

Brüssel, 5.6.2019
COM(2019) 255 final

2019/0124 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 ja 145 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 15 ja 19 muudatusettepanekute, ühisresolutsiooni M.R.2 muudatusettepaneku, ühe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ja üldiste tehniliste normide väljatöötamiseks antud lubade (muutmiseks tehtud) ettepanekute küsimuses

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetav seisukoht seoses megaotsuse kavandatava vastuvõtmisega.

2. 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“) 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“), ning nõukogu 31. jaanuari 2000. aasta otsusega 2000/125/EÜ, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele üldiste tehniliste normide kehtestamist käsitleva kokkuleppe sõlmimist („paralleelne kokkulepe“), ühines liit paralleelse kokkuleppes.

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 24.–28. juunil 2019 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 täielikult 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 hakatud ELi tüübikinnituse raames üha sagedamini lõimima ÜRO eeskirju 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-, kliima- ja energiapoliitikaga, mida on 1958. aasta kokkuleppe raamesse jäävate ÜRO eeskirjade koostamisel ja vastuvõtmisel nõuetekohaselt arvesse võetud.

3. 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 muudatusettepanekute 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 töödokumentide 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 organis liidu nimel võetavad seisukohad.

4. 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 vaatab selle läbi mootorsõidukite tehniline komitee.

- **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.

5. MÕJU EELARVELE

Käesolev algatus ei mõjuta eelarvet.

6. MUU TEAVE

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

Ei kohaldata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ei kohaldata.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanekus määratakse kindlaks liidu seisukoht

- ÜRO eeskirjade nr 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 ja 145 muudatusettepanekute;
- üldiste tehniliste normide nr 15 ja 19 muudatusettepanekute;
- ühisresolutsiooni M.R.2 muudatusettepaneku;

- ühe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ning
- kolme üldise tehnilise normi väljatöötamiseks antud lubade (muutmiseks tehtud) ettepaneku hääletamisel.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes võetavat seisukohta ÜRO eeskirjade nr 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 ja 145 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 15 ja 19 muudatusettepanekute, ühisresolutsiooni M.R.2 muudatusettepaneku, ühe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ja üldiste tehniliste normide väljatöötamiseks antud lubade (muutmiseks tehtud) ettepanekute 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“). 1958. aasta muudetud 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) 1958. aasta muudetud kokkuleppe artikli 1 ja paralleelse kokkuleppe artikli 6 kohaselt võivad 1958. aasta muudetud kokkuleppe halduskomitee ja paralleelse kokkuleppe täitevkomitee („Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomased komiteed“) vastavalt võtta vastu ÜRO eeskirjade nr 14, 17, 24, 30, 44, 51, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139, 140 ja 145 muudatusettepanekud, üldiste tehniliste normide nr 15 ja 19 muudatusettepanekud, ühisresolutsiooni M.R.2 muudatusettepaneku, ühe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ja üldiste tehniliste normide väljatöötamiseks antud lubade (muutmiseks tehtud) ettepanekud („megaotsus“).

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).

- (4) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomased komiteed võtavad 24.–28. juunis 2019 toimuval ülemaailmse foorumi 178. istungil vastu megaotsuse, milles käsitletakse haldusnorme ja ühtseid tehnonõudeid seoses ratassõiduki ning sellele paigaldatavate ja/või sellel kasutatavate seadmete ja osade tüübikinnituse ning üldiste tehniliste normidega.
- (5) Seepärast on asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis ÜRO eeskirjade ettepanekute vastuvõtmise küsimuses võetakse liidu nimel asjaomastes Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni komiteedes, kuna ÜRO eeskirjad on liidu jaoks siduvad ja võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu sõiduki tüübikinnituse valdkonnas.
- (6) 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.
- (7) Pidades silmas kogemusi ja tehnika arengut, on vaja täiendada nõudeid, mis on seotud teatavate elementide või näitajatega, mille suhtes kohaldatakse ÜRO eeskirju nr 17, 24, 30, 44, 64, 75, 78, 79, 83, 85, 90, 115, 117, 129, 138, 139 ja 140, ning muuta ÜRO üldisi tehnilisi norme nr 15 ja 19. Lisaks on vaja parandada teatavaid ÜRO eeskirjade nr 14, 51, 83, 129 ja 145 ning ÜRO üldise tehnilise normi nr 15 sätteid. Samuti tuleb vastu võtta uued nõuded AEBSi kohta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel 1958. aasta muudetud kokkuleppe halduskomitees ja paralleelse kokkuleppe täitevkomitees ülemaailmse foorumi 178. istungil, mis toimub 24.–28. juunini 2019, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*

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).