



Brüssel, den 12. Februar 2026
(OR. en)

6314/26

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0053 (NLE)

MI 122
ENT 24
UNECE 1

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Februar 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 87 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 März 2026 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2026) 87 final.

Anl.: COM(2026) 87 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.2.2026

COM(2026) 87 final

2026/0053 (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 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 Übereinkommen¹.

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

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

neue UN-Regelungen,

neue UN-Resolutionen,

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

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

Anpassungen von UN-GTR und -Resolutionen im Rahmen des 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 198. Sitzung vom 10. bis zum 13. März 2026 kann die WP.29 folgende Vorschläge annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 und 177;

Vorschläge für neue UN-Regelungen:

zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Prüfstand,

zu On-Board-Überwachungssystemen (OBM-Systeme), zum Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) und zur bordeigenen Anzeige von Umweltdaten,

zu Brandunterdrückungssystemen für den Motorraum

zu Warnsystemen bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers sowie

zu hochentwickelten Warnsystemen bei nachlassender Konzentration des Fahrers und

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

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 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 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:

den Vorschlägen für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 und 177 zur Aktualisierung der Vorschriften über:

- elektromagnetische Verträglichkeit – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen verschiedene Verweise auf die neuesten geltenden Industrienormen angeglichen werden;
- Bremsen schwerer Nutzfahrzeuge – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Anwendung der bestehenden Bestimmungen auf automatisierte Fahrzeuge, einschließlich solcher ohne manuelle Betätigungseinrichtungen, zu ermöglichen, die Echtzeit-Ablesung der Belastungswerte der Bremsen bei regelmäßigen technischen Prüfungen zu ermöglichen, klarzustellen, dass die Verwendung jeder Betätigungseinrichtung der Bremsanlage zur Prüfung der Wirksamkeit des Hilfsbremssystems unter Störungsbedingungen zulässig ist, und die

² Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Bestimmungen für die Typgenehmigung einer Parksperrvorrichtung als Alternative zu oder in Kombination mit einem kraftschlüssigen Feststellbremssystem zum Halten des Fahrzeugs einzuführen;

- Bremsen für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die bestehenden Bestimmungen über die Aktivierungsbedingungen für ein Notbremslicht (ESS) durch die Betätigung der Betriebsbremsanlage über die Betätigungseinrichtung der elektronischen Parkbremse (EPB) zu präzisieren, die Anwendung der bestehenden Bestimmungen auf automatisierte Fahrzeuge, einschließlich solcher ohne manuelle Betätigungseinrichtungen, zu ermöglichen, die Bestimmungen für die Typgenehmigung einer Parksperrvorrichtung als Alternative zu oder in Kombination mit einem kraftschlüssigen Feststellbremssystem zum Halten des Fahrzeugs einzuführen und die Echtzeit-Ablesung der Belastungswerte der Bremsen bei regelmäßigen technischen Prüfungen zu ermöglichen;
- Geschwindigkeitsmesser und Kilometerzähler – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Inkohärenz zwischen den Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 125 und 176 in Bezug auf den Sichtfeldassistenten und den Anforderungen der UN-Regelung Nr. 39 zu beheben;
- die Emission gasförmiger Schadstoffe durch Krafträder – die vorgeschlagenen Änderungen der UN-Regelung Nr. 40 zielen darauf ab, die Anforderungen an die Bestimmungen der Euro-3-Emissionsnorm anzugleichen;
- Geräuschemissionen von Krafträdern – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die bei der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion im Falle unterschiedlicher atmosphärischer und Umgebungsbedingungen zu verwendende Ausrüstung zu präzisieren;
- den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Spannungsanforderungen für Leuchtdioden (LED) und die Anforderungen für die Aktivierung von Fahrtrichtungsanzeigern zu präzisieren, um die Kompatibilität mit Fahrerassistenzsystemen zu gewährleisten;
- mit LPG oder CNG betriebene Motoren – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, Anforderungen an die fahrzeugseitige Überwachung des Kraftstoffverbrauchs (OBFCM) einzuführen;
- die Lenkanlage – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Übergangsbestimmungen zu aktualisieren und die Anwendung der bestehenden Bestimmungen auf automatisierte Fahrzeuge, einschließlich solcher ohne manuelle Betätigungseinrichtungen, zu ermöglichen;
- Emissionen von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, neue Anforderungen auf der Grundlage der Euro-7-Norm einzuführen, unter anderem in Bezug auf Manipulationseinrichtungen und Manipulationsstrategien, Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe, Sicherheit und Cybersicherheit. Darüber hinaus zielen die vorgeschlagenen Änderungen darauf ab, die Prüfung Typ 2 abzuschaffen und Bestimmungen über eine längere Lebensdauer sowie Anforderungen an die Übereinstimmung im Betrieb in Bezug auf die Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien einzuführen;

- Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Verpflichtungen der Hersteller in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen über die Lage und die sichere Verwendung von Notausstiegen und Feuerlöschern zu präzisieren;
- Spurhaltewarnsysteme – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den Wortlaut der Regelung an die Bedingungen für die automatische Wiederinbetriebnahme des Systems bei der Einleitung eines Motorstarts oder eines Fahrzyklus anzupassen;
- elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den Wortlaut der Regelung an die Bedingungen für die automatische Wiederinbetriebnahme des Systems bei der Einleitung eines Motorstarts oder eines Fahrzyklus anzupassen;
- Lichtsignaleinrichtungen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, redaktionelle Korrekturen in Bezug auf die Kennzeichnungen von Lichtquellen vorzunehmen und die Berechnung der Toleranzgrenzen zu präzisieren;
- Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Kennzeichnungsvorschriften für Scheinwerferfunktionen zu präzisieren und die Genauigkeit der instrumentellen Einstellmethode zu verbessern;
- das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, neue Anforderungen auf der Grundlage von Euro 7 einzuführen, darunter neue Bestimmungen über die Partikelzahl (PN10), einen neuen SHED-Grenzwert für Verdunstungsemissionen, aktualisierte Bestimmungen über die fahrzeugseitige Überwachung des Kraftstoffverbrauchs sowie sonstige Anpassungen an den technischen Fortschritt. Darüber hinaus zielen die vorgeschlagenen Änderungen darauf ab, neue Anhänge mit Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von bordeigenen Batterien und eine neue Prüfung für die Reichweite von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb bei niedrigen Temperaturen einzuführen;
- globale Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (globale RDE) – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den Anwendungsbereich der UN-Regelung Nr. 168 zu ändern, um dem mit der Verordnung (EU) 2024/1257 eingeführten Anwendungsbereich für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen und das Konzept der Stufen hinzuzufügen, das dem Konzept der Stufen in UN-Regelung Nr. 154 ähnelt, und
- die Systemleistung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb – die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den Anwendungsbereich der UN-Regelung Nr. 177 an die Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro 7) anzupassen;

den Vorschlägen für neue UN-Regelungen:

- zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Prüfstand;

- zu On-Board-Überwachungssystemen (OBM-Systeme), zum Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) und zur bordeigenen Anzeige von Umweltdaten;
- zu Brandunterdrückungssystemen für den Motorraum;
- zum Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers und
- zu hochentwickelten Warnsystemen bei nachlassender Konzentration des Fahrers sowie

einem Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für neue Lichtquellenkategorien durch Einführung neuer LED-Ersatz-Lichtquellenkategorien.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 10. bis zum 13. März 2026 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

einem Vorschlag zur Änderung von Anhang 2 des Übereinkommens von 1958, mit dem die Kriterien für die Benennung technischer Dienste für UN-Regelungen mit Prüfbestimmungen durch Bezugnahme auf die Anforderungen von ISO/IEC 17021 präzisiert werden sollen, und

einem Antrag auf Genehmigung der Aufnahme der Arbeiten an Phase 3 der informellen Arbeitsgruppe zur Sicherheit von Elektrofahrzeugen.

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.

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 der UN-Resolution werden sie geeignet sein, den Inhalt von Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Typgenehmigung von Fahrzeugen maßgeblich zu beeinflussen.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens 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.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGESEHENEN AKTS

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

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu den Vorschlägen zu UN-Regelungen im März 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 Rates¹ ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (im Folgenden „Geändertes Übereinkommen von 1958“), beigetreten. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 trat am 24. März 1998 in Kraft.
- (2) Mit dem Beschluss 2000/125/EG des Rates² ist die Union dem Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können (im Folgenden „Parallelübereinkommen“) beigetreten. Das Parallelübereinkommen trat am 15. Februar 2000 in Kraft.
- (3) In der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und Rates³ sind die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung

¹ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

² Beschluss 2000/125/EG des Rates vom 31. Januar 2000 betreffend den Abschluss des Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“) (ABl. L 35 vom 10.2.2000, S. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

³ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der

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 198. Sitzung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 10. bis zum 13. März 2026 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 und 177; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung zur Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Prüfstand; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über On-Board-Überwachungssysteme (OBM-Systeme), den Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) und die bordeigene Anzeige von Umweltdaten; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Brandunterdrückungssysteme für den Motorraum; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers; einen Vorschlag für eine neue UN-Regelung über ein hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers und einen Vorschlag für eine Änderung der Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien.
- (6) Um praktische Erfahrungen und den technischen Fortschritt im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen, müssen die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 und 177 sowie der UN-Gesamtresolution über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien an bestimmte Aspekte oder Merkmale geändert oder ergänzt werden.
- (7) Um den technischen Fortschritt zu ermöglichen und die Dekarbonisierung zu fördern, müssen neue UN-Regelungen über die Messung von Bremsemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf dem Prüfstand, über OBM-Systeme, den EVP und die bordeigene Anzeige von Umweltdaten, über Brandunterdrückungssysteme für den Motorraum, über Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers sowie über hochentwickelte Warnsysteme bei nachlassender Konzentration des Fahrers angenommen werden.
- (8) 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 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der für den 10. bis zum 13. März 2026 anberaumten 198. Sitzung 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 Beschlussentwurfs 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*