EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.10.2020
COM(2020) 656 final

2020/0295 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil võetavat seisukohta seoses ÜRO eeskirjade nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 muudatusettepanekute, ühisresolutsiooni M.R.3 muudatusettepaneku, tagurdamist ja paigaltvõtu infosüsteemi käsitleva kahe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ning elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramist käsitleva uue üldise tehnilise normi ettepanekuga

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (edaspidi „ÜRO“) Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil (29 töörühm) seoses uute ÜRO eeskirjade ja olemasolevate ÜRO eeskirjade muudatuste, uute ÜRO üldiste tehniliste normide ja olemasolevate ÜRO üldiste tehniliste normide muudatuste ning ühe resolutsiooni vastuvõtmisega.

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 UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (29 töörühm ehk WP.29).

2.2. UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (29 töörühm ehk 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 töökord. 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 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 osaline[1].

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

[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).

kokkuleppe alusel) muudatusi ning olemasolevate 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 eeskirjade ja üldiste tehniliste normide, nende muudatuste, täienduste ja paranduste ning resolutsioonide kohta, määratakse kindlaks enne iga WP.29 koosolekut nõukogu otsusega ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 alusel.

2.3. WP.29 kavandatav õigusakt

10. novembril 2020 toimuval 182. istungil võib WP.29 võtta vastu ÜRO eeskirjade nr 0, 13, 16, 17, 35, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 muudatusettepanekud, uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid kokku) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb tagurdusseadmete ja mootorsõidukite tüübikinnitust seoses juhi teadlikkusega sõiduki taga asuvatest vähekaitstud liiklejatest) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses paigaltvõtu infosüsteemiga jalakäijate ja jalgratturite tuvastamiseks) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (sündmuste salvesti kohta) ettepaneku, üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 muudatusettepanekud, uue üldise tehnilise normi (elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramise kohta) ettepaneku ning ühisresolutsiooni M.R.3 (mis käsitleb sõiduki siseõhu kvaliteeti (VIAQ)) 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 üldise ohutuse kohta kehtetuks tunnistatud rohkem kui 50 ELi direktiivi ja asendatud need vastavate 1958. aasta kokkuleppel põhinevate eeskirjadega.

Sarnast lähenemisviisi kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858,[2] milles sätestatakse 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 („ÜRO eeskirjad“) ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele.

Kui WP.29 on vastu võtnud ÜRO eeskirjade muutmise või uute eeskirjade koostamise ettepanekud ja kui UNECE tegevsekretär on need õigusaktid kokkuleppeosalistele teatavaks teinud, võivad õigusaktid kuus kuud hiljem lõpuks jõustuda ja need võib iga kokkuleppeosalise riiklikesse õigusnormidesse üle võtta, juhul kui blokeeriva vähemuse

[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 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).

moodustavad kokkuleppeosalised ei ole vastuväiteid esitanud. ELis on ülevõtmine lõpule viidud pärast nende õigusaktide avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seega on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmiste õigusaktide suhtes:

– ÜRO eeskirjade nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 (mis käsitlevad kogu sõiduki rahvusvahelise tüübikinnituse alaste sätete ajakohastamist, raskeveokite pidurdamist, turvavöid, istmete tugevust, lapse turvasüsteeme, mootorsõidukitele paigaldatud mehaanilisi haakeseadiseid, M_1- ja N_1-kategooria sõidukite heidet, eesmisi allasõidutõkkeid, kaitset laup- ja külgkokkupõrkel, elektrijõuallikaga sõidukeid, veeldatud naftagaasi või surumaagaasi lisavarustusega süsteeme, laupkokkupõrkeid ja turvasüsteeme, hädaabikõnede tegemise süsteemi, pimeala infosüsteemi, M_1- ja N_1-kategooria sõidukite kõrgetasemelisi hädapidurdussüsteeme ning kütusesüsteemi terviklikkust ja elektriajami ohutust tagant otsasõidu korral) muudatusettepanekud;

– uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb tagurdusseadmete ja mootorsõidukite tüübikinnitust seoses juhi teadlikkusega sõiduki taga asuvatest vähekaitstud liiklejatest) ettepanek;

– uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses paigaltvõtu infosüsteemiga jalakäijate ja jalgratturite tuvastamiseks) ettepanek;

– üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 (mis käsitlevad peatugesid, kergsõidukite ülemaailmset ühtlustatud katsetamise korda (WLTP) ja L-kategooria sõidukite pardadiagnostikasüsteeme (OBD)) muudatusettepanekud;

– uue üldise tehnilise normi (elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramise kohta) ettepanek;

– ühisresolutsiooni M.R.3 (mis käsitleb sõiduki siseõhu kvaliteeti (VIAQ)) muudatusettepanek;

mis esitatakse hääletamiseks 10. novembril 2020 toimuval WP.29 istungil. Lisaks sellele on vaja kindlaks määrata liidu seisukoht järgmistes küsimustes:

– ettepanekud anda luba töötada välja elektroonilisi stabiilsuskontrollisüsteeme käsitleva üldise tehnilise normi nr 8 muudatused ja uus ÜRO üldine tehniline norm sõidukisisese aku tööaja kohta;

– ettepanekud, mis käsitlevad ÜRO eeskirjade nr 155 ja 156 tõlgendusdokumente ning ettepanek tüübikinnituste alase teabevahetuse andmebaasi (DETA) kasutamist käsitlevate suuniste kohta kooskõlas ÜRO eeskirjaga nr 155.

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, et kogu liidus kohaldatakse võrdseid autotööstuste standardeid.

Arvestades, et liit ei kohalda ÜRO eeskirja nr 35 ühtseid sätteid, ei ole vaja esitada liidu seisukohta muudatuste ettepaneku kohta, mida UNECE WP.29-l on kavas teha ÜRO eeskirja nr 35.

Ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid kokku, ning ettepanek uue ÜRO eeskirja kohta, mis käsitleb sündmuste salvestit, ei ole

2020. aasta novembris toimuva WP.29 koosoleku ajaks hääletamiseks valmis ja neid tuleb täiendavalt käsitleda.

Selle 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 lõikega 9 on ette nähtud 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 õigusakte, millel on asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel õiguslikud tagajärjed. Selle mõiste alla kuuluvad ka 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 juhtumil

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

Õigusaktid, 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.

Kavandatud õigusaktidega ei täiendata ega muudeta 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 õigusakti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava õigusaktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

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

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatava õigusakti peamine eesmärk ja sisu on seotud õigusaktide ühtlustamisega. 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.

2020/0295 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

mis käsitleb Euroopa Liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmsel foorumil võetavat seisukohta seoses ÜRO eeskirjade nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 muudatusettepanekute, üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 muudatusettepanekute, ühisresolutsiooni M.R.3 muudatusettepaneku, tagurdamist ja paigaltvõtu infosüsteemi käsitleva kahe uue ÜRO eeskirja ettepaneku ning elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramist käsitleva uue üldise tehnilise normi ettepanekuga

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/EÜ[1] 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 „1958. aasta muudetud kokkulepe“). 1958. aasta muudetud kokkulepe jõustus 24. märtsil 1998.

(2) Nõukogu otsusega 2000/125/EÜ[2] 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) 2018/858[3] sätestatakse 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 („ÜRO eeskirjad“)

---

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).

ELi tüübikinnitussüsteemi kas tüübikinnituse nõuetena või alternatiivina liidu õigusaktidele.

(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 või uusi ÜRO üldisi tehnilisi norme ning ettepanekuid ÜRO üldiste tehniliste normidega seotud volituste pikendamiseks.

(5) 10. novembril 2020 toimuval ülemaailmse foorumi 182. istungil võib UNECE WP.29 võtta vastu ÜRO eeskirjade nr 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 muudatusettepanekud, uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb tagurdusseadmete ja mootorsõidukite tüübikinnitust seoses juhi teadlikkusega sõiduki taga asuvatest vähekaitstud liiklejatest) ettepaneku, uue ÜRO eeskirja (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses paigaltvõtu infosüsteemiga jalakäijate ja jalgratturite tuvastamiseks) ettepaneku, üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 muudatusettepanekud, uue üldise tehnilise normi (elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramise kohta) ettepaneku ning ühisresolutsiooni M.R.3 (mis käsitleb sõiduki siseõhu kvaliteeti (VIAQ) muudatusettepaneku. Lisaks võtab UNECE WP.29 vastu ettepaneku töötada välja ÜRO üldise tehnilise normi nr 8 muudatus ja uus ÜRO üldine tehniline norm sõidukisisese 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 ühisresolutsiooniga 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 0, 13, 16, 17, 44, 55, 83, 93, 94, 95, 100, 115, 137, 144, 151, 152 ja 153 ning ühisresolutsioonis M.R.3.

(8) Lisaks sellele tuleb muuta ÜRO üldiste tehniliste normide nr 7, 15 ja 18 teatavaid sätteid.

(9) Selleks et võimaldada tehnilisi edusamme, suurendada sõidukite ohutust ja täiustada heitkoguste katsetamist, tuleb vastu võtta kaks uut ÜRO eeskirja, mis käsitlevad tagurdusseadmete ja mootorsõidukite tüübikinnitust seoses juhi teadlikkusega sõiduki taga asuvatest vähekaitstud liiklejatest ning mootorsõidukite tüübikinnitust seoses paigaltvõtu infosüsteemiga jalakäijate ja jalgratturite tuvastamiseks. Samal ajal tuleb vastu võtta uus üldine tehniline norm elektriajamiga sõidukite võimsuse kindlaksmääramise kohta.

(10) Selleks et tehnilisi nõudeid oleks võimalik arendada, tuleb vastu võtta ettepanekud 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.

(11) Selleks et tagada kooskõla ÜRO eeskirjade nr 155 ja 156 tõlgendamisel, tuleks vastu võtta mõlema eeskirja tõlgendusdokumente käsitlevad ettepanekud ning ettepanek

tüübikinnituste alase teabevahetuse andmebaasi (DETA) kasutamist käsitlevate suuniste kohta kooskõlas ÜRO eeskirjaga nr 155.

(12) 16. juunil 2020 võttis nõukogu vastu otsuse (EL) 2020/848,[4] mis käsitleb seisukohta, mis võetakse ÜRO üldise tehnilise normi nr 7 asjus ning ettepanekute asjus, mis käsitlevad ÜRO üldise tehnilise normi nr 8 muudatuse ning uue ÜRO üldise tehnilisi normi (sõidukisisese aku tööaja kohta) väljatöötamist, UNECE WP.29 181. istungil, mis toimus 24. juunil 2020. WP.29-l ei olnud siiski võimalik sellel istungil hääletada ja ta otsustas esitada ettepanekud uuesti hääletamiseks novembris toimuval istungil,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel 10. novembril 2020 toimuval UNECE sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi 182. istungil, on hääletada käesoleva otsuse lisas loetletud ettepanekute poolt.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

[4] Nõukogu 16. juuni 2020. aasta otsus (EL) 2020/848, 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.