

Brüssel, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (AETR) eksperdirühmas ja maanteetranspordi töörühmas

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (AETR) eksperdirühmas ja UNECE maanteetranspordi töörühmas (SC.1) seoses AETRi kavandatava muutmisega, et lisada kokkuleppesse aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus.

Pärast AETRi eksperdirühmas toimunud arutelusid ja sõidumeerikuid käsitlevaid läbivaadatud eeskirju sisaldava määruse (EL) 2020/1054¹ jõustumist on vaja kindlaks määrata seisukoht, mis võetakse liidu nimel AETRi eksperdirühma ja UNECE maanteetranspordi töörühma (SC.1) järgmistel istungitel.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. AETR

Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (edaspidi „AETR“) eesmärk on ühtlustada kokkuleppeosaliste õigusraamistikku kutseliste sõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaegade ning sõidumeerikute konstrueerimise ja paigaldamise vastavate tehniliste nõuete vallas. Kokkuleppe jõustus 5. jaanuaril 1976. Hiljem seda muudeti, viimati 20. septembril 2010.

Kõik liikmesriigid on kokkuleppe osalised.

2.2. AETRi eksperdirühm ja maanteetranspordi töörühm

AETRi eksperdirühm on tehniline ja mitteametlik rühm, mille UNECE sisetranspordi komitee moodustas eesmärgiga koostada kokkuleppe muudatusettepanekuid.

Maanteetranspordi töörühm (SC.1) on maismaatranspordi komitee loodud töörühm, mis edendab rahvusvahelise maanteetranspordi arengut ja hõlbustamist, ühtlustades ja lihtsustades maanteetranspordiga seotud eeskirju ja nõudeid.

AETRi muutmise ettepanekud võetakse ametlikult vastu vastavalt kokkuleppe artiklile 21, mille kohaselt võib iga kokkuleppeosaline teha ettepanekuid selle muutmiseks. Ettepanekud tuleb esitada ÜRO peasekretärile. Seejärel on kokkuleppeosalistel ettepaneku suhtes vastuväidete esitamiseks aega kuus kuud. Kui ükski kokkuleppeosaline ei ole nende muudatuste vastu, loetakse ettepanek vastuvõetuks.

Praktikas arutatakse kõiki AETRi muutmise ettepanekuid kõigepealt SC.1-s ja lepitakse nendes kokku enne seda, kui üks kokkuleppeosalistest esitab muudatused ÜRO peasekretärile. Kui ettepanek seisneb kokkuleppe lisa 1., 2. või 3. liite või 1B liite sissejuhatavate artiklite muutmises, peab SC.1 ettepaneku vastu võtma kohalolevate ja hääletavate kokkuleppeosaliste lihthäälteenamusega, nagu on sätestatud kokkuleppe artiklites 22, 22a ja 22b.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT L 249, 15.7.2020, lk 1).

2.3. Vajadus nõukogu otsuse järele

Nõukogu otsuses (EL) 2016/1877² sätestatud ELi seisukoht sisaldas järgmisi elemente:

- AETRI artikli 22a väljajätmine, millega nähakse ette sõidumeerikute kirjelduste automaatne kohaldamine AETRI suhtes, ja selle asendamine kokkuleppe artiklis 22 sätestatud menetlusega. Artiklis 22 sätestatud menetlust muudetakse veidi, et vältida olukorda, kus sõidumeerikute kirjelduste muudatuste kohaldamist saab takistada vaid üks kolmandik kokkuleppeosalistest;
- kokkuleppe artikli 14 muutmine, et võimaldada ELil kokkuleppega ühineda;
- kokkuleppe artikli 10 muutmine, et lisada viide Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 165/2014³ ja määruse (EL) 2016/799⁴ 1C lisale, milles on esitatud aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus.

Lisaks võttis nõukogu 19. novembril 2018 vastu otsuse (EL) 2018/1926⁵ seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses TACHOneti rakendamisega ELi mittekuuluvate AETRI osaliste poolt, tuginedes tehnoloogiale „e-Delivery“.

Pidades silmas AETRI eksperdirühma 2021. aasta veebruari ja maanteetranspordi töörühma 2021. aasta oktoobri koosolekut, on vaja kujundada uus ELi seisukoht. Selles uues seisukohas tuleb arvesse võtta AETRI eksperdirühmas alates 2016. aasta oktoobrist peetud arutelusid ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1054,⁶ millega muudeti määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute osas, jõustumist 20. augustil 2020.

Määruses (EL) 2020/1054 on sätestatud, et sõiduki asukoht salvestatakse automaatselt iga kord, kui sõiduk ületab liikmesriigi piiri ning kui sõiduk tegeleb peale- või mahalaadimisega. Nende uute nõuete tõttu on vaja välja töötada aruka sõidumeeriku uus versioon („aruka sõidumeeriku 2. versioon“), mis tuleb uutele registreeritud sõidukitele paigaldada hiljemalt kaks aastat pärast seda, kui komisjon on vastu võtnud tehnilise kirjelduse, st hiljemalt 2023. aasta augustiks. Lisaks tuleb aruka sõidumeeriku 2. versioon paigaldada mitte ainult uutele registreeritud sõidukitele, vaid ka kõikidele rahvusvaheliste vedudega seotud sõidukitele hiljemalt kolme aasta jooksul pärast selliste sõidukite tehnilise kirjelduse jõustumisaasta lõppu, millele on paigaldatud analoogsõidumeerik ja digitaalne sõidumeerik, mis vastavad määruse (EL) nr 165/2014 (muudetud määrusega (EL) 2020/1054) artikli 3 lõikes 4 osutatud

² Nõukogu 17. oktoobri 2016. aasta otsus (EL) 2016/1877 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (AETR) eksperdirühmas ja maanteetranspordi töörühmas (ELT L 288, 22.10.2016, lk 49).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

⁴ Komisjoni 18. märtsi 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/799, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 165/2014, millega sätestatakse sõidumeerikute ja nende komponentide konstruktsiooni, katsetamise, paigaldamise, kasutamise ja parandamise nõuded (ELT L 139, 26.5.2016, lk 1).

⁵ Nõukogu 19. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/1926 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe eksperdirühmas (ELT L 313, 10.12.2018, lk 13).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

kirjeldusele, ning hiljemalt nelja aasta jooksul pärast selliste sõidukite tehnilise kirjelduse jõustumist, millele on paigaldatud arukas sõidumeerik, nagu on osutatud määruse (EL) nr 165/2014 (muudetud määrusega (EL) 2020/1054) artikli 3 lõikes 4a. Need arengud ELi õiguses peavad kajastuma AETRI aruteludes.

3. ÜLEVAADE OLUKORRAST – LÄBIRÄÄKIMISTE HETKESEIS

3.1. Aruka sõidumeeriku rakendamine AETRI alusel

Alates 2016. aastast ei ole olnud võimalik teha edusamme kokkuleppe institutsioonilise raamistiku reformimisel, eelkõige artikli 14 muutmisel, et võimaldada ELil kokkuleppega ühineda, ning artiklis 22 sätestatud sõidumeerikute kirjelduste vastuvõtmise eeskirjade muutmisel. ELi mittekuuluvad kokkuleppeosalised on seni olnud nende aspektide vastu.

Kõik kokkuleppeosalised, sealhulgas liikmesriigid, nõustuvad siiski vajadusega lisada kokkuleppesse võimalikult kiiresti aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus kahel põhjusel. Esiteks peaksid ELi mittekuuluvad AETRI osalised järgima samu kõrgetasemelisi ELi standardeid seoses juhtide tegevuse kontrollimisega sõidumeeriku kõige arenenuma versiooni rakendamise kaudu. Sellega seoses tuleks märkida, et ELis alates 2019. aasta juunist registreeritud sõidukid on varustatud aruka sõidumeerikuga ning et uutes registreeritud veoautodes ja bussides massiga üle 3,5 tonni rakendatakse aruka sõidumeeriku 2. versiooni hiljemalt 2023. aasta augustis kooskõlas määrusega (EL) 2020/1054 I liikuvuspaketi raames. Teiseks võivad ELi mittekuuluvad AETRI osalised kuni aruka sõidumeeriku kirjelduste kokkuleppesse lisamiseni põhimõtteliselt keelata ELis registreeritud ja aruka sõidumeerikuga varustatud sõidukite pääsu oma territooriumile.

Alates 2018. aastast on AETRI eksperdirühma aruteludel seetõttu keskendutud aruka sõidumeeriku tehnilise kirjelduse lisamisele kokkuleppesse. Seega on jõutud ühisele arusaamale arukate sõidumeerikute kirjeldustes ja nende kokkuleppesse lisamise vormis.

Selle ühise arusaama tulemusena saatis Horvaatia 8. aprillil 2020 UNECE sekretariaadile ELi nimel ametliku taotluse aruka sõidumeeriku tehnilise kirjelduse lisamiseks kokkuleppesse. Ametlik taotlus põhineb komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2016/799 vastu võetud tehnilistel kirjeldustel, mida on AETRI kontekstis piiratud arvul kohandatud:

- mõiste „liikmesriigid“ asendamine mõistega „kokkuleppeosalised“ [teine muudatus, ei puuduta eesti keelsest versioonist];;
- võimalus piirata vastavalt kehtivatele riiklikele õigusaktidele DSRC (sihtotstarbeline lähitoimeside) edastusvõimsust ja andmete edastamist intelligentsete transpordisüsteemide liidese kaudu;
- kõigi ELi õigusaktidele osutavate viidete asendamine samasisuliste rahvusvaheliste viidetega, näiteks ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega.

Lisaks tuleks sõidumeerikute kirjeldustes osutatud EN standardid asendada ISO standarditega viie aasta jooksul pärast AETRI aruka sõidumeeriku kirjelduste jõustumise kuupäeva.

Ükski eespool nimetatud muudatus ei mõjuta aruka sõidumeeriku ja selle komponentide koostalitlusvõimet.

3.2. Aruka sõidumeeriku kirjelduste kohaldamise kuupäev

Ehkki aruka sõidumeeriku kirjelduste sisu käsitlevatel aruteludel on saavutatud märkimisväärset edu, peetakse veel arutelusid kuupäeva üle, mil need kirjeldused peaksid muutuma ELi mittekuuluvatele AETRI osalistele kohustuslikuks. Venemaa Föderatsioon taotleb nelja aasta pikkust üleminekuperioodi alates kokkuleppe asjakohase muudatuse

jõustumisest, st samaks ajavahemikuks, mille jooksul AETRI osalised jõustasid sõidumeerikute varasemad versioonid.

Selline üleminekuperiood aeglustaks oluliselt aruka sõidumeeriku rakendamist ELi mittekuuluvate AETRI osaliste poolt. Kui aruka sõidumeeriku tehnilises kirjelduses ja selle kohaldamise kuupäevas jõutakse kokkuleppele 2021. aasta oktoobris toimuval SC.1 koosolekul, võttes arvesse eeldatavat aega, mida eksperdirühma sekretariaat vajab tehnilise kirjelduse vastuvõtmiseks vajaliku toimiku ettevalmistamiseks ning kokkuleppe artiklis 22 sätestatud kuuekuulist vastuvõtmise menetlust, eeldatakse, et tehnilist kirjeldust ei võeta vastu ega lisata kokkuleppesse enne 2022. aasta juunit. Kui tehniline kirjeldus muutub kohustuslikuks neli aastat pärast muudatuse jõustumise kuupäeva, hakkaksid ELi mittekuuluvad AETRI osalised paigaldama arukaid sõidumeerikuid sõidukitele, mis on nende territooriumil esmakordselt registreeritud mitte enne 2026. aasta juunit, st ELis umbes seitse aastat hiljem.

4. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Aruka sõidumeeriku 2. versiooni lisamine kokkuleppesse aitab paremini jõustada sõidu- ja puhkeaegu käsitlevaid eeskirju AETRI piirkonnas, kuna sõidumeerikusse salvestatakse sõiduki täiendavad asukohad. Võttes arvesse, et 2025. aastal tuleb kõik ELis registreeritud sõidukid varustada aruka sõidumeeriku 2. versiooniga,⁷ välditakse arukate sõidumeerikute 2. versiooni kirjelduste kokkuleppesse lisamisega ka olukorda, milles sõidukid, mis on varustatud aruka sõidumeeriku kahe eri versiooniga, jätkavad pikka aega liiklemist ELi territooriumil.

Võttes arvesse, et ELis esmakordselt registreeritud sõidukitele tuleb alates 2023. aasta keskpäigast paigaldada aruka sõidumeeriku 2. versioon, võiks EL nõustuda, et aruka sõidumeeriku 2. versioon paigaldatakse sõidukitesse, mis on esmakordselt registreeritud ELi mittekuuluvates AETRI osalistes hiljemalt 2025. aasta lõpuks. Selleks, et ELi mittekuuluvad AETRI osalised paigaldaksid aruka sõidumeeriku 2. versioon kõikidesse ELi territooriumil toimuvate vedudega seotud sõidukitesse, võiks anda täiendava kaheaastase üleminekuperioodi, st hiljemalt 2027. aasta lõpuni.

AETRI eksperdirühma 2020. aasta oktoobri koosolekul tutvustas komisjon aruka sõidumeeriku 2. versiooni peamisi funktsioone ja UNECE sekretariaadile 8. aprillil 2020 liidu nimel esitatud kirjelduste eeldatavaid muudatusi (aruka sõidumeeriku 1. versioonile vastavad kirjeldused). Tuginedes aruka sõidumeeriku 2. versiooni tehnilise kirjelduse rakendusaktile, mille komisjon võtab vastu 2021. aastal, esitab EL AETRile hiljem – tõenäoliselt AETRI eksperdirühma 2021. aasta oktoobri koosolekul – muudetud tehnilise liite (1C liide) koos aruka sõidumeeriku 2. versiooni tehnilise kirjeldusega, mis lisatakse kokkuleppesse.

Lisaks tuleb muuta mõningaid otsuses (EL) 2016/1877 sätestatud ELi nimel võetava seisukoha aspekte. Seoses kokkuleppe artikliga 22 nähti otsuses (EL) 2016/1877 sätestatud ELi seisukohas ette liidu nimel kõnealuse artikli muutmise ettepanek, millega nähakse muu hulgas ette, et muudatused tuleb vastu võtta juhul, kui mitte rohkem kui pool kokkuleppe osaliste pädevatest asutustest teatab peasekretärile oma vastuseisust muudatustele (AETRIs on praegu sätestatud, et muudatuse võib tagasi lükata kokkuleppeosaliste kolmandikuga). ELi mittekuuluvad AETRI osalised olid ELi soovitatud muudatusettepanekule jõuliselt vastu. Seetõttu loobutakse artiklis 22 praegu sätestatud menetluse muutmise ettepanekust.

⁷ Vrd määruse (EL) nr 165/2014 (muudetud määrusega (EL) 2020/1054) artikli 3 lõiked 4 ja 4a.

Lisaks ja seoses ka ELi nimel võetava seisukohaga, mis on sätestatud otsuses (EL) 2016/1877, ei näi pärast AETRi eksperdirühmas toimunud arutelusid olevat enam vaja välja jätta kokkuleppe artiklit 22a, mida kohaldatakse jätkuvalt sõidumeerikute varasemate versioonide suhtes.

See ei mõjuta kokkuleppe artikli 14 muutmist, et ELil oleks võimalik AETRiga ühineda, mida käsitleti nõukogu otsuses (EL) 2016/1877, mistõttu EL jätkab sellise muudatuse taotlemist.

EL selgitas AETRi eksperdirühmale 2020. aasta oktoobris oma esialgseid seisukohti aruka sõidumeeriku ja peamiste lisafunktsioonide kohta. Samuti esitas EL kokkuleppes oma esialgsed seisukohad aruka sõidumeeriku 2. versiooni rakendamise kuupäevade kohta. EL kinnitas, et ELi ametlik seisukoht esitatakse UNECE sekretariaadile, et seda oleks võimalik kaaluda AETRi eksperdirühma 2021. aasta veebruaris toimuval arutelul.

Aruka sõidumeeriku 2. versiooni kirjelduste esimese ettepaneku kavandi võiks esitada AETRi eksperdirühma 2021. aasta veebruari koosolekul.

5. KAVANDATUD MUUDATUSTE KOKKUVÕTE

5.1 Artikli 10 muutmine, et viidata aruka sõidumeeriku tehnilisele kirjeldusele

Võttes arvesse, et aruka sõidumeeriku 2. versiooni tehniline kirjeldus lisatakse kokkuleppe lisa uue liitena 1C, tuleks artiklis 10 viidata nendele kirjeldustele, mida tuleb pidada kokkuleppe nõuetele vastavaks alates kokkuleppe asjaomase muudatuse jõustumise kuupäevast.

5.2 Artikli 13 muudatus, millega nähakse ette ülemineku periood aruka sõidumeeriku rakendamiseks

Artiklis 13 on sätestatud nelja-aastane ülemineku periood, enne kui sõidumeeriku tehniline kirjeldus muutub AETRi osalistele kohustuslikuks. Aruka sõidumeeriku 2. versiooni puhul tuleks esmakordselt registreeritud sõidukitele paigaldada arukas sõidumeerik hiljemalt 31. detsembriks 2025. Rahvusvahelises transpordis kasutatavatele sõidukitele tuleks arukas sõidumeerik paigaldada hiljemalt 31. detsembriks 2027.

5.3. Artikli 14 muudatus, et piirkondliku integratsiooni organisatsioonidel oleks võimalik AETRiga ühineda

Artikliga 14 on AETRiga ühinemise võimalus piiratud riikidega, kes on UNECE liikmed, või riikidega, kellel on UNECEs nõuandev pädevus. ELi ühinemise võimaldamiseks tuleb artiklit 14 muuta, et ka piirkondliku integratsiooni organisatsioonidel oleks õigus kokkuleppega ühineda.

5.4 Artikli 22 muudatus, et kohaldada kõnealuses artiklis sätestatud menetlust aruka sõidumeeriku tehnilise kirjelduse muutmiseks

Kokkuleppe artiklis 22 sätestatud menetlust tuleks kohaldada ka aruka sõidumeeriku 2. versiooni suhtes, mis määratletakse uues 1C liites. Artikkel 22a peaks jääma kokkuleppes muutmata ja seda kohaldatakse digitaalse sõidumeeriku suhtes ka edaspidi.

5.5 Aruka sõidumeeriku tehnilise kirjelduse lisamine AETRi 1C liitena

Aruka sõidumeeriku 2. versiooni tehniliste kirjelduste terviktekst tuleks lepingusse lisada lepingu lisa 1C liitena. 1C liidet käsitlev ELi ettepanek valmib 2021. aastal. See töötatakse välja 8. aprillil 2020 liidu nimel esitatud kirjelduste (aruka sõidumeeriku 1. versioon) ja määruse (EL) 2020/1054 alusel 2021. aastal komisjoni poolt vastu võetavate ELi kirjelduste alusel.

5.6 Tüübikinnitustunnistuse muudatus, et lisada aruka sõidumeeriku ja selle osade tüübikinnitused

2. liite III peatükis sätestatud tüübikinnitustunnistust tuleb muuta selliselt, et tunnistuse kohaldamisala hõlmaks 1C liidet, st arukat sõidumeerikut.

6. ÕIGUSLIK ALUS

6.1 Menetlusõiguslik alus

6.1.1 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.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase kokkuleppe osaline⁸.

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“⁹.

6.1.2 Kohaldamine käesoleval juhul

Maanteetranspordi tööühm (SC.1) on UNECE loodud organ.

Õigusakt, milles maanteetranspordi tööühma kutsutakse üles kokku leppima enne muudatuste esitamist Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile vastuvõtmiseks vastavalt kokkuleppe artiklile 21, on õigusliku toimega akt. Vastavalt AETRI artiklile 14 muutub kavandatud õigusakt rahvusvahelise õiguse raames selle poolte jaoks siduvaks.

Kavandatava aktiga ei täiendata ega muudeta kokkuleppe institutsioonilist raamistikku.

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

6.2 Materiaalõiguslik alus

6.2.1 Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kaht eesmärki või reguleeritakse kaht 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.

6.2.2 Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava õigusakti peamine eesmärk ja sisu on seotud transpordipoliitikaga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus artikkel 91.

⁸ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁹ Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

6.3 Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikkel 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9.

7. KAVANDATAVA ÕIGUSAKTI AVALDAMINE

On asjakohane avaldada kokkuleppe muudatused pärast nende vastuvõtmist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (AETR) eksperdirühmas ja maanteetranspordi töörühmas

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutav Euroopa kokkulepe (edaspidi „AETR“)¹⁰ jõustus 5. jaanuaril 1976. Seda muudeti viimati 20. septembril 2010.
- (2) AETRi artikli 21 kohaselt võib iga kokkuleppeosaline esitada Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile kokkuleppe muutmise ettepanekuid. Enne ettepanekute esitamist ÜRO peasekretärile arutatakse neid kõigepealt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) maanteetranspordi töörühmas (SC.1).
- (3) AETRi eksperdirühm peaks oma 25. kavandatud istungil, mis toimub 2021. aasta veebruaris, ja SC.1 oma 116. kavandatud istungil, mis toimub 2021. aasta oktoobris, arutama AETRi muudatusi, et juurutada arukas sõidumeerik.
- (4) AETRi artiklis 22a on sätestatud, et AETRi osalised võtavad digitaalseid sõidumeerikuid käsitlevad nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85¹¹ muudatused automaatselt üle ilma ametliku konsulteerimise või hääletuseta. Asjaolu, et AETRi osalised ei saa osaleda digitaalse sõidumeeriku tehnilise kirjelduse väljatöötamise ja vastuvõtmise protsessis, on olnud teatavate kokkuleppeosaliste jaoks oluline rahulolematuse allikas. Komisjon tõdeb oma teatises „Digitaalne sõidumeerik: edaspidised tegevussuunad“,¹² et kõnealune mehhanism seab ohtu digitaalse sõidumeeriku õige ja ühtlustatud kasutuselevõtu liitu mittekuuluvate kokkuleppeosaliste poolt. Seetõttu on liidu huvides muuta digitaalseid sõidumeerikuid käsitlevat otsustusprotsessi ja teha AETRi eksperdirühmale ettepanek kohaldada artikli 22 lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud menetlust aruka sõidumeeriku tehnilise kirjelduse lisamiseks AETRi. Artikkel 22a peaks jääma kehtima sõidumeeriku varasemate versioonide võimalike tulevaste muudatuste suhtes.
- (5) AETRi artiklis 10 on sätestatud, et määrusele (EMÜ) nr 3821/85 vastava sõidumeeriku konstruktsioon, paigaldamine, kasutamine ja katsetamine loetakse AETRi nõuetele

¹⁰ EÜT L 95, 8.4.1978, lk 1.

¹¹ Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8).

¹² KOM(2011) 454 (lõplik).

vastavaks. Artiklit 10 tuleks muuta, et lisada viide aruka sõidumeeriku tehnilisele kirjeldusele, mida tuleks käsitada AETRI nõuetele vastavana alates AETRI lisa 1C liite jõustumise kuupäevast.

- (6) AETRis aruka sõidumeeriku juurutamise täpne kuupäev tuleks sätestada AETRI artiklis 13 üleminekusätete kohta.
- (7) AETRI artikli 14 kohaselt ei saa kokkuleppega ühineda muud organid kui UNECE liikmeks olevad riigid ja riigid, kellel on UNECEs nõuandev pädevus. Selleks et liit saaks AETRiga ühineda, tuleks muuta artiklit 14 nii, et selle artikli kohaselt saaksid piirkondliku integratsiooni organisatsioonid AETRiga ühineda.
- (8) Liidu AETRiga ühinemise poolt on mitu asjaolu. Esiteks on liidul ainupädevus rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna töö valdkonnas, nagu kinnitati kohtuasjas 22/70. Teiseks tagaks liidu ühinemine kokkuleppega liidu huvide tulemusliku esindamise AETRI raames. Lisaks on liidu saamine kokkuleppeosaliseks põhjendatud AETRI ja kavandatud otsustusprotsessi eripäraga.
- (9) Aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus, mis lisatakse AETRI selle lisa 1C liitena, tuleks välja töötada AETRI eksperdirühmale liidu nimel 8. aprillil 2020 esitatud kirjelduste ning nende kirjelduste alusel, mille komisjon võtab 2021. aastal vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1054¹³ alusel.
- (10) Digitaalsete sõidumeerikute tüübikinnitustunnistust, mis on sätestatud AETRI lisa 2. liite III peatükis, tuleks muuta nii, et seda saaks kasutada ka arukate sõidumeerikute ja nende osade kinnitamiseks.
- (11) On asjakohane kindlaks määrata liidu nimel AETRI eksperdirühmas ja maanteetranspordi töörühmas võetav seisukoht, et saavutada autovedudel kasutatavate sõidumeerikute valdkonnas üleeuroopaline ühtlustamine.
- (12) Liidu seisukoha esitavad üheskoos tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on AETRI eksperdirühma ja UNECE maanteetranspordi töörühma liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna töö alase Euroopa kokkuleppe (AETR) eksperdirühma 25. istungil ja UNECE maanteetranspordi töörühma 116. istungil võetav seisukoht on kooskõlas käesoleva otsuse lisas esitatud AETRI kavandatud muudatustega.

Esimeses lõigus nimetatud seisukoha vormilistes ja väiksemates muudatustes võidakse kokku leppida ilma kõnealust seisukohta muutmata.

Artikkel 2

¹³

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

1. Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad üheskoos tegutsevad liidu liikmesriigid, kes on AETRI eksperdirühma ja UNECE maanteetranspordi töörühma liikmed.
2. Liikmesriigid teatavad kavandatavatest muudatustest AETRI eksperdirühmale.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*