EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 20.5.2021
COM(2021) 243 final

2021/0125 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157 ning üldiste tehniliste normide nr 4 ja 9 muudatusettepanekute kohta

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (edaspidi „ÜRO“) Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil (29 töörühm) seoses olemasolevate ÜRO eeskirjade muudatuste ja olemasolevate ÜRO üldiste tehniliste normide muudatuste vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. 1958. ja 1998. aasta kokkulepe

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (edaspidi „UNECE“) kokkuleppe (milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (edaspidi „muudetud 1958. aasta kokkulepe“)) ning kokkuleppe (mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist (edaspidi „paralleelne kokkulepe“)) eesmärk on töötada välja ühtlustatud nõuded, mille eesmärk on kõrvaldada tehnilised tõkked mootorsõidukite kaubanduselt UNECE kokkuleppeosaliste vahel ja tagada, et neil sõidukitel oleks kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse tase. Kokkulepped jõustusid ELis vastavalt 24. märtsil 1998 ja 15. veebruaril 2000. Neid mõlemat haldab UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (29 töörühm ehk WP.29).

2.2. UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (29 töörühm ehk WP. 29)

WP.29 pakub sõidukeid käsitlevate eeskirjade ülemaailmseks ühtlustamiseks unikaalset raamistikku. WP.29 on ÜRO institutsioonilises raamistikus alaline töörühm, millel on konkreetne mandaat ja töökord. See toimib ülemaailmse foorumina, mis võimaldab avatud arutelusid mootorsõidukeid käsitlevate eeskirjade üle ning kus arutatakse 1958. aasta muudetud kokkuleppe ja paralleelse kokkuleppe rakendamist. Kõik ÜRO liikmesriigid ja ÜRO liikmesriikide loodud piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid võivad WP.29 tegevuses täielikult osaleda ja saada WP.29 poolt hallatavate sõidukeid käsitlevate kokkulepete osaliseks. Euroopa Liit on nende kokkulepete osaline[1].

UNECE WP.29 koosolekuid peetakse kolm korda aastas, st märtsis, juunis ja novembris. Igal istungil võetakse tehnika arengu võimaldamiseks vastu uusi ÜRO eeskirju, ÜRO üldisi tehnilisi norme, olemasolevate ÜRO eeskirjade ja resolutsioonide (1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel) muudatusi ning olemasolevate ÜRO üldiste tehniliste normide ja

[1] Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist („1958. aasta muudetud kokkulepe“) (EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78).
Nõukogu 31. jaanuari 2000. aasta otsus 2000/125/EÜ, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist käsitleva kokkuleppe sõlmimist („paralleelne kokkulepe“) (EÜT L 35, 10.2.2000, lk 12).

resolutsioonide (paralleelse kokkuleppe alusel) muudatusi. Enne iga WP.29 koosolekut arutatakse neid muudatusi esmalt tehnilisel tasandil WP.29 spetsiaalsetes allorganites.

Seejärel toimub WP.29 tasandil hääletus (st 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel esitatud ettepanekute puhul kohalolevate ja hääletavate kokkuleppeosaliste kvalifitseeritud häälteenamusega ning paralleelse kokkuleppe alusel esitatud ettepanekute puhul kohalolevate ja hääletavate kokkuleppeosaliste ühehäälse heakskiiduga).

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel uute eeskirjade ja üldiste tehniliste normide, nende muudatuste, täienduste ja paranduste ning resolutsioonide kohta, määratakse kindlaks enne iga WP.29 koosolekut nõukogu otsusega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel.

2.3. WP.29 kavandatav õigusakt

Oma 22.–24. juunil 2021 toimuval 184. istungil võib WP.29 võtta vastu ettepanekud teha muudatusi ÜRO eeskirjades nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157 ning üldistes tehnilistes normides nr 4 ja 9.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

WP.29 süsteem tugevdab sõidukistandardite rahvusvahelist harmoneerimist. 1958. aasta kokkuleppel on selle eesmärgi saavutamisele väga suur mõju, kuna ELi tootjad saavad rakendada ühtset tüübikinnituseeskirjade kogumit, teades et kokkuleppeosalised tunnistavad nende tooted oma riiklikele õigusaktidele vastavaks. Näiteks on tänu sellele süsteemile määrusega (EÜ) nr 661/2009 mootorsõidukite üldise ohutuse kohta kehtetuks tunnistatud rohkem kui 50 ELi direktiivi ja asendatud need vastavate 1958. aasta kokkuleppel põhinevate eeskirjadega.

Sarnast lähenemisviisi kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858,[2] milles sätestatakse kõigi uute sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turule laskmisega seotud haldusnormid ja tehnilised nõuded. Nimetatud määrusega inkorporeeriti 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel vastu võetud eeskirjad („ÜRO eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele.

Kui WP.29 on vastu võtnud ÜRO eeskirjade muutmise või uute eeskirjade koostamise ettepanekud ja kui UNECE tegevsekretär on need õigusaktid kokkuleppeosalistele teatavaks teinud, võivad õigusaktid kuus kuud hiljem lõpuks jõustuda ja need võib iga kokkuleppeosalise riiklikesse õigusnormidesse üle võtta, juhul kui blokeeriva vähemuse moodustavad kokkuleppeosalised ei ole vastuväiteid esitanud. ELis on ülevõtmine lõpule viidud pärast nende õigusaktide avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seega on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmiste õigusaktide suhtes:

– ettepanekud raskesõidukite pidurisüsteeme, M_1- ja N_1-kategooria sõidukite pidurisüsteeme, nähtavaid saasteaineid ja diiselmootorite võimsuse mõõtmist, sõiduautode ja nende haagiste rehve, mootorrataste müratasetet, raskesõidukite diiselmootorite ja (maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavate) ottomootorite

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

heiteid, roolisüsteeme, M_1- ja N_1-kategooria sõidukite heiteid, külgkokkupõrkeid, CO_2 heidet / kütusetarbimist, sõiduautode tagavararattaid, täiustatud lapse turvasüsteeme, vesinikkütuse ja kütuseelemendiga sõidukeid, laupkokkupõrkeid ja turvasüsteeme ning automaatset sõiduraja hoidmise süsteemi käsitlevate ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157 sätete ajakohastamiseks tehtavate muudatuste kohta;

– ettepanekud raskesõidukite ülemaailmset ühtlustatud sertifitseerimismenetlust ja jalakäijate ohutust käsitlevate ÜRO üldiste tehniliste normide nr 4 ja 9 muudatuste kohta,

mis esitatakse hääletamiseks WP.29 2021. aasta istungil, mis toimub 22.–24. juunil 2021. Lisaks sellele on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmistes küsimustes:

– ettepanek peadokumendi kohta, mis käsitleb automatiseeritud sõidukijuhtimise uut hindamis-/katsemeetodit;

– ettepanek kahe- ja kolmerattaliste mootorsõidukite järeltöötlusseadmete vastupidavust käsitleva uue ÜRO üldise tehnilise normi väljatöötamise lubamise kohta.

Liit peaks eespool nimetatud õigusakte toetama, kuna need on kooskõlas liidu siseturupoliitikaga autotööstuse valdkonnas ning liidu transpordi-, kliima- ja energiapoliitikaga.

Kõigil nendel õigusaktidel on väga positiivne mõju ELi autotööstuse konkurentsivõimele ja rahvusvahelisele kaubandusele. Nende õigusaktide poolt hääletamine edendab tehnoloogia arengut, pakub mastaabisäästu eeliseid, hoiab ära siseturu killustumise ning tagab, et kogu liidus kohaldatakse võrdseid autotööstuste standardeid.

ÜRO eeskirja nr 79[3] (roolisüsteem) muudatusettepanekud ei ole 2021. aasta juunis toimuval WP.29 koosolekul hääletamiseks valmis ning neid arutatakse täiendavalt UNECE WP.29 spetsiaalsetes allorganites.

Selle ettepaneku puhul ei ole välisekspertide arvamusi vaja kasutada. Siiski vaatab selle läbi mootorsõidukite tehniline komitee.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud otsused, „millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab õigusakte, millel on asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel õiguslikud tagajärjed. Selle mõiste alla

[3] ÜRO eeskirja nr 79 uute 04-seeria muudatuste ettepanek.

kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[4].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

WP.29 on organ, kus UNECE kokkuleppeosalised arutavad 1958. aasta muudetud kokkuleppe ja paralleelse kokkuleppe rakendamist.

Õigusaktid, mille WP.29 peab vastu võtma, on õigusliku toimega aktid.

Kavandatava õigusakti kohased ÜRO eeskirjad on liidule siduvad ning võivad koos ÜRO üldiste tehniliste normide ja resolutsioonidega avaldada otsustavat mõju ELi õigusaktide sisule sõiduki tüübikinnituse valdkonnas.

Kavandatavate õigusaktidega ei täiendata ega muudeta kokkuleppe institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava õigusakti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava õigusaktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava õigusakti peamine eesmärk ja sisu on seotud õigusaktide ühtlustamisega. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 114.

4.3. Järeldus

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikkel 114 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

[4] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

2021/0125 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157 ning üldiste tehniliste normide nr 4 ja 9 muudatusettepanekute kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu otsusega 97/836/EÜ[1] ühines Euroopa Liit ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (edaspidi „UNECE“) kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ning nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist (edaspidi „1958. aasta muudetud kokkulepe“). 1958. aasta muudetud kokkulepe jõustus 24. märtsil 1998.

(2) Nõukogu otsusega 2000/125/EÜ[2] ühines liit kokkuleppega, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist (edaspidi „paralleelne kokkulepe“). Paralleelne kokkulepe jõustus 15. veebruaril 2000.

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858[3] sätestatakse kõigi uute sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turule laskmisega seotud haldusnormid ja tehnilised nõuded. Nimetatud määrusega inkorporeeriti 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel vastu võetud eeskirjad („ÜRO eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele.

---

1 Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist („1958. aasta muudetud kokkulepe“) (EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78).

2 Nõukogu 31. jaanuari 2000. aasta otsus 2000/125/EÜ, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist käsitleva kokkuleppe sõlmimist („paralleelne kokkulepe“) (EÜT L 35, 10.2.2000, lk 12).

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

(4) 1958. aasta muudetud kokkuleppe artikli 1 ja paralleelse kokkuleppe artikli 6 kohaselt võib ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (edaspidi „UNECE WP.29“) võtta vastu ÜRO eeskirjade, üldiste tehniliste normide ja resolutsioonide muudatusettepanekuid ning uute ÜRO eeskirjade, üldiste tehniliste normide ja resolutsioonide ettepanekuid, mis käsitlevad sõidukite tüübikinnitust. Lisaks sellele võib UNECE WP.29 nende sätete kohaselt võtta vastu ettepanekuid lubade andmiseks töötada välja ÜRO üldiste tehniliste normide muudatusi või uusi ÜRO üldisi tehnilisi norme ning ettepanekuid ÜRO üldiste tehniliste normidega seotud volituste pikendamiseks.

(5) UNECE WP.29 võib 22.–24. juunil 2021 toimuva ülemaailmse foorumi 184. istungil võtta vastu ettepanekud teha muudatusi ÜRO eeskirjades nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157 ning üldistes tehnilistes normides nr 4 ja 9.

(6) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel UNECE WP.29-s võetav seisukoht seoses kõnealuste ettepanekute vastuvõtmisega, sest ÜRO eeskirjad on liidu jaoks siduvad ja võivad koos ÜRO üldiste tehniliste normidega avaldada otsustavat mõju ELi õigusaktide sisule sõiduki tüübikinnituse valdkonnas.

(7) Pidades silmas kogemusi ja tehnika arengut, on vaja muuta, parandada või täiendada nõudeid, mis on seotud teatavate elementide või tunnusjoontega, mida reguleeritakse ÜRO eeskirjadega nr 13, 13-H, 24, 30, 41, 49, 79, 83, 95, 101, 124, 129, 134, 137 ja 157.

(8) Lisaks sellele on vaja muuta ÜRO üldiste tehniliste normide nr 4 ja 9 teatavaid sätteid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel 22.–24. juunil 2021 toimuval UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi 184. istungil, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja