

Brüssel, 14. veebruar 2018
(OR. en)

6170/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0030 (NLE)

ECO 15
ENT 23
MI 86
UNECE 1

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	14. veebruar 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 69 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS, mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 6, 13, 13- H, 30, 37, 41, 43, 46, 51, 67, 79, 90, 107, 110, 118, 121, 122, 128, 140 ja 142, konsolideeritud resolutsioonide R.E.3 ning R.E.5 ja ühisresolutsiooni M.R.1 muutmisettepanekute küsimuses, ning ühe uue ÜRO üldise tehnilise normi ettepaneku küsimuses

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 69 final.

Lisatud: COM(2018) 69 final

Brüssel, 14.2.2018
COM(2018) 69 final

2018/0030 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 6, 13, 13-H, 30, 37, 41, 43, 46, 51, 67, 79, 90, 107, 110, 118, 121, 122, 128, 140 ja 142, konsolideeritud resolutsioonide R.E.3 ning R.E.5 ja ühisresolutsiooni M.R.1 muutmisettepanekute küsimuses, ning ühe uue ÜRO üldise tehnilise normi ettepaneku küsimuses

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE) töötab rahvusvahelisel tasandil välja ühtlustatud nõudeid, mille eesmärk on kõrvaldada tehnilised tõkked mootorsõidukite kaubanduselt 1958. aasta muudetud kokkuleppe osaliste vahel ning tagada, et neil sõidukitel oleks kõrge ohutuse ja keskkonnakaitse tase.

Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsusega 97/836/EÜ ühines liit ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (edaspidi „UNECE“) 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“), ning nõukogu 31. jaanuari 2000. aasta otsusega 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“), ühines liit paralleelse kokkuleppega.

UNECE sõidukite eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi WP.29 istungeid peetakse kolm korda aastas: iga kalendriaasta märtsis, juunis ja novembris. Igal istungil võetakse tehnika arengu võimaldamiseks vastu uusi ÜRO eeskirju, ÜRO üldisi tehnilisi norme ja/või olemasolevate ÜRO eeskirjade või ÜRO üldiste tehniliste normide muudatusi. Enne iga WP.29 istungit võtab kõnealused muudatused vastu üks kuuest WP.29 raames tegutsevast töörühmast.

Seejärel toimub WP.29 istungil muudatuste, täienduste ja paranduste vastuvõtmise lõplik hääletamine, juhul kui kvoorum on koos ja kui saavutatakse kokkuleppeosaliste kvalifitseeritud häälteenamus. EL on WP.29 raames kahe kokkuleppe (1958. ja 1998. aasta kokkuleppe) osaline. Iga kord valmistatakse ette nõukogu otsus (nn megaotsus), mis sisaldab eeskirjade, muudatuste, täienduste ja paranduste nimekirja ja millega volitatakse komisjoni hääletama igal WP.29 istungil liidu nimel.

Käesolevas nõukogu otsuses määratakse kindlaks liidu seisukoht 12.–16. märtsil 2018 toimuval WP.29 istungil hääletamiseks esitatud eeskirjade, muudatuste, täienduste ja paranduste kohta.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek täiendab liidu siseturupoliitikat autotööstuse valdkonnas ja on sellega täies kooskõlas.

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 siseriiklikele õigusaktidele vastavaks. Näiteks on tänu sellele süsteemile määrusega (EÜ) nr 661/2009 mootorsõidukite ohutuse kohta kehtetuks tunnistatud rohkem kui 50 ELi direktiivi ja asendatud need vastavate 1958. aasta kokkuleppel põhinevate eeskirjadega.

Samalaadne lähenemisviis on võetud direktiiviga 2007/46/EÜ, mis asendas liikmesriikide tüübikinnitussüsteemid liidu tüübikinnitusmenetlusega ning millega kehtestati ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid kõigile uutele sõidukitele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmetikele. Nimetatud direktiiviga inkorporeeriti ÜRO eeskirjad ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu

õigusaktidele. Alates asjaomase direktiivi vastuvõtmisest on ÜRO eeskirju hakatud ELi tüübikinnituse raames üha sagedamini lõimima liidu õigusaktidesse.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

WP.29 süsteem on seotud liidu konkurentsivõimepoliitikaga, millele käesoleval algatusel on positiivne mõju. Käesolev ettepanek on kooskõlas ka liidu transpordi- ja energiapolitikaga, mida on 1958. aasta kokkuleppe raamesse jäävate eeskirjade koostamisel ja vastuvõtmisel nõuetekohaselt arvesse võetud.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114 koostoimes artikli 218 lõikega 9.

- **Subsidiaarsus**

Selliste rahvusvaheliste õigusaktide nagu ÜRO eeskirjade ettepanekute ning ÜRO eeskirjade ja üldiste tehniliste normide eelnõude muudatuse ettepanekute poolt hääletamine ja nende ülevõtmine liidu mootorsõidukite tüübikinnitussüsteemi on liidu ainupädevuses. See hoiab ära siseturu killustumise ning lisaks tagab kogu liidus võrdväärsed keskkonna- ja ohutusnormid. Samuti kaasneb sellega mastaabisääst: tooteid saab valmistada kogu liidu ja isegi rahvusvahelise turu jaoks, ilma et neid oleks vaja kohandada igalt liikmesriigilt eraldi tüübikinnituse taotlemiseks.

Seepärast on käesolev ettepanek subsidiaarsuse põhimõttega kooskõlas.

- **Proportsionaalsus**

Käesoleva nõukogu otsusega volitatakse komisjoni hääletama liidu nimel ja see on vastavalt nõukogu otsuse 97/836/EÜ artikli 5 lõikele 1 proportsionaalne vahend, et määrata kindlaks ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis esitatav ühtne ELi seisukoht WP.29 istungi päevakorras olevate tödokumentide üle hääletamisel. Käesolev ettepanek on seega proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, kuna see ei lähe järgmiste eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale: tagada nii siseturu nõuetekohane toimimine kui ka avaliku ohutuse ja kaitse kõrge tase.

- **Vahendi valik**

Nõukogu otsuse kasutamist on nõutud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9, et kehtestada rahvusvahelises lepingus sätestatud organ is liidu nimel võetavad seisukohad.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Ei kohaldata.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Ei kohaldata.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

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

- **Mõjuhindang**

Käesoleva ettepaneku mõju ei saa hinnata, kuna see ei ole seadusandliku iseloomuga ning muud poliitilised alternatiivid puuduvad või on võimatud.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Algatusel ei ole halduskoormuslikke tagajärgi, kuna megaotsusele lisatud parandusviited ei lisa ettevõtjaile, sh VKEdele uusi aruannete esitamise ega muid halduskohustusi. Vastupidi, halduskoormust püütakse vähendada, sest ülemaailmselt harmoneeritud standardite kohaldamine võimaldab tootjail esitada süsteemide ja osade tüübikinnitusdokumente mitte üksnes ELis, vaid ka 1958. aasta kokkuleppe osalisriikide eksporditurgudel väljaspool ELi.

Ettepanekul on väga positiivne mõju ELi autotööstuse konkurentsivõimele ja rahvusvahelisele kaubandusele. Rahvusvaheliselt harmoneeritud sõidukieeskirjade tunnustamist ELi kaubanduspartnerite poolt peetakse parimaks viisiks kõrvaldada mittetariifsed kaubandustõkked ning avada turulepääs ELi autotootjatele või seda avardada.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Käesolev algatus ei mõjuta eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelvalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Puuduvad.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanekus määratakse kindlaks liidu seisukoht

- ÜRO eeskirjade nr 6, 13, 13-H, 30, 37, 41, 43, 46, 51, 67, 79, 90, 107, 110, 118, 121, 122, 128, 140 ja 142 muudatusettepanekute hääletamisel;
- elektrisõidukite ohutust käsitleva ÜRO uue üldise tehnilise normi ettepaneku hääletamisel;
- konsolideeritud resolutsioone R.E.3 ja R.E.5 käsitlevate muudatusettepanekute hääletamisel ning
- ühisresolutsiooni M.R.1 muudatusettepaneku hääletamisel.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 6, 13, 13-H, 30, 37, 41, 43, 46, 51, 67, 79, 90, 107, 110, 118, 121, 122, 128, 140 ja 142, konsolideeritud resolutsioonide R.E.3 ning R.E.5 ja ühisresolutsiooni M.R.1 muutmisettepanekute küsimuses, ning ühe uue ÜRO üldise tehnilise normi ettepaneku küsimuses

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/EÜ¹ ühines Euroopa Liit ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (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 („1958. aasta muudetud kokkulepe”).
- (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 („paralleelne kokkulepe”).
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ³ asendati liikmesriikide tüübikinnitussüsteemid liidu tüübikinnitusmenetlusega ning kehtestati ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid kõigile uutele sõidukitele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmestikele. Nimetatud direktiiviga inkorporeeriti 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel vastu võetud eeskirjad („ÜRO eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele. Alates direktiivi 2007/46/EÜ vastuvõtmisest on üha sagedamini hakatud liidu õigusaktidesse lõimima ÜRO eeskirju.

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 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

- (4) Pidades silmas kogemusi ja tehnika arengut, on vaja kohandada nõudeid, mis on seotud teatavate elementide või joontega, mida reguleeritakse ÜRO eeskirjadega nr 6, 13, 13-H, 30, 37, 41, 43, 46, 51, 67, 79, 90, 107, 110, 118, 121, 122, 128, 140 ja 142.
- (5) Selleks, et kehtestada elektrisõidukite ohutust käsitlevad ühtsed nõuded, tuleb vastu võtta ettepanek ÜRO uue üldise tehnilise normi kohta.
- (6) Selleks, et viia sõidukite ehitust käsitlevas konsolideeritud resolutsioonis (R.E.3) kasutatavate ühikute kasutamine kooskõlla rahvusvahelise süsteemiga SI, ning saavutada ühtsus resolutsioonis R.E.3 L-, M-, N- ja O-kategooria sõidukite massi väljendamiseks kasutatud mõõtühikutes ning resolutsiooni R.E.3 ja maanteeliiklust käsitleva 1968. aasta konventsiooni vahel, tuleb vastu võtta R.E.3 muutmissettepanek.
- (7) Selleks, et parandada ja muuta valgusallikate kategooriate tehniliste kirjelduste teatavaid üksikasju ja lisada valgusallikate kategooriate ühtset tehnilist kirjeldust käsitlevasse konsolideeritud resolutsiooni (R.E.5) uus valgusdiodiga (LED) sõidusuunas valgustava valgusallika kategooria, tuleb vastu võtta R.E.5 muutmissettepanek.
- (8) Selleks, et ajakohastada 1958. aasta ja 1998. aasta kokkulepete ühisresolutsioonis nr 1 (M.R.1) viiteid ISO standarditele, tuleb vastu võtta M.R.1 muutmissettepanek.
- (9) Seepärast on asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel 1958. aasta muudetud kokkuleppe halduskomitees ja paralleelse kokkuleppe täitevkomitees nimetatud ettepanekute vastuvõtmise küsimuses.
- (10) Vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 17 lõikele 1 esindab nimetatud komiteedes liitu komisjon,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel 1958. aasta muudetud kokkuleppe halduskomitees ja paralleelse kokkuleppe täitevkomitees ajavahemikul 12.–16. märtsini 2018, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*