097522/EU XXVIII. GP
Eingelangt am 13/10/26

Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 13. Oktober 2026
(OR. en)

14404/26

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0312 (NLE)

MI 1018
ENT 266
UNECE 9

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Oktober 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 548 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 November 2026 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 548 final.

Anl.: COM(2026) 548 final

www.parlament.gv.at

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.10.2026
COM(2026) 548 final

2026/0312 (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 November 2026 zu vertreten ist

www.parlament.gv.at

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

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

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Geänderte Übereinkommen von 1958 und das Parallelübereinkommen

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

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

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

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

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

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

www.parlament.gv.at

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 200. Tagung vom 17. bis zum 20. November 2026 kann die WP.29 Folgendes annehmen:

Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 und 178;

Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 20, 21, 22 und 25 und

Vorschläge für Anpassungen der UN-Resolution R.E.5 über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien und der UN-Resolution M.R.3 über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen.

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.

www.parlament.gv.at

So konnten mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen, die später aufgehoben und durch die Verordnung (EU) 2019/2144 ersetzt wurde, mehr als 50 EU-Richtlinien aufgehoben und durch die entsprechenden, im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 erarbeiteten Regelungen ersetzt werden.

Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates[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 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. 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 und 178 zur Aktualisierung der Bestimmungen über:

– internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Liste der für die universelle internationale Typgenehmigung für das Gesamtfahrzeug geltenden Anforderungen aktualisiert werden;

– Einrichtungen für indirekte Sicht – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen der verschiedenen Änderungsserien der UN-Regelung Nr. 46 angeglichen und an die Anforderungen der UN-Regelungen Nr. 26 und 61 für Rück- und Innenspiegel angepasst werden;

– Emissionen aus Selbstzündungsmotoren und aus (mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen) Fremdzündungsmotoren – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen an die Messung des Luft-Kraftstoff-Verhältnisses präzisiert werden;

– Lenkanlage – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Voraussetzungen für die Messung der Betätigungskraft im Falle einer Störung vor der Prüfung präzisiert werden;

– Ersatz-Bremsklötze – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Unstimmigkeiten bei den Angaben in den Mitteilungsblättern 1A und 1B behoben werden;

– Schutz bei einem Seitenaufprall – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll das Prüfverfahren für die Türöffnung präzisiert werden;

---

[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).

www.parlament.gv.at

– Emissionen aus Motoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Typgenehmigung von Zweistoff-Wasserstoffmotoren des Typs 1A für den Einbau in land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen aus dem Motor ermöglicht werden und es sollen auch Fehler berichtigt werden;

– Fußgängersicherheit – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll ein neues Prüfverfahren für auslösende Fußgängerschutzsysteme sowie das Verfahren für die Simulation der Kopfaufprallzeit eingeführt werden;

– verbesserte Kinderrückhaltesysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Übereinstimmung der Anforderungen sowie die Reproduzierbarkeit der Prüfergebnisse zwischen den Labors sichergestellt werden;

– Lichtsignaleinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Klarstellungen in Bezug auf gruppierte Kennzeichnungen und Etiketten vorgenommen werden;

– Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Klarstellungen in Bezug auf gruppierte Kennzeichnungen und Etiketten vorgenommen, die technischen Anforderungen für adaptives Fernlicht auf Fahrzeuge der Klasse L3 ausgeweitet, die Anforderungen an die Erkennung und Signalisierung von Fehlfunktionen verbessert und die Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion für Fernlicht präzisiert werden;

– Notbremsassistenzsysteme (AEBS) in Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Unklarheiten und Fehler beseitigt werden;

– Integrität des Kraftstoffsystems und Sicherheit des Elektroantriebs bei einem Heckaufprall – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Inhalt des Beschreibungsbogens um einschlägige Informationen über das wiederaufladbare Speichersystem für elektrische Energie, das elektrische System und das Wasserstoffsystem im Fahrzeug ergänzt werden;

– automatische Spurhalteassistenzsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Bestimmungen des Anhangs 4 über die Berichterstattungspflichten der Hersteller geändert und ein neuer Anhang 7 mit Leitlinien für den Datenaustausch über die Datenbank für den Austausch von Typgenehmigungsunterlagen eingeführt werden;

– globale Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Änderungen vorgenommen werden, um die Anwendung der Anforderungen auf automatisierte Fahrzeuge zu ermöglichen;

– Ereignisdatenspeicher (EDR) für schwere Nutzfahrzeuge – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Anforderungen für die Genehmigung von Fahrzeugtypen mit einer Höchstmasse zwischen 8 und 12 Tonnen präzisiert werden;

– Fahrerassistenzsysteme (driver control assistance systems, DCAS) – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen redaktionelle Änderungen vorgenommen werden;

– Sicherheitsgurt-Warneinrichtungen – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Bestimmungen präzisiert werden, die die Aufhebung der zweiten Warnung ermöglichen;

www.parlament.gv.at

– Sichtfeldassistenzsysteme – mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die Definition des angepassten Augenbezugspunkts präzisiert werden und

– Notfall-Spurhalteassistenten – mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die bestehenden Anforderungen präzisiert und ein Verweis auf Fahrspurmarkierungen gemäß der Änderungsserie 01 zu UN-Regelung Nr. 130 aufgenommen werden und

Vorschläge für Änderungen der UN-GTR Nr. 20 – Einführung neuer Anforderungen und Prüfverfahren für das thermische Durchgehen, der UN-GTR Nr. 21 – Einführung einer zusätzlichen Prüfmethode (d. h. eines Systemprüfstands) für die Bestimmung der Systemleistung, der UN-GTR Nr. 22 – Revision des Tests zur Überprüfung der virtuellen Entfernung durch Festlegung der Randbedingungen für den Test in Bezug auf die Umgebungstemperatur während des Tests, den anfänglichen Ladezustand der Batterie, die Entladeleistung, die Dauer und die Abbruchkriterien für den Test, und der UN-GTR Nr. 25 – Einführung allgemeiner Verbesserungen bei der Beschreibung der Prüfmethoden zwecks Verbesserung der Anwendbarkeit und Genauigkeit der Prüfergebnisse.

Die WP.29 plant, auf ihrer Tagung vom 17. bis zum 20. November 2026 über diese Vorschläge abzustimmen.

Zudem ist der Standpunkt der EU zu Folgendem festzulegen:

Vorschlägen für Anpassungen der UN-Resolution R.E.5 über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien und der UN-Resolution M.R.3 über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen;

einem Vorschlag für Änderungen der Übergangsleitlinien, die für die Ausarbeitung von UN-Regelungen relevant sind, und

einem Antrag auf Genehmigung zur Ausarbeitung von Änderungen der UN-GTR Nr. 1 und 14 über Türschlösser und den Pfahl-Seitenaufprall.

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.

www.parlament.gv.at

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 den UN-GTR und den UN-Resolutionen 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.

Veröffentlichung des vorgesehenen Akts

Da mit dem Akt der WP.29 mehrere UN-Regelungen, UN-GTR und UN-Resolutionen geändert 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. 61-64.

www.parlament.gv.at

2026/0312 (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 November 2026 zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates[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 ist am 24. März 1998 in Kraft getreten.

(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).

www.parlament.gv.at

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 200. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge vom 17. bis zum 20. November 2026 kann die WP.29 Folgendes annehmen: Vorschläge für Anpassungen der UN-Regelungen Nr. 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 und 178; Vorschläge für Anpassungen der UN-GTR Nr. 20, 21, 22 und 25 und Vorschläge für Anpassungen der UN-Resolution R.E.5 über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien und der UN-Resolution M.R.3 über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen.

(6) Um den praktischen Erfahrungen und den technischen Entwicklungen während des Typgenehmigungsverfahrens Rechnung zu tragen, müssen die Anforderungen an bestimmte Aspekte oder Merkmale, die unter die UN-Regelungen Nr. 0, 46, 49, 79, 90, 95, 96, 127, 129, 148, 149, 152, 153, 157, 168, 169, 171, 174, 176 und 178, die UN-GTR Nr. 20, 21, 22 und 25, eine Gesamtresolution (R.E.5) über die gemeinsame Spezifikation für Lichtquellenkategorien sowie eine gemeinsame Entschließung (M.R.3) über die Luftqualität in Fahrzeuginnenräumen fallen, geändert oder ergänzt werden.

(7) Die UN-Regelungen werden für die Union verbindlich sein. Zusammen mit den UN-GTR und den UN-Resolutionen 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 17. bis zum 20. November 2026 anberaumten 200. Tagung des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge der UNECE (WP.29) zu vertreten ist, besteht darin, für die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten UN-Arbeitsdokumente zu stimmen.

Artikel 2

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

www.parlament.gv.at

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin

www.parlament.gv.at