



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 28. mai 2024
(OR. en)

10420/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	28. mai 2024
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2024) 219 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil seoses ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekutega, ettepanekuga uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena, ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekutega ning ÜRO ühisresolutsiooni nr 1 muudatusettepanekuga

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2024) 219 final.

Lisatud: COM(2024) 219 final

Brüssel, 28.5.2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil seoses ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekutega, ettepanekuga uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena, ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekutega ning ÜRO ühisresolutsiooni nr 1 muudatusettepanekuga

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (edaspidi „ÜRO“) Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil (WP.29) võetav seisukoht seoses kehtivate ÜRO eeskirjade muudatuste vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Muudetud 1958. aasta kokkulepe ja paralleelne kokkulepe

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) lepinguosaliste vahel on sõlmitud kaks kokkulepet ühtlustatud nõuete väljatöötamiseks, et kõrvaldada tehnilised tõkked mootorsõidukite kaubanduselt ning tagada mootorsõidukite ohutus ja kõrge keskkonnakaitse tase. Need on järgmised:

- UNECE kokkulepe, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist („muudetud 1958. aasta kokkulepe“), ning
- kokkulepe, mis käsitleb ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist („paralleelne kokkulepe“).

Kokkulepped jõustusid ELis vastavalt 24. märtsil 1998 ja 15. veebruaril 2000. Nende kokkulepetega seotud tööd kontrollib WP.29.

2.2. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum

WP.29 annab sõidukeid käsitlevate eeskirjade ülemaailmseks ühtlustamiseks unikaalse raamistiku. WP.29 on alaline töörühm ÜRO institutsioonilises raamistikus ning tal on konkreetne mandaat ja töökord. See toimib ülemaailmse foorumina, mis võimaldab avatud arutelusid mootorsõidukeid käsitlevate eeskirjade ning muudetud 1958. aasta kokkuleppe ja paralleelse kokkuleppe rakendamise üle. 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 osaline¹.

UNECE WP.29 koosolekuid peetakse kolm korda aastas, st märtsis, juunis ja novembris. WP.29 saab igal koosolekul tehniliste edusammude kajastamiseks võtta vastu

uusi ÜRO eeskirju,

uusi ÜRO resolutsioone,

uusi ÜRO üldisi tehnilisi norme,

ÜRO eeskirjade ja resolutsioonide muudatusi muudetud 1958. aasta kokkuleppe alusel ning

¹ Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppes, 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).

ÜRO üldiste tehniliste normide ja resolutsioonide muudatusi paralleelse kokkuleppe alusel.

Enne iga WP.29 koosolekut arutatakse neid muudatusi tehnilisel tasandil WP.29 spetsiaalsetes allorganites.

Seejärel saab WP.29 võtta vastu ettepanekuid:

muudetud 1958. aasta kokkuleppe alusel esitatud ettepanekute puhul kohalolevate ja hääletavate kokkuleppeosaliste kvalifitseeritud hääleteenamusega või

paralleelse kokkuleppe alusel esitatud ettepanekute puhul kohalolevate ja hääletavate kokkuleppeosaliste ühehäälse heakskiiduga.

Enne iga WP.29 koosolekut määratakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel nõukogu otsusega kindlaks ELi nimel võetav seisukoht

uute ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonide ning

ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonide muudatuste, täienduste ja paranduste kohta.

2.3. WP.29 kavandatav akt

Oma 25.–28. juunil 2024 toimuval 193. istungil võib WP.29 võtta vastu

ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekud;

ettepaneku uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena;

ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekud ning

ÜRO ühisresolutsiooni nr 1 muudatusettepaneku.

3. EUROOPA LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

WP.29 süsteem tugevdab sõidukistandardite rahvusvahelist harmoneerimist. Muudetud 1958. aasta kokkuleppel on selle eesmärgi saavutamisele väga suur mõju. ELi tootjad saavad rakendada ühtset tüübikinnituseeskirjade kogumit, teades et kokkuleppeosalised tunnistavad nende tooted oma riiklikele õigusaktidele vastavaks.

Tänu sellele on määrusega (EÜ) nr 661/2009 mootorsõidukite üldise ohutuse kohta kehtetuks tunnistatud rohkem kui 50 ELi direktiivi ja asendatud need vastavate muudetud 1958. aasta kokkuleppel põhinevate eeskirjadega.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrmuses (EL) 2018/858² kasutatakse sarnast lähenemisviisi. Selles on sätestatud kõigi uute sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turule laskmisega seotud haldusnormid ja tehnilised nõuded. Selle määrusega inkorporeeriti muudetud 1958. aasta kokkuleppe alusel vastu võetud eeskirjad ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele.

Kui WP.29 on uue ÜRO eeskirja või ÜRO eeskirja muutmise ettepaneku vastu võtnud, teavitab UNECE täitevsekretär kokkuleppeosalisi kõnealusest aktist. Kui kokkuleppeosaliste blokeeriv

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 seadmetike 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).

vähemus ei ole kuue kuu jooksul vastuväidet esitanud, siis akt jõustub. Seejärel saab iga kokkuleppeosaline akti oma riiklikesse õigusnormidesse üle võtta. ELis on ülevõtmine lõpule viidud pärast selle akti avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

ELi seisukoht tuleb kindlaks määrata järgmiste aktide suhtes:

- ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekud, et ajakohastada sätteid, mis käsitlevad järgmist:
 - raskeveokite pidurisüsteemid – kavandatud muudatuste eesmärk on kohandada eeskirja, et võimaldada tüübikinnituse andmist sõidukitele, mis on varustatud nii automaatsõidusüsteemiga kui ka käsisõidurežiimiga;
 - sõiduautode pidurisüsteemid – kavandatud muudatuste eesmärk on kohandada eeskirja, et võimaldada tüübikinnituse andmist sõidukitele, mis on varustatud nii automaatsõidusüsteemiga kui ka käsisõidurežiimiga;
 - kaitsekiivrid – kavandatud muudatuste eesmärk on võtta olemasoleva katsemeetodi (st deformeeritav simulaator) kõrval kasutusele alternatiivne meetod (st jäik simulaator), mis muudab simulaatori ehitamise lihtsamaks ning muudab kontrollimise võrreldes katsete üldkuludega odavamaks;
 - sõiduautode ja nende haagiste rehvid – kavandatud muudatused võimaldavad muid tehnilisi lahendusi rehvide üldlaiuse mõõtmiseks, hõlbustades seega tehnilisi uuendusi;
 - mootorrataste müratase – kavandatud muudatustega ajakohastatakse ISO 10844 katseraja viidet uusimaga;
 - diiselmootorite ja ottomootorite (veeldatud naftagaasi ja surumaagaasi) heide – kavandatud muudatuste eesmärk on lubada vesiniku kasutamist kütusena raskeveokitele heitega seotud tüübikinnituse andmisel. Muudatuses võetakse arvesse ainult ühekütuselisi vesinikumootoreid;
 - M- ja N-kategooria sõidukite müra – kavandatud muudatustega tehakse parandusi ja muudetakse selgemaks järgmine: võimsuse määratlus, kalibreerimine, temperatuuri korrigeerimine ja võrdluse müra hindamine, tuginedes eeskirja viimaste muudatuste käigus saadud kogemustele;
 - tarbesõidukite ja nende haagiste rehvid – kavandatud muudatustega täpsustatakse, et rehvi ja velje kokkusobivust tagava vastastikuse paigutuse tähisega „A“ tähistatud rehvide maksimaalne üldlaius sisaldab 4 % hälvet. Lisaks viiakse 9. lisa vastavusse 1. lisaga, mis võimaldab tüübikinnitusasutustel asjakohased aruanded üskteisega seostada;
 - mopeedide müratase – kavandatud muudatustega ajakohastatakse ISO 10844 katseraja viide uusimaga;
 - mootorratta pidurisüsteem – kavandatud muudatuste eesmärk on korrigeerida tahtmatut ebakõla ÜRO eeskirja nr 78 uue 06-seeria muudatuste üleminekusätete ja ÜRO eeskirjade üleminekusätete üldsuuniste vahel;
 - roolisüsteem – kavandatud muudatuste eesmärk on selgitada A-kategooria automaatroolimisfunktsiooni puhul autorongide kaugjuhitavat parkimist käsitlevaid sätteid. Praeguse määratluse kohaselt saab maksimaalne kaugus mootorsõidukist olla 6 meetrit, mis ei ole piisav olukorras, kus parkimist viib läbi autorongi taga asuv juht. Lisaks tahetakse muudatustega kohandada eeskirja, et

võimaldada tüübikinnituse andmist sõidukitele, mis on varustatud nii automaatsõidusüsteemiga kui ka käsisõidurežiimiga;

- M1- ja N1-kategooria sõidukite heide – kavandatud muudatused võimaldavad arvutada sõidutakistuse väärtused ÜRO üldise tehnilise normi nr 15 (WLTP) kohaselt määratud väärtuste järgi ning viia ÜRO eeskiri nr 83 kooskõlla ÜRO eeskirjaga nr 154. Lisaks viiakse muudatustega sisse parandused ja selgitused, et sõidukid, mis kuuluvad ÜRO eeskirja nr 154 kohaselt ühte sõidukitüüpi heitmete alusel, vastaksid endiselt käesoleva määruse nõuetele. Ettepanekuga luuakse ka suurem selgus nõuete osas, mis on seotud erinevate heiteliikide tähistega EA, EB ja EC;
- kasuliku võimsuse ja 30-minutilise võimsuse mõõtmine – muudatusettepanekute eesmärk on selgitada ja ajakohastada abiseadmete paigaldamise nõudeid elektriliste jõuülekandeseadmete kasuliku võimsuse või 30 minuti võimsuse katsetamisel. Tehakse ettepanek jätta välja nõue, et pump ja termostaat peavad asuma katsestendil samas asendis kui sõidukil;
- ühtsed sätted, mis käsitlevad põllu- ja metsamajanduslikele traktoritele ja väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate mootorite tüübikinnitust seoses mootorist eralduvate saasteainetega – kavandatud muudatuste eesmärk on parandada trükivigu ning lubada kütusena kasutada vesinikku tüübikinnituse andmisel põllu- ja metsamajanduslikele traktoritele ning väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavatele sisepõlemismootoritele;
- elektriajamiga sõidukid – kavandatud muudatustega võetakse kasutusele märgistus, mis aitab hädaabiteenistustel kindlaks teha, kuidas läheneda tulekahju korral elektriajamiga varustatud bussidele ja veoautodele, eelkõige sõiduki laetavale energiasalvestussüsteemile või juhul, kui laetav energiasalvestussüsteem on õnnetuse tõttu kahjustunud;
- CO₂-heitmed/kütusekulu – kavandatud muudatustega võimaldatakse kasutada alternatiivset menetlust elektrienergia tarbimise kontrollimiseks toodangu vastavuse kontrollimisel ning muudetakse nõuet seoses laadijaga ja laetava energiasalvestussüsteemi voolu mõõtmise meetodit hübriidelektrijõuallika puhul. Mõlemad muudatused on kooskõlas ÜRO eeskirja nr 154 02-seeria muudatustes juba sisalduvate menetluse ja protsessidega;
- sõiduautode ja nende haagiste protekteeritud rehvid – kavandatud muudatustega viiakse protekteeritud rehvide nõuded seoses haardevõimega lumeoludes ÜRO eeskirjast nr 108 üle uude spetsiaalsesse ÜRO eeskirja, mis käsitleb C1-, C2- ja C3-klassi protekteeritud rehvide tüübikinnitust seoses nende haardevõimega lumeoludes ja/või nende klassifitseerimisega veorattarehvidena. See peaks lahendama probleemid, mis protekteerijatel ja tüübikinnitusasutustel on esinenud seoses „rasketes lumeoludes kasutatavaid talverehve“ tootvate protekteerimiskäitiste heakskiitmise ja selliste protekteeritud rehvide toodangu nõuetele vastavuse kontrollimisega;
- tarbesõidukite ja nende haagiste protekteeritud rehvid – kavandatud muudatustega viiakse protekteeritud rehvide nõuded seoses haardevõimega lumeoludes ÜRO eeskirjast nr 109 üle uude spetsiaalsesse ÜRO eeskirja, mis käsitleb C1-, C2- ja C3-klassi protekteeritud rehvide tüübikinnitust seoses nende haardevõimega lumeoludes ja/või nende klassifitseerimisega veorattarehvidena. See peaks lahendama probleemid, mis protekteerijatel ja tüübikinnitusasutustel on esinenud

seoses „rasketes lumeoludes kasutatavaid talverehve“ tootvate protekteerimiskäitiste heakskiitmise ja selliste protekteeritud rehvide toodangu nõuetele vastavuse kontrollimisega;

- rehvide veeretakistusjõud, veeremismüra ja märghaardumine – kavandatud muudatustega parandatakse haardevõimet lumeoludes käsitleva katsemeetodi korratavust, asendades praegused võrdlusrehvid C3 SRTT 19.5 ja 22.5 uute lamellvõrdlusrehvidega C3 SRTT 19.5 ja 22.5. Lisaks mitmetele redaktsioonilistele muudatustele ajakohastatakse paljudes punktides viidet ISO standarditele ning lisatakse uus temperatuuri korrigeerimise valem C1- ja C2-klassi rehvide veeremismüra jaoks. Ettepanekuga viidi sisse ka uus meetodika C1-klassi rehvide kulumise mõõtmiseks;
- ühtsed sätted, mis käsitlevad põllu- ja metsamajanduslikele traktoritele ja väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sisepõlemismootorite tüübikinnitust seoses kasuliku võimsuse, kasuliku pöördemomendi ja kütuse erikulu mõõtmisega – kavandatud muudatuste eesmärk on parandada trükivigu ning lubada kütusena kasutada vesinikku tüübikinnituse andmisel põllu- ja metsamajanduslikele traktoritele ning väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sisepõlemismootoritele seoses kasuliku võimsuse, kasuliku pöördemomendi ja kütuse erikulu mõõtmisega;
- lapse tõhustatud turvasüsteemid – kavandatud muudatuste eesmärk on võimaldada dünaamilises laupkokkupõrkekatses paigaldada mannekeeni kaitseseadis stendile universaalse istmekõrgendusega, kahjustamata seejuures mannekeeni kaela;
- vesinikkütusega ja kütuseelemendiga sõidukid – kavandatud muudatustega parandatakse viiteid, mis lisati üldise tehnilise normi nr 13 1. etapi ülevõtmisel ÜRO eeskirja nr 134 esialgsesse muudatuste seeriasse ja mis võeti üle ÜRO eeskirja nr 134 01-seeria muudatustesse;
- vaiksed maantee sõidukid – kavandatud muudatustega vähendatakse mõõtemääramatust 1/3 oktaavriba mürataseme mõõtmisel ja vähendatakse olemasolevaid halle alasid seoses lubade väljastamisega. Lisaks sellele käsitletakse sõiduki helihoiatussüsteemi käitumist sõiduki kiirusel üle 20 km/h ja tagurdamisel, tagades seega selle eeskirja ja muude eeskirjade nõuete koostoime valdkonnas, mis käsitlevad sõiduki helihoiatussüsteemi lubatud mürataset kiirusvahemikes, ja mürataset käsitlevate lisasätete (ASEP) või tegelikus liikluses esinevat mürataset käsitlevate lisasätetega;
- helkurseadmed – kavandatud muudatustega ühtlustatakse menetlust, mida tuleb järgida helkuri pinna peegeldumise korral nii valgustugevuse koefitsiendi kui ka värvi mõõtmise puhul. Praegu on mõõtmismenetlus erinev ja seetõttu võidakse eri laborites jõuda erinevate mõõdetud värvikoordinaatideni, ning
- küberturvalisus ja küberturvalisuse haldamise süsteem – ettepaneku eesmärk on laiendada ÜRO eeskirja nr 155 kohaldamisala kõigile L-kategooria sõidukitele;
- ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena – see uue ÜRO eeskirja ettepanek tehakse selleks, et lahendada probleemid, mis protekteerijatel ja tüübikinnitusasutustel on esinenud seoses praeguste nõuetega, mis käsitlevad „rasketes lumeoludes kasutatavaid talverehve“ tootvate protekteerimiskäitiste heakskiitmist ja selliste protekteeritud rehvide toodangu nõuetele vastavuse kontrollimist. See ettepanek

esitatakse paralleelselt ettepanekutega, millega jäetakse ÜRO eeskirjadest nr 108 ja 109 välja protekteeritud rehvide lumeoludes haardevõime nõuded, ning

- ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekud, et ajakohastada nõudeid seoses järgmisega:
 - jalakäijate ohutus – kavandatud muudatused on seotud katsenõuete väljatöötamisega sõidukite jaoks, mis on varustatud aktiivsete jalakäijate kaitsesüsteemidega, ilma et kapotipealse kokkupõrke katse jaoks muudetaks peamudeli löökkatsekehasid ja nende vastavaid parameetreid;
 - vesinikkütusega ja kütuseelemendiga sõidukid – kavandatud muudatustega parandatakse ÜRO üldise tehnilise normi nr 13 1. muudatuse teksti redaktsioonilised vead;
 - elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramine (DEVP) – kavandatud muudatustega parandatakse määratlusi ja spetsifikatsioone, võetakse kasutusele tüüpkonna mõiste, ning nähakse ülimalt integreeritud jõuseadmete arvesse võtmiseks ette täiendav ISO katsemeetod (TP1), mis kasutab pardasignaali teatatud suhet jõuseadme kahe haru vahelise võimsuse jaotuse kohta;
 - sõidukisisese aku vastupidavus elektriajamiga kergsõidukite puhul – kavandatud muudatustega kehtestatakse nõuded tootja teatatud virtuaalse vahemaa kontrollimiseks, ning
 - kergsõidukite pidurdamisega seotud heite laboratoorne mõõtmine – kavandatud muudatustega kehtestatakse menetlus, et määrata kindlaks sõidukispetsiifiline hõõrdpiduriga pidurdamise osakaal, mida kasutatakse üldises tehnilises normis pidurite kulumisel eralduvate tahkete osakeste ja tahkete osakeste arvu mõõtmisel kuni 3,5 tonniste kergsõidukite puhul.

WP.29 kavatseb nende ettepanekute asjus hääletada 25.–28. juunil 2024 toimuval koosolekul.

Lisaks sellele tuleb kindlaks määrata ELi seisukoht järgmise osas:

- ühisresolutsiooni nr 1 4. muudatusettepanek – kavandatud muudatustega kehtestatakse nõuded inimkeha mudelite liigitamiseks jalakäijate peaga kokkupõrke aja määramiseks aktiivse jalakäijate kaitsesüsteemi eeltingimusena kooskõlas ÜRO üldise tehnilise normi nr 9 nõuetega;
- ÜRO eeskirja nr 155 tõlgendusdokumendi muutmise ettepanek – ettepaneku eesmärk on viia tõlgendusdokument kooskõlla ÜRO eeskirja nr 155 samaaegse muutmissettepanekuga, millega laiendatakse määruse kohaldamisala kõikidele L-kategooria sõidukitele;
- suuniste ja soovitude ettepanek automaatsõidusüsteemi ohutusnõuete, hindamiste ja katsemeetodite kohta, et anda teavet õigusaktide väljatöötamiseks, ning
- ÜRO regulatiivmenetluste ja ÜRO eeskirjade üleminekusätete üldsuuniste muutmise ettepanek – ettepanekus selgitatakse ÜRO eeskirjade üleminekusätete kohaldamist.

EL peaks eespool nimetatud akte toetama, kuna need on kooskõlas liidu ühtse turu poliitikaga autotööstuse valdkonnas, mis puudutab ohutust, automatiseerimist ja heiteid, ning liidu transpordi-, kliima- ja energiapoliitikaga.

Kõigil nendel aktidel on väga positiivne mõju ELi autotööstuse konkurentsivõimele ja rahvusvahelisele kaubandusele. Nende aktide poolt hääletamine edendaks tehnoloogia arengut, pakuks mastaabisäästu eeliseid, hoiaks ära ühtse turu killustumise ning tagaks, et kogu ELis kohaldatakse ühesuguseid autotööstuste standardeid.

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

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud, et nõukogu võtab vastu 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 akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab ka selliseid õiguslikke vahendeid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“³.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

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

Kavandatava aktis esitatud ÜRO eeskirjad on ELile siduvad. Eeskirjad võivad koos ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonidega oluliselt mõjutada ELi õigusaktide sisu sõiduki tüübikinnituse valdkonnas.

Kavandatav akt ei täienda ega muuda 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 akti eesmärgist ja sisust, mida ELi nimel võetav seisukoht puudutab.

Kavandatava aktiga võidakse taotleda kahte eesmärki või reguleerida kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega. Käesoleval juhul peab Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, nimelt peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on õigusnormide ühtlustamine. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 114.

4.3. Kokkuvõte

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

³ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil seoses ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekutega, ettepanekuga uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena, ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekutega ning ÜRO ühisresolutsiooni nr 1 muudatusettepanekuga

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu otsusega 97/836/EÜ¹ 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 „muudetud 1958. aasta kokkulepe“). Muudetud 1958. aasta kokkulepe jõustus 24. märtsil 1998.
- (2) Nõukogu otsusega 2000/125/EÜ² 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) 2018/858³ on sätestatud kõigi uute sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turule laskmisega seotud haldusnormid ja tehnilised nõuded. Nimetatud määrusega inkorporeeriti muudetud 1958. aasta 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) Muudetud 1958. aasta kokkuleppe artikli 1 ja paralleelse kokkuleppe artikli 6 kohaselt võib ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (edaspidi „WP.29“) vastu võtta ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonide muudatusettepanekuid ning uute ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO 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 sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (WP.29) võib 25.–28. juunil 2024 toimuval 193. istungil võtta vastu: ÜRO eeskirjade nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155 muudatusettepanekud; ettepaneku uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja nende klassifitseerimist veorattarehvidena; ÜRO üldiste tehniliste normide nr 9, 13, 21, 22 ja 24 muudatusettepanekud ÜRO ühisresolutsiooni nr 1 muudatusettepaneku.
- (6) ÜRO eeskirjad on liidule siduvad. Eeskirjad võivad koos ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonidega oluliselt mõjutada ELi õigusaktide sisu sõiduki tüübikinnituse valdkonnas. Seega on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel WP.29s nende ettepanekute asjus võetav seisukoht.
- (7) Selleks et kajastada kogemusi ja tehnika arengut on vaja muuta või täiendada nõudeid teatavate elementide või tunnusjoonte osas, mida on käsitletud ÜRO eeskirjades nr 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 ja 155, ÜRO ühisresolutsioonis nr 1 ja ÜRO üldistes tehnilistes normides nr 9, 13, 21, 22 ja 24.
- (8) Tehnika arengu võimaldamiseks ning ohutuse parandamiseks ja keskkonnajalajälje vähendamiseks tuleb vastu võtta uus ÜRO eeskiri, mis käsitleb protekteeritud rehvide haardevõimet lumeoludes ja klassifitseerimist veorattarehvidena.
- (9) Need ettepanekud on kooskõlas ELi siseturu poliitikaga autotööstuse valdkonnas, mis puudutab ohutust, automatiseerimist ja heiteid, ning liidu transpordi-, kliima- ja energiapoliitikaga, ning neil on väga positiivne mõju ELi autotööstuse konkurentsivõimele ja rahvusvahelisele kaubandusele.
- (10) Arvestades nimetatud eeliseid, tehakse ettepanek hääletada nende ettepanekute poolt,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel 25.–28. juunil 2024 toimuval UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi 193. istungil võetav seisukoht on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*