

Brüssel, 20.5.2020
COM(2020) 216 final

2020/0092 (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, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 muudatusettepanekute, konsolideeritud resolutsiooni R.E.3 muudatusettepaneku ning viie uue mootorsõidukite valdkonnas ohutust, heitkoguseid ja automatiseerimist käsitleva ÜRO eeskirja ettepaneku küsimuses

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni institutsioonilises raamistikus ühes alalises töörühmas, nimelt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil (töörühm 29 või WP.29) seoses uute ÜRO eeskirjade ja olemasolevate ÜRO eeskirjade (1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel), ÜRO üldiste tehniliste normide (paralleelse kokkuleppe alusel) muudatuste, ja ühe 1958. aasta muudetud kokkuleppe alusel võetava resolutsiooni kavandatava vastuvõtmisega selles töörühmas.

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 ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (töörühm 29 või WP.29).

2.2. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (töörühm 29 või 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 töökind. 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 Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 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.

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).

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 ÜRO üldiste tehniliste normide ja 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 määruste ja üldiste tehniliste normide ning nende muudatuste, täienduste ja paranduste kohta, määratakse kindlaks enne iga WP.29 koosolekut nõukogu otsusega ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel.

2.3. WP.29 kavandatav akt

23. juunil 2020 toimuval 181. istungil võib WP.29 võtta vastu ÜRO eeskirjade nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 42, 44, 78, 79, 83, 93, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 muudatusettepanekud, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnitus seoses kütusesüsteemi terviklikkuse ja elektriajami ohutusega tagant otsasõidu korral) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (ülemaailmne ühtlustatud kergsõidukite katsetamine) ettepaneku ja sellesse tehtava muudatuse, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses küberturvalisuse ja küberturvalisuse haldamissüsteemiga) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses tarkvarauuenduste ja tarkvarauuenduste haldamissüsteemiga) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses automaatse sõiduraja hoidmise süsteemiga) ettepaneku, üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 muudatusettepanekud ning sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni R.E.3 muudatusettepaneku.

.

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 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.

Kui WP.29 on vastu võtnud ÜRO eeskirjade muutmise või uute eeskirjade koostamise ettepanekud ja kui ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tegevsekretär on need aktid 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 aktide avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seega on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmiste õigusaktide suhtes:

- ÜRO eeskirjade nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 muudatusettepanekud;
- uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnitus seoses kütusesüsteemi terviklikkuse ja elektriajami ohutusega tagant otsasõidu korral) ettepanek;
- uue ÜRO eeskirja (ülemaailmne ühtlustatud kergsõidukite katsetamine) ettepanek ja sellesse tehtav muudatus;
- uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses küberturvalisuse ja küberturvalisuse haldamissüsteemiga) ettepanek;
- uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses tarkvarauuenduste ja tarkvarauuenduste haldamissüsteemiga) ettepanek;
- uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses automaatse sõiduraja hoidmise süsteemiga) ettepanek;
- üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 muudatusettepanekud;
- sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni (R.E.3) muudatusettepanek,

mis esitatakse hääletamiseks 2020. aasta 23. juunil toimuval WP.29 istungil. Lisaks sellele on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmistes küsimustes:

- ettepanekud anda luba töötada välja üldise tehnilise normi nr 8 muudatus ja uus ÜRO üldine tehniline norm sõidukisisesse aku tööaja kohta ning
- taotlus pikendada ÜRO üldise tehnilise normiga nr 9 (jalakäijate ohutuse kohta) seotud volitust.

Liit peaks eespool nimetatud õigusakte toetama, kuna need on täielikult kooskõlas liidu siseturupoliitikaga autotööstuse valdkonnas ning on kooskõlas liidu transpordi-, kliima- ja energiapoliitikaga. 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 võrdsed keskkonna- ja ohutusstandardid kogu liidus.

Arvestades, et liit ei kohalda ÜRO eeskirja nr 42 ühtseid sätteid, ei ole vaja esitada liidu seisukohta muudatuste ettepaneku kohta, mida UNECE WP.29-l on kavas teha ÜRO eeskirja nr 42.

ÜRO eeskirja nr 44² (lapse turvasüsteemid) ja ÜRO eeskirja nr 93³ (eesmised allasõidutõkked) muudatusettepanekud ei ole 2020. aasta juunis toimuval WP.29 koosolekul hääletamiseks valmis ning neid arutatakse täiendavalt UNECE WP.29 spetsiaalsetes allorganites.

² ÜRO eeskirja nr 44 (lapse turvasüsteemid) 04-seeria muudatuste 18. täienduse ettepanek.

³ ÜRO eeskirja nr 93 (lapse tõhustatud turvasüsteemid) algversiooni 1. täienduse ettepanek.

Käesoleva 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 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, 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. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁴.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

Aktid, 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. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ⁵ 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 ÜRO eeskirju hakatud üha sagedamini lõimima liidu õigusaktidesse.

Kavandatavate aktidega ei täiendata ega muudeta lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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

⁵ 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).

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

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud õigusaktide ühtlustamisega. Seepärast on kavandatava otsuse materiaaloiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 114.

4.3. Järeldus

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

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, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 muudatusettepanekute, konsolideeritud resolutsiooni R.E.3 muudatusettepaneku ning viie uue mootorsõidukite valdkonnas ohutust, heitkoguseid ja automatiseerimist käsitleva ÜRO eeskirja 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“). 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) 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

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).

eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele. Alates direktiivi 2007/46/EÜ vastuvõtmisest on ÜRO eeskirju hakatud üha sagedamini lõimima liidu õigusaktidesse.

- (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 ning ettepanekuid ÜRO üldiste tehniliste normidega seotud volituste pikendamiseks.
- (5) 23. juunil 2020 toimuval ülemaailmse foorumi 181. istungil võib UNECE WP.29 võtta vastu ÜRO eeskirjade nr 13, 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 muudatusettepanekud, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnitus seoses kütusesüsteemi terviklikkuse ja elektriajami ohutusega tagant otsasõidu korral) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (ülemaailmne ühtlustatud kergsõidukite katsetamine) ettepaneku ja sellesse tehtava muudatuse, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses küberturvalisuse ja küberturvalisuse haldamissüsteemiga) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses tarkvarauuenduste ja tarkvarauuenduste haldamissüsteemiga) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses automaatse sõiduraja hoidmise süsteemiga) ettepaneku, üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 muudatusettepanekud ning sõidukite ehitust käsitleva konsolideeritud resolutsiooni R.E.3 muudatusettepaneku. Lisaks võtab UNECE WP.29 vastu ettepaneku ÜRO üldise tehnilise normiga nr 9 seotud volituse pikendamise kohta ning ettepaneku anda luba töötada välja üldise tehnilise normi nr 8 muudatus ja uus ÜRO üldine tehniline norm sõidukisisesse aku tööaja kohta.
- (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 normide ja resolutsioonidega avaldada otsustavat mõju ELi õigusaktide sisule sõiduki tüübikinnituse valdkonnas.
- (7) Arvestades kogemusi ja tehnika arengut on vaja muuta või täiendada nõudeid teatavate elementide või tunnusjoonte osas, mida on käsitletud ÜRO eeskirjades nr 14, 16, 22, 30, 41, 78, 79, 83, 94, 95, 101, 108, 109, 117, 129, 137, 138, 140 ja 152 ning konsolideeritud resolutsioonis R.E.3.
- (8) Lisaks sellele tuleb muuta ÜRO üldiste tehniliste normide nr 3, 6, 7, 16 ja 19 teatavaid sätteid.
- (9) ÜRO eeskirja nr 13 tuleb parandada, kuigi muudatused puudutavad ainult venekeelset versiooni.
- (10) Selleks et võimaldada tehnika arengut ning parandada sõidukite ohutust ja heitkoguste katseid, on vaja vastu võtta viis uut ÜRO eeskirja, mis käsitlevad kütusesüsteemi terviklikkust ja elektriajami ohutust tagant otsasõidu korral, kergsõidukite ülemaailmset ühtlustatud katsetamist, küberturvalisust ja küberturvalisuse juhtimissüsteemi, tarkvarauuendusi ja tarkvarauuenduste juhtimissüsteemi ning automaatset sõiduraja hoidmise süsteemi. Samal ajal tuleb vastu võtta uue kergsõidukite ülemaailmset ühtlustatud katsetamist käsitleva ÜRO eeskirja muudatus,

sest see annab võimaluse eraldi täielikuks vastastikuks tunnustamiseks nende kokkuleppeosaliste puhul, kes otsustavad kohaldada uusi nõudeid, mis lähevad kaugemale eeskirja ainult piirkondlikke nõudeid sisaldavast algsest 00-seeriast.

- (11) Selleks et tehnilisi nõudeid oleks võimalik arendada, tuleb vastu võtta ettepanekud ÜRO üldise tehnilise normiga nr 9 seotud volituse pikendamiseks ning anda luba töötada välja ÜRO üldise tehnilise normi nr 8 muudatus ja uus ÜRO üldine tehniline norm sõidukisisese aku tööaja kohta, võttes aluseks kas ÜRO üldiste tehniliste normidega seotud tööd toetavate UNECE kokkuleppeosaliste või UNECE WP.29 spetsiaalsete allorganite taotlused.
- (12) Nõukogu võttis 27. veebruaril 2020 vastu otsuse (EL) 2020/287⁴, millega määrati kindlaks seisukoht ÜRO üldiste tehniliste normide nr 3, 6 ja 16 kohta UNECE WP.29 180. istungiks, mis toimus 10.–12. märtsini 2020. WP.29-l ei olnud siiski võimalik sellel istungil hääletada ja ta otsustas esitada ettepanekud uuesti hääletamiseks juunis toimuval istungil.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel 23. juunil 2020 toimuval ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi 181. istungil, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*

⁴ Nõukogu 27. veebruari 2020. aasta otsus (EL) 2020/287 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni asjaomastes komiteedes seoses ÜRO eeskirjade nr 10, 26, 28, 46, 48, 51, 55, 58, 59, 62, 79, 90, 106, 107, 110, 117, 121, 122, 128, 144, 148, 149, 150, 151 ja 152 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 3, 6 ja 16 muudatusettepanekute, konsolideeritud resolutsiooni R.E.5 muudatusettepanekute ning ettepanekutega anda luba töötada välja üldise tehnilise normi nr 6 muudatus ja uus üldine tehniline norm elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramise kohta