Spurhalteassistentensystem (ALKS) – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll klargestellt werden, dass die Wirksamkeit des Systems weder bei betriebsbereitem noch bei deaktiviertem ALKS durch magnetische oder elektrische Felder beeinträchtigt werden darf;
- Rückwärtsfahren – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- ungeschützte Verkehrsteilnehmer im vorderen und seitlichen Nahbereich – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt;
- direkte Sicht im Zusammenhang mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die letzte Änderung (Revision 7) der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) angeglichen werden, indem ein Kalibrierverfahren eingeführt wird, mit dem sichergestellt wird, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und zu einheitlichen Prüfergebnissen bei allen Regelungen führt. Darüber hinaus zielt der Vorschlag darauf ab, die Anforderungen an das sichtbare Volumen an der Vorderseite des Fahrzeugs technologieneutral zu machen und die direkte Sicht unmittelbar vor dem Fahrzeug zu verbessern
- Fahrerassistenzsysteme (DCAS) – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen zusätzliche redaktionelle Berichtigungen und Klarstellungen vorgenommen werden;

- Vorschläge für
 - eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen – Mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen spezifische Anforderungen und ein Genehmigungsverfahren für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Einbaus von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen auf der Grundlage der Anforderungen der UN-Regelung Nr. 16 eingeführt werden;
 - eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen – Mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen spezifische Anforderungen sowie das Genehmigungsverfahren für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich seiner Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen auf der Grundlage der Anforderungen der UN-Regelung Nr. 16 eingeführt werden;
 - eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung – Mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen neue Anforderungen eingeführt werden, die die Wirkung einer Betätigung des Gaspedals durch den Fahrer begrenzen, um Kollisionen durch unbeabsichtigte Beschleunigung zu verhindern und
 - eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten – Mit diesem Vorschlag für eine neue Regelung sollen neue Anforderungen eingeführt werden, mit denen sichergestellt wird, dass Sichtfeldassistenten den Fahrer beim Führen des Fahrzeugs unterstützen und gleichzeitig die durch sie bedingte Obstruktion und mögliche Ablenkung begrenzt wird; und
- Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen (UN-GTR) zur Aktualisierung der Vorschriften über:
 - Sicherheitsverglasung – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Spezifikationen der 3D-H-Punkt-Maschine aktualisiert und auf die Gemeinsamen Entschließung M.R.1 übertragen werden. Es wurde ein Kalibrierverfahren hinzugefügt, um sicherzustellen, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und einheitliche Prüfergebnisse für alle Regelungen liefert
 - Kopfstützen – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Spezifikationen der 3D-H-Punkt-Maschine aktualisiert und auf die Gemeinsamen Entschließung M.R.1 übertragen werden. Es wurde ein Kalibrierverfahren hinzugefügt, um sicherzustellen, dass die 3D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und einheitliche Prüfergebnisse für alle Regelungen liefert und
 - Pfahl-Seitenaufprall – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Spezifikationen der 3D-H-Punkt-Maschine aktualisiert und auf die Gemeinsamen Entschließung M.R.1 übertragen werden. Es wurde ein Kalibrierverfahren hinzugefügt, um sicherzustellen, dass die 3-D-H-Punkt-Maschine, die für alle Prüfungen in UN-Regelungen und globalen technischen Regelungen der Vereinten Nationen verwendet wird, einheitlich ist und einheitliche Prüfergebnisse für alle Regelungen liefert.

Die WP.29 plant, auf ihrer Sitzung vom 12. bis zum 15. November 2024 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

- zu einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien – Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll eine alternative Konfiguration für die LED-Ersatz-Lichtquellenkategorie H11 eingeführt werden, die auf dem Grundsatz der „intelligenten Gleichwertigkeit“ beruht;
- zu einem Vorschlag für eine Änderung der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN – Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Bestimmungen für die Spezifikationen und das Kalibrierverfahren für die 3D-H-Punkt-Maschine und das Verfahren zur Bestimmung des H-Punktes und des tatsächlichen Rumpfwinkels für Sitzplätze in Kraftfahrzeugen eingeführt werden, die in allen genannten UN-Regelungen und UN-GTR zu verwenden sind und
- zu einem Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen – Durch den Vorschlag soll die Geschäftsordnung, in der die Möglichkeit einer Verlängerung des Mandats der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen vorgesehen ist, geändert, und – angesichts des Angriffskriegs der Russischen Föderation gegen die Ukraine – der russische Ko-Vorsitz gestrichen und stattdessen ein einziger finnischer Vorsitz benannt werden. Der Vorschlag Finnlands, durch den die beiden von der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen bzw. von der Russischen Föderation vorgelegten Vorschläge für ein Mandat ersetzt werden, die, wird es der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen ermöglichen, die Arbeiten zur Einhaltung der Vorschriften für die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen fortzusetzen. Die WP.29 wird eine Abstimmung über drei Vorschläge für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen³ organisieren. Der Beschluss des Rates wird es der Europäischen Kommission ermöglichen, im Namen der sieben EU-Mitgliedstaaten (mit 7 Stimmen), die Vertragsparteien des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für periodische technische Inspektionen von Radfahrzeugen und die gegenseitige Anerkennung solcher Inspektionen (im Folgenden „Übereinkommen von 1997“) sind, abzustimmen.

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,

³ ECE/TRANS/WP.29/2024/88, ECE/TRANS/WP.29/2024/158 und ECE/TRANS/WP.29/2024/159.

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, aber geeignet sind, „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 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.

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.

⁴ 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. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171, zu Vorschlägen für eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, für eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung sowie für eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten, zu Vorschlägen für Anpassungen der Globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen, zu einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien, zu einem Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der UN und zu einem Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen 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,

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

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 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 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 der 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 194. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE vom 12. bis zum 15. November 2024 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171; Vorschläge für eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, für eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, für eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung und für eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten; Vorschläge für Anpassungen der globalen technischen Regelungen Nr. 6, 7 und 14 der Vereinten Nationen (UN-GTR); einen Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien; einen Vorschlag zur Änderung der Gemeinsamen Entschließung Nr. 1 der UN einen Vorschlag für ein Mandat der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen.
- (6) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-Resolutionen und den UN-GTR werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen. Es ist daher zweckmäßig, den in der WP.29 im Namen der Union zu vertretenden Standpunkt zur Annahme dieser Vorschläge festzulegen.⁴

(„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>).

⁴ Die UN-Regelungen Nr. 32 und 33 sind für die Zwecke der EU-Typgenehmigung nicht anwendbar.

- (7) Die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 und 171, der UN-GTR Nr. 6, 7 und 14, die Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien und der Gemeinsamen EntschlieÙung Nr. 1 der UN an bestimmte Aspekte oder Merkmale müssen zwecks Berücksichtigung der bisherigen praktischen Erfahrungen und des technischen Fortschritts geändert oder ergänzt werden.
- (8) Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die Sicherheit zu verbessern, müssen eine neue UN-Regelung über den Einbau von Sicherheitsgurten, Rückhaltesystemen, Kinderrückhaltesystemen, ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen und i-Size-Kinderrückhaltesystemen, eine neue UN-Regelung über Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen, eine neue UN-Regelung über einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung der Beschleunigungsregelung bei fehlerhafter Pedalbetätigung und eine neue UN-Regelung über Sichtfeldassistenten angenommen werden.
- (9) Um die Fortsetzung der Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften für die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen zu gewährleisten, ist der Vorschlag Finnlands für ein Mandat anzunehmen, während die Vorschläge für ein Mandat, die von der informellen Arbeitsgruppe zu periodischen technischen Inspektionen bzw. von der Russischen Föderation vorgelegt wurden, abzulehnen sind.
- (10) Diese Vorschläge stehen im Einklang mit der EU-Binnenmarktpolitik für die Automobilindustrie im Hinblick auf Sicherheit, Automatisierung und Emissionen sowie im Einklang mit der Geo-, Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik der EU, und sie wirken sich sehr positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU und den internationalen Handel aus.
- (11) 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 12. bis zum 15. November 2024 anberaumten 194. Sitzung 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*