



Brüssel, 12. veebruar 2026
(OR. en)

6314/26

Institutsioonidevaheline
dokument:
2026/0053 (NLE)

MI 122
ENT 24
UNECE 1

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. veebruar 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2026) 87 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil seoses 2026. aasta märtsis esitatud ÜRO eeskirjade ettepanekutega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 87 final.

Lisatud: COM(2026) 87 final



Brüssel, 12.2.2026
COM(2026) 87 final

2026/0053 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil seoses 2026. aasta märtsis esitatud ÜRO eeskirjade ettepanekutega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil (WP.29) seoses kehtivate ÜRO eeskirjade muudatuste vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Muudetud 1958. aasta kokkulepe ja paralleelne kokkulepe

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) kokkuleppeosaliste vahel kehtib kaks kokkulepet, mis käsitlevad ühtlustatud nõuete väljatöötamist, et kõrvaldada mootorsõidukitega kauplemise tehnilised tõkked ning tagada mootorsõidukite ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge 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“).

Need kokkulepped jõustusid ELi suhtes vastavalt 24. märtsil 1998 ja 15. veebruaril 2000. Nendega seotud tööd kontrollib WP.29.

2.2. ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ülemaailmne sõidukieeskirjade ühtlustamise foorum

WP.29 kujutab endast ülemaailmselt ühtlustatud sõidukieeskirjade unikaalset raamistikku. WP.29 on ÜRO institutsioonilisse raamistikku kuuluv alaline töörühm, millel on konkreetne mandaat ja töökord. See toimib ülemaailmse foorumina, mis võimaldab pidada avatud arutelu mootorsõidukieeskirjade ning muudetud 1958. aasta kokkuleppe ja paralleelse kokkuleppe rakendamise üle. Kõik ÜRO liikmesriigid ja ÜRO liikmesriikide loodud piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid võivad täieulatuslikult WP.29 tegevuses osaleda ja saada WP.29 hallatavate sõidukikokkulepete osaliseks. Euroopa Liit on nende kokkulepete osaline¹.

WP.29 tuleb kokku kolm korda aastas: märtsis, juunis ja novembris. Igal koosolekul võib WP.29 tehnika arengu kajastamiseks võtta vastu:

uusi ÜRO eeskirju,

uusi ÜRO resolutsioone,

uusi ÜRO üldisi tehnilisi norme,

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).

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

paralleelse kokkuleppe alusel vastu võetud ÜRO üldiste tehniliste normide ja resolutsioonide muudatusi.

Neid muudatusi arutatakse iga WP.29 koosoleku eel tehnilisel tasandil WP.29 spetsiaalsetes allorganites.

Seejärel saab WP.29 ettepanekud vastu võtta järgmiselt:

muudetud 1958. aasta kokkuleppe alusel esitatud ettepanekud kohalviibivate ja hääletavate kokkuleppeosaliste kvalifitseeritud hääleteenamusega ning

paralleelse kokkuleppe alusel esitatud ettepanekud kohalviibivate ja hääletavate kokkuleppeosaliste konsensusega.

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 kohta ning

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

2.3. Kavandatav WP.29 akt

Oma 198. istungjärgul, mis toimub 10.–13. märtsil 2026, võib WP.29 võtta vastu:

ÜRO eeskirjade nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 ja 177 muudatusettepanekud;

ettepanekud uute ÜRO eeskirjade kohta, mis käsitlevad:

kergsõidukite pidurdusheitmete laboratoorset mõõtmist,

pardaseiresüsteeme, sõiduki keskkonnapassi ja keskkonnaandmete kuvamist sõidukis,

mootori tulesummutussüsteeme,

juhi unisuse ja tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteeme ning

kõrgtehnoloogilist juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemi; ning

ettepaneku valgusallikakategooriate ühtseid tehnilisi nõudeid käsitleva konsolideeritud resolutsiooni muutmise kohta.

3. EUROOPA LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Kuna tegemist on valdkonnaga, kus Euroopa Liit on palju õigusakte vastu võtnud, kuulub see ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt liidu ainupädevusse.

WP.29 süsteem tugevdab sõidukistandardite rahvusvahelist harmoneerimist. Muudetud 1958. aasta kokkuleppel on selle eesmärgi saavutamisel otsustav roll. ELi tootjad saavad kasutada ühtset tüübikinnituseeskirjade kogumit, teades, et kokkuleppeosalised tunnistavad nende tooted oma riiklikele õigusnormidele vastavaks.

Tänu sellele on mootorsõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega (EÜ) nr 661/2009, mis hiljem tunnistati kehtetuks ja asendati määrusega (EL) 2019/2144, olnud võimalik tunnistada kehtetuks rohkem kui 50 ELi direktiivi ja asendada need vastavate eeskirjadega, mis on välja töötatud muudetud 1958. aasta kokkuleppe alusel.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858² on kasutatud samalaadset 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 liidu õigusnormide alternatiivina.

Kui WP.29 on uue ÜRO eeskirja või ÜRO eeskirja muutmise ettepaneku vastu võtnud, teatab UNECE täitevsekretär kõnealuselt aktist kokkuleppeosalistele. Kui kokkuleppeosaliste blokeeriv vähemus ei ole kuue kuu jooksul vastuväidet esitanud, siis akt jõustub. Seejärel saab iga kokkuleppeosaline õigusakti oma riiklikesse õigusnormidesse üle võtta. ELis jõuab ülevõtmine lõpule õigusakti avaldamisega *Euroopa Liidu Teatajas*.

ELi seisukoht tuleb kindlaks määrata järgmiste aktide suhtes:

ÜRO eeskirjade nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 ja 177 muudatusettepanekud, mis käsitlevad järgmiste sätete ajakohastusi:

- elektromagnetiline ühilduvus – kavandatavate muudatustega tahetakse viia mitmesugused viited kooskõlla uusimate kohaldatavate tööstusstandarditega;
- raskesõidukite pidurdamine – kavandatud muudatustega tahetakse teha võimalikuks olemasolevate sätete kohaldamine automatiseeritud sõidukite, sealhulgas käsijuhtimiseta sõidukite suhtes, võimaldada lugeda pidurinõudluse väärtust korraliste tehnõulevaatuste ajal reaalajas, selgitada, et rikkepidurisüsteemi tõhususe katsetamiseks rikkeolukorras on lubatud kasutada mis tahes pidurisüsteemi juhtseadist, ning kehtestada sätted tüübikinnituse andmiseks seisulukule, mis oleks sõiduki paigalhoidmiseks hõõrd-seisupiduri alternatiiv või oleks viimati nimetatuga kombineeritud;
- M₁- ja N₁-kategooria sõidukite pidurid – kavandatud muudatustega tahetakse selgitada olemasolevaid sätteid, mis käsitlevad hädapidurdustulede aktiveerumise tingimusi sõidupidurisüsteemi rakendamisel elektrilise seisupiduri juhtseadise abil, püütakse teha võimalikuks olemasolevate sätete kohaldamine automatiseeritud sõidukite, sealhulgas käsijuhtimiseta sõidukite suhtes, kehtestada sätted tüübikinnituse andmiseks seisulukule, mis oleks sõiduki paigalhoidmiseks hõõrd-seisupiduri alternatiiv või oleks viimati nimetatuga kombineeritud, ning võimaldada lugeda pidurinõudluse väärtust korraliste tehnõulevaatuste ajal reaalajas;
- kiirusmõõdik ja läbisõidumõõdik – kavandatud muudatustega tahetakse kõrvaldada vastuolu, mis valitseb ÜRO eeskirjades nr 125 ja nr 176 vaatevälja assistendi (*field of vision assistant* – FVA) suhtes sätestatud nõuete ja ÜRO eeskirja nr 39 nõuete vahel;
- mootorrataste gaasiliste saasteainete heide – ÜRO eeskirja nr 40 kavandatud muudatustega tahetakse viia nõuded kooskõlla Euro 3 heitestandardi nõuetega;

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).

- mootorrataste müratase – kavandatud muudatustega püütakse selgitada, millist käiku tuleb kasutada toodangu vastavuse katsetes juhtudel, kui valitsevad teistsugused atmosfääri- ja keskkonnatingimused;
- valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldus – kavandatud muudatustega tahetakse selgitada valgusdiodide (LED) pingeniudeid ja suunatulelaternate sisselülitamise nõudeid, et tagada ühilduvus juhiabisüsteemidega;
- vedelgaasil ja surumaagaasil töötavad mootorid – kavandatud muudatustega püütakse kehtestada kütusekulu pardaseire nõuded;
- juhtimisseadmed – kavandatud muudatustega tahetakse ajakohastada üleminekusätteid ja püütakse teha võimalikuks olemasolevate sätete kohaldamine automatiseeritud sõidukite, sealhulgas käsijuhtimiseta sõidukite suhtes;
- M₁- ja N₁-kategooria sõidukite heitmed – kavandatud muudatustega tahetakse kehtestada Euro 7 põhjal uued nõuded, sealhulgas nõuded, mis käsitlevad manipuleerimisseadmeid ja manipuleerimisstrateegiaid, omavolilise muutmise vastaseid meetmeid, turvalisust ja küberturvalisust. Peale selle tahetakse kavandatud muudatustega jätta välja 2. tüüpi katse ja kehtestada pikendatud kasutusea sätteid ning kasutusel olevate sõidukite vastavusnõuded sõidukisise aku vastupidavuse kohta;
- M₂- ja M₃-kategooria sõidukid – kavandatud muudatustega püütakse selgitada tootjate kohustusi seoses teabe esitamisega avariiväljapääsude ja tulekustutite asukoha ja ohutu kasutamise kohta;
- sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid – kavandatud muudatustega tahetakse viia eeskirja tekst kooskõlla tingimustega, mille alusel süsteem taaskäivitub automaatselt iga mootorikäivituse korral;
- sõidustabilisaator – kavandatud muudatustega tahetakse viia eeskirja tekst kooskõlla tingimustega, mille alusel süsteem taaskäivitub automaatselt iga mootorikäivituse korral;
- valgussignaalseadmed – kavandatud muudatustega püütakse teha valgusallikate märgistuses redaktsioonilisi parandusi ja anda selgitusi lubatud hälvete arvutamise puhuks;
- teevalgustusseadmed – kavandatud muudatustega tahetakse selgitada esilaterna funktsioonide märgistusnõudeid ja muuta mõõteriistade abil suunamise meetod täpsemaks;
- kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus (WLTP) – kavandatud muudatustega tahetakse kehtestada Euro 7 põhjal uued nõuded, mille hulka kuuluvad uued sätteid tahkete osakeste arvu (PN10) kohta, uus SHED-piirnorm kütuseaurudele, ajakohastatud sätteid kütusekulu pardaseire kohta ning muud kohandused tehnika arenguga kaasaskäimiseks. Peale selle tahetakse kavandatud muudatustega lisada uued lisad, mis sisaldavad sõidukisise aku vastupidavuse nõudeid, ja uus katse täiselektrisõidukite sõiduulatus kohta madalatel temperatuuridel;
- tegelikus liikluses tekkivad heitkogused – kavandatud muudatustega tahetakse muuta ÜRO eeskirja nr 168 kohaldamisala, et see oleks kooskõlas määruses (EL) 2024/1257 kergsõidukitele kehtestatud kohaldamisalaga, ja

lisada tasemete mõiste, mis sarnaneks ÜRO eeskirjas nr 154 esitatud taseme mõistega; ning

- süsteemi võimsus (DEVP) – kavandatud muudatustega tahetakse viia ÜRO eeskirja nr 177 kohaldamisala kooskõlla määrusega (EL) 2024/1257 (Euro 7);

ettepanekud uute ÜRO eeskirjade kohta, mis käsitlevad:

- kergsõidukite pidurdusheitmete laboratoorset mõõtmist,
- pardaseiresüsteeme, sõiduki keskkonnapassi ja keskkonnaandmete kuvamist sõidukis,
- mootori tulesummutussüsteeme,
- juhi unisuse ja tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteeme ning
- kõrgtehnoloogilist juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemi; ning

valgusallikakategooriate ühtseid tehnilisi nõudeid käsitleva konsolideeritud resolutsiooni muutmise ettepanek, milles kehtestatakse uued LED-asendusvalgusallikate kategooriad.

WP.29 kavatseb need ettepanekud läbi hääletada koosolekul, mis toimub 10.– 13. märtsil 2026.

Lisaks sellele tuleb kindlaks määrata ELi seisukoht järgmise osas:

1958. aasta kokkuleppe liite 2 muutmise ettepanek, millega tahetakse selgitada ÜRO eeskirjade jaoks tehniliste teenistuste nimetamise kriteeriume ja kehtestatakse auditeerimissätteid viitega standardi ISO/IEC 17021 nõuetele, ning

loataotlus töö alustamiseks elektrisõidukite ohutuse mitteametliku tööühma 3. etapi kallal.

EL peaks eespool nimetatud akte toetama, kuna need on ohutuse, automatiseerituse ja heite valdkonnas kooskõlas liidu autotööstuse valdkonna ühtse turu poliitikaga, aga ka liidu transpordi-, kliima- ja energiapoliitikaga.

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

Välisekspertide arvamusi ei ole selle ettepaneku puhul vaja kasutada. Mootorsõidukite tehniline komitee on ettepaneku siiski 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“ alla kuuluvad aktid, millel on asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel õiguslik toime. Samuti kuuluvad mõiste „õigusliku toimega aktid“ alla sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse

kohaselt siduvad, kuid 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.

Kavandatavas õigusaktis nimetatud ÜRO eeskirjad on vastavalt muudetud 1958. aasta kokkuleppe artiklitele 1 ja 12 ELi jaoks rahvusvahelise õiguse alusel siduvad. Koos ÜRO resolutsiooniga avaldavad eeskirjad liidu õiguse sisule sõidukite tüübikinnituse valdkonnas otsustavat mõju.

Kavandatavad aktid 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 pelgalt kõrvalise tähtsusega. Sellisel 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. Järeldus

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

5. KAVANDATAVA AKTI AVALDAMINE

Kuna WP.29 aktiga muudetakse mitut ÜRO eeskirja ja üht ÜRO resolutsiooni ning võetakse vastu uued ÜRO eeskirjad, on asjakohane, et vastuvõtmise järel avaldataks akt *Euroopa Liidu Teatajas*.

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil seoses 2026. aasta märtsis esitatud ÜRO eeskirjade ettepanekutega

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 („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 („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 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel vastu võetud eeskirjad (edaspidi „ÜRO eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või liidu õigusnormide alternatiivina.

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (4) Muudetud 1958. aasta kokkuleppe artikli 1 ja paralleelse kokkuleppe artikli 6 kohaselt võib ülemaailmne sõidukieeskirjade ühtlustamise foorum (WP.29) võtta vastu sõidukite tüübikinnitust käsitlevate ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonide muudatusettepanekuid ning uute ÜRO eeskirjade, ÜRO üldiste tehniliste normide ja ÜRO resolutsioonide ettepanekuid. Lisaks sellele võib WP.29 nende sätete alusel võtta vastu ettepanekuid anda luba ÜRO üldiste tehniliste normide muudatuste või uute ÜRO üldiste tehniliste normide väljatöötamiseks ning võib samuti võtta vastu ÜRO üldiste tehniliste normidega seotud volituste pikendamise ettepanekuid.
- (5) Oma 198. istungjärgul, mis toimub 10.–13. märtsil 2026, võib ülemaailmne sõidukieeskirjade ühtlustamise foorum (WP.29) võtta vastu järgmised aktid: ÜRO eeskirjade nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 ja 177 muudatusettepanekud; ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb kergsõidukite pidurdusheitmete laboratoorset mõõtmist; ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb pardaseiresüsteeme, sõiduki keskkonnapassi ja keskkonnaandmete kuvamist sõidukis; ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb mootori tulesummutussüsteeme; ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb juhi unisuse ja tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemi; ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb kõrgtehnoloogilist juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemi; valgusallikakategooriate ühtseid tehnilisi nõudeid käsitleva konsolideeritud resolutsiooni muudatusettepanek.
- (6) Et võtta arvesse tüübikinnitusmenetluse käigus saadud praktilisi kogemusi ja tehnika arengut, on vaja muuta või täiendada teatavaid elemente või tunnuseid, mida käsitletakse ÜRO resolutsioonis valgusallikakategooriate ühiste tehniliste nõuete kohta ning ÜRO eeskirjades nr 10, 13, 13-H, 39, 40, 41, 48, 49, 79, 83, 107, 130, 140, 148, 149, 154, 168 ja 177.
- (7) Et võimaldada tehnika arengut ja soodustada süsinikuheite vähendamist, on vaja vastu võtta uued ÜRO eeskirjad, mis käsitlevad kergsõidukite pidurdusheitmete laboratoorset mõõtmist, pardaseiresüsteeme, sõiduki keskkonnapassi ja keskkonnaandmete kuvamist sõidukis, mootori tulesummutussüsteeme, juhi unisuse ja tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteeme ning kõrgtehnoloogilist juhi tähelepanu hajumise eest hoiatamise süsteemi.
- (8) ÜRO eeskirjad on liidu jaoks siduvad. Koos ÜRO resolutsiooniga avaldavad nad mõju liidu sõidukite tüübikinnituse valdkonna õigusaktide sisule. Seepärast on asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel WP.29s nende ettepanekute asjus,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel UNECE ülemaailmse sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumi (WP.29) 198. istungjärgul, mis toimub 10.–13. märtsil 2026, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ÜRO töödokumentide poolt.

Artikkel 2

Otsuse eelnõusse tehtavate vähemtähtsate tehnilist laadi muudatustega võivad liidu esindajad

WP.29s nõustuda ilma nõukogu täiendava otsuseta.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise kuupäeval.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*