

V Bruseli 28. mája 2024
(OR. en)

10420/24

Medziinštitucionálny spis:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	28. mája 2024
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2024) 219 final
Predmet:	Návrh - ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na Svetovom fóre Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, pokiaľ ide o návrhy na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, o návrh nového predpisu OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík v prípade protektorovaných pneumatík, o návrhy na zmeny globálnych technických predpisov OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24, ako aj o návrh na zmenu spoločnej rezolúcie OSN č. 1

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2024) 219 final.

Príloha: COM(2024) 219 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 28. 5. 2024
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na Svetovom fóre Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, pokiaľ ide o návrhy na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, o návrh nového predpisu OSN o miere prilnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík v prípade protektorovaných pneumatík, o návrhy na zmeny globálnych technických predpisov OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24, ako aj o návrh na zmenu spoločnej rezolúcie OSN č. 1

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má v mene EÚ zaujať na Svetovom fóre Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29), pokiaľ ide o prijatie zmien súčasných predpisov OSN.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Revidovaná dohoda z roku 1958 a paralelná dohoda

Existujú dve dohody na vypracúvanie harmonizovaných požiadaviek na odstránenie technických prekážok obchodu s motorovými vozidlami medzi zmluvnými stranami Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a na zabezpečenie toho, aby motorové vozidlá ponúkali vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Ide o:

- dohodu EHK OSN o prijímaní jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe uvedených predpisov (ďalej len „revidovaná dohoda z roku 1958“) a
- dohodu o zavedení globálnych technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktorými majú byť vybavené a/alebo ktoré majú byť použité na kolesových vozidlách („paralelná dohoda“).

Revidovaná dohoda z roku 1958 nadobudla pre EÚ platnosť 24. marca 1998 a paralelná dohoda 15. februára 2000. Na prácu súvisiacu s týmito dohodami dohliada pracovná skupina WP.29.

2.2. Svetové fórum Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách

Pracovná skupina WP.29 poskytuje jedinečný rámec pre globálne harmonizované predpisy o vozidlách. WP.29 je stála pracovná skupina pôsobiaca v inštitucionálnom rámci OSN s osobitným mandátom a osobitným rokovacím poriadkom. Funguje ako globálne fórum, ktoré umožňuje otvorenú diskusiu o predpisoch pre motorové vozidlá a o vykonávaní revidovanej dohody z roku 1958 a paralelnej dohody. Každý člen OSN a akákoľvek organizácia regionálnej hospodárskej integrácie zriadená členmi OSN sa môže v plnej miere zúčastňovať na činnostiach pracovnej skupiny WP.29 a stať sa zmluvnou stranou dohôd o vozidlách, na ktoré pracovná skupina WP.29 dohliada. Európska únia je zmluvnou stranou uvedených dohôd¹.

Pracovná skupina WP.29 EHK OSN zasadá trikrát ročne: v marci, júni a novembri. S cieľom zohľadniť technický pokrok môže WP.29 na každom zasadnutí prijať:

nové predpisy OSN,

nové rezolúcie OSN,

nové globálne technické predpisy OSN (GTP OSN),

zmeny predpisov a rezolúcií OSN podľa revidovanej dohody z roku 1958, ako aj a

¹ Rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

Rozhodnutie Rady 2000/125/ES z 31. januára 2000, týkajúce sa uzavretia Dohody o zavedení globálnych technických nariadení pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktorými majú byť vybavené a/alebo použité na kolesové vozidlá (paralelná dohoda) (Ú. v. ES L 35, 10.2.2000, s. 12).

zmeny globálnych technických predpisov OSN a rezolúcií podľa paralelnej dohody.

Pred každým zasadnutím WP.29 diskutujú o týchto zmenách na technickej úrovni špecializované pomocné orgány WP.29.

WP.29 môže následne prijať návrhy:

kvalifikovanou väčšinou prítomných zmluvných strán hlasujúcich v prospech návrhov podľa revidovanej dohody z roku 1958 alebo

zhodným hlasovaním prítomných zmluvných strán hlasujúcich v prospech návrhov podľa paralelnej dohody.

Pred každým zasadnutím pracovnej skupiny WP.29 sa rozhodnutím Rady podľa článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) stanovuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene EÚ, pokiaľ ide o:

nové predpisy OSN, globálne technické predpisy OSN a rezolúcie OSN, a

zmeny, dodatky a korigendá k predpisom OSN, globálnym technickým predpisom OSN a rezolúciám OSN.

2.3. Pripravovaný akt WP.29

Na svojom 193. zasadnutí od 25. do 28. júna 2024 môže WP.29 prijať sériu:

návrhov na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155,

návrh nového predpisu OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík pre protektorované pneumatiky,

návrhy na zmeny globálnych technických predpisov (GTP) OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24, a

návrh na zmenu spoločnej rezolúcie č. 1.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE EÚ

Systém WP.29 posilňuje medzinárodnú harmonizáciu noriem pre vozidlá. Pri dosahovaní tohto cieľa zohráva kľúčovú úlohu revidovaná dohoda z roku 1958. Výrobcovia z EÚ môžu používať spoločný súbor predpisov o typovom schvaľovaní s vedomím, že zmluvné strany uznajú, že ich výrobky sú v súlade s ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Vďaka tomu mohlo byť nariadením (ES) č. 661/2009 o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel zrušených viac ako 50 smerníc EÚ, ktoré boli nahradené zodpovedajúcimi predpismi vypracovanými na základe revidovanej dohody z roku 1958.

Podobný prístup sa uplatňuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858². Stanovujú sa v ňom správne ustanovenia a technické požiadavky na typové schvaľovanie a uvádzanie všetkých nových vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na trh. Týmto nariadením sa predpisy prijaté na základe revidovanej dohody z roku 1958 začlenili do systému EÚ v oblasti typového schvaľovania buď v podobe požiadaviek na typové schvaľovanie, alebo ako alternatíva k právnym predpisom EÚ.

Keď WP.29 prijme návrh nového predpisu OSN alebo zmeny existujúceho predpisu OSN, výkonný tajomník EHK OSN oznámi príslušný akt zmluvným stranám. Ak blokujúca menšina zmluvných

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

strán nevznesie námietku do 6 mesiacov, akt nadobudne účinnosť. Každá zmluvná strana potom môže akt transponovať do svojich uplatniteľných vnútroštátnych pravidiel. V EÚ sa transpozičný proces zavŕši uverejnením aktu v *Úradnom vestníku EÚ*.

Pozíciu EÚ treba stanoviť, pokiaľ ide o tieto akty:

- návrhy na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, ktorými sa aktualizujú ustanovenia, pokiaľ ide o:
 - brzdenie ťažkých vozidiel – cieľom navrhovaných zmien je prispôbiť predpis tak, aby sa umožnilo schvaľovanie vozidiel vybavených systémom automatizovanej jazdy aj manuálnym jazdným režimom,
 - brzdenie osobných vozidiel – cieľom navrhovaných zmien je prispôbiť predpis tak, aby sa umožnilo schvaľovanie vozidiel vybavených systémom automatizovanej jazdy aj manuálnym jazdným režimom,
 - ochranné prilby – cieľom navrhovaných zmien je zaviesť alternatívu (t. j. pevný simulátor) k aktuálne používanej skúšobnej metóde (t. j. deformovateľnému simulátoru), uľahčiť konštrukciu simulátora a zlacniť overovanie vo vzťahu k celkovým nákladom na skúšky,
 - pneumatiky pre osobné vozidlá a ich prípojné vozidlá – navrhované zmeny umožňujú iné technické riešenia merania celkovej šírky pneumatík, vďaka čomu sa uľahčia technické inovácie,
 - emisie hluku motocyklov – navrhovanými zmenami sa aktualizuje odkaz na skúšobnú dráhu podľa normy ISO 10844 zodpovedajúcu najnovšiemu stavu techniky,
 - emisie vznetových a zážihových motorov (LPG a CNG) – cieľom navrhovaných zmien je povoliť používanie vodíka ako paliva na účely typového schvaľovania ťažkých úžitkových vozidiel z hľadiska emisií. Cieľom tejto zmeny je integrovať len jednopalivové vodíkové motory,
 - hluk vozidiel kategórie M a N – navrhovanými zmenami sa zavádzajú opravy a objasnenia týkajúce sa vymedzenia výkonu, kalibrácie, korekcie teploty a posúdenia referenčného zvuku boli zahrnuté na základe skúseností s poslednými zmenami tohto predpisu,
 - pneumatiky pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá – v navrhovaných zmenách sa stanovuje, že maximálna celková šírka pneumatík označených symbolom „A“ „konfigurácia montáže pneumatiky na ráfik“ zahŕňa 4 % toleranciu. Okrem toho sa nimi zosúlaďuje príloha 9 s prílohou 1, vďaka čomu môžu schvaľovacie úrady dať do súvisu príslušné protokoly,
 - emisie hluku mopedov – navrhovanými zmenami sa aktualizuje odkaz na skúšobnú dráhu podľa normy ISO 10844 zodpovedajúcu najnovšiemu stavu techniky,
 - brzdy motocyklov – cieľom navrhovaných zmien je opraviť neúmyselný nesúlad medzi prechodnými ustanoveniami pre novú sériu zmien 06 predpisu OSN č. 78 a všeobecnými usmerneniami pre prechodné ustanovenia v predpisoch OSN,
 - mechanizmus riadenia – cieľom navrhovaných zmien je objasniť ustanovenia o automaticky ovládanej funkcii riadenia diaľkovo ovládaného parkovania kategórie A pre jazdné súpravy. V súčasnej definícii sa stanovuje maximálna vzdialenosť 6 m od motorového vozidla, ktorá je nedostatočná v situáciách, ak na prevádzku dohliada vodič nachádzajúci sa za jazdnou súpravou. Okrem toho cieľom návrhu je prispôbiť predpis tak, aby sa umožnilo schvaľovanie vozidiel vybavených systémom automatizovanej jazdy aj manuálnym jazdným režimom,

- emisie vozidiel kategórie M₁ a N₁ – navrhovanými zmenami sa umožňuje výpočet hodnôt jazdného zaťaženia z hodnôt stanovených podľa GTP OSN č. 15 (WLTP) a zosúladienie predpisu OSN č. 83 s predpisom OSN č. 154. Cieľom navrhovaných zmien je okrem toho zaviesť opravy a objasnenia, aby vozidlá, ktoré patria do jedného „typu vozidla vzhľadom na emisie“ v súlade s predpisom OSN č. 154, naďalej spĺňali požiadavky tohto predpisu. Návrhom sa napokon dosahuje väčšia zrozumiteľnosť, pokiaľ ide o požiadavky spojené s rôznymi emisnými znakmi EA, EB a EC;
- meranie čistého výkonu a 30-minútového výkonu – cieľom navrhovaných zmien je objasniť a aktualizovať požiadavky na montáž pomocných zariadení pri skúšaní čistého výkonu alebo 30-minútového výkonu elektrických hnacích jednotiek. Navrhuje sa vypustiť požiadavku, aby bolo čerpadlo a termostat umiestnené na skúšobnom zariadení v rovnakej relatívnej polohe ako vo vozidle,
- jednotné ustanovenia týkajúce sa typového schvaľovania motorov montovaných do poľnohospodárskych a lesných traktorov a necestných pojazdných strojov vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok z motora – cieľom navrhovaných zmien je opraviť typografické chyby, ako aj umožniť používanie vodíka ako paliva na účely schvaľovania spaľovacích motorov montovaných do poľnohospodárskych a lesných traktorov a necestných pojazdných strojov,
- vozidlá s elektrickou hnacou sústavou – navrhovanými zmenami sa zavádza označovanie, ktoré pomôže záchranným službám určiť, ako sa približovať k autobusom a nákladným vozidlám vybaveným elektrickou hnacou sústavou v prípade požiaru, najmä dobývateľného zásobníka energie (REESS) vozidla alebo v prípade poškodenia REESS v dôsledku nehody,
- emisie CO₂/spotreba paliva – navrhovanými zmenami sa umožní uplatňovanie alternatívneho postupu overovania spotreby elektrickej energie v rámci overovania zhody výroby a zmenia sa požiadavky na nabíjačky a metóda merania elektrického prúdu REESS v prípade hybridnej elektrickej hnacej sústavy. Obe zmeny sú v súlade s metódou a postupmi, ktoré sú už zahrnuté v sérii zmien 02 predpisu OSN č. 154,
- protektorované pneumatiky pre osobné vozidlá a ich prípojné vozidlá – navrhovanými zmenami sa požiadavky na mieru príľnavosti protektorovaných pneumatík na snehu presúvajú z predpisu OSN č. 108 do nového osobitného predpisu OSN o typovom schvaľovaní protektorovaných pneumatík tried C₁, C₂ a C₃, pokiaľ ide o ich mieru príľnavosti na snehu a/alebo klasifikáciu ako záberová pneumatika. Odstránia sa tým ťažkosti, ktorým v praxi čelili výrobcovia protektorovaných pneumatík a orgány typového schvaľovania, pokiaľ ide o schvaľovanie protektorovacích zariadení slúžiacich na výrobu „pneumatík na použitie v náročných snehových podmienkach“ a overovanie zhody výroby týchto protektorovaných pneumatík,
- protektorované pneumatiky pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá – navrhovanými zmenami sa požiadavky na mieru príľnavosti protektorovaných pneumatík na snehu a ich klasifikácia ako záberových pneumatík presúvajú z predpisu OSN č. 109 do nového osobitného predpisu OSN o typovom schvaľovaní protektorovaných pneumatík tried C₁, C₂ a C₃, pokiaľ ide o ich mieru príľnavosti na snehu a/alebo klasifikáciu ako záberová pneumatika. Odstránia sa tým ťažkosti, ktorým v praxi čelili výrobcovia protektorovaných pneumatík a orgány typového schvaľovania, pokiaľ ide o schvaľovanie protektorovacích zariadení slúžiacich na výrobu „pneumatík na použitie v náročných snehových podmienkach“ a overovanie zhody výroby týchto protektorovaných pneumatík,

- valivý odpor pneumatík, hluk valenia a príľnavosť za mokra – navrhovanými zmenami sa zlepši reprodukovateľnosť skúšobnej metódy príľnavosti na snehu nahradením súčasných referenčných pneumatík C3 SRTT (standard reference test tyre, t. j. štandardná referenčná skúšobná pneumatika, ďalej len „SRTT“) 19,5 a 22,5 novými referenčnými pneumatikami C3 SRTT 19,5 a 22,5 s lamelovitými prvkami. Okrem viacerých redakčných zmien sa v mnohých odsekoch aktualizuje odkaz na normy ISO a uvádza sa nový vzorec na výpočet korekcie teploty pre emisie hluku valenia pneumatík tried C_1 a C_2 . Návrhom sa zaviedla aj nová metodika na meranie oderu pneumatík triedy C_1 ,
- jednotné ustanovenia týkajúce sa typového schvaľovania spaľovacích motorov montovaných do poľnohospodárskych a lesných traktorov a necestných pojazdných strojov vzhľadom na meranie čistého výkonu, čistého krútiaceho momentu a mernú spotrebu paliva – cieľom navrhovaných zmien je opraviť typografické chyby, ako aj umožniť používanie vodíka ako paliva na účely schvaľovania spaľovacích motorov montovaných do poľnohospodárskych a lesných traktorov a necestných pojazdných strojov, vzhľadom na meranie čistého výkonu, čistého krútiaceho momentu a mernú spotrebu paliva,
- zdokonalené detské zadržiavacie systémy – cieľom navrhovaných zmien je umožniť montáž ochranného zariadenia figuríny na skúšobné zariadenie pri dynamickej čelnej skúške s univerzálnym podporným vankúšom bez poškodenia krku figuríny,
- vozidlá s vodíkovými palivovými článkami – navrhovanými zmenami sa opravujú odkazy, ktoré boli zahrnuté počas transpozície GTP č. 13 fázy 1 do pôvodnej série zmien predpisu OSN č. 134 a ktoré boli skopírované do série zmien 01 predpisu OSN č. 134,
- tiché cestné vozidlá – navrhovanými zmenami sa obmedzujú neistoty merania počas merania hladiny zvuku v tretinooktávovom pásme a znižujú existujúce sivé zóny v kontexte vydávania schválení. Okrem toho sa rieši správanie systému zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) pri rýchlosti vozidla vyššej ako 20 km/h a pri spätnom chode, čím sa zabezpečí funkčná interakcia medzi týmto predpisom a požiadavkami v iných predpisoch v oblasti maximálnej prípustnej hladiny zvuku v rozsahu rýchlostí systému AVAS a dodatočných ustanovení o emisiách zvuku (ASEP) alebo dodatočnými ustanoveniami o emisiách zvuku pri skutočnej jazde,
- retroreflexné zariadenia – navrhovanými zmenami sa zosúladí postup, ktorý sa má dodržiavať v prípade odrazu na povrchu retroreflexného zariadenia na účely merania koeficientu svietivosti aj merania farby. V súčasnosti je postup merania odlišný, čo môže mať za následok, že v rôznych laboratóriách sa namerajú rôzne farebné súradnice, a
- kybernetická bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti – cieľom návrhu je rozšíriť rozsah pôsobnosti predpisu OSN č. 155 tak, aby zahŕňal všetky vozidlá kategórie L,
- návrh nového predpisu OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík v prípade protektorovaných pneumatík – tento nový predpis OSN sa navrhuje v záujme riešenia ťažkostí, ktorým v praxi čelili výrobcovia protektorovaných pneumatík a schvaľovacie úrady, pokiaľ ide o existujúce požiadavky týkajúce sa schvaľovania protektorovacích zariadení slúžiacich na výrobu pneumatík na použitie v náročných snehových podmienkach a overovania zhody výroby týchto protektorovaných pneumatík. Tento návrh súvisí s návrhmi, ktorými sa z predpisov OSN č. 108 a 109 vypúšťajú požiadavky na mieru príľnavosti protektorovaných pneumatík na snehu, a

- návrhy na zmeny GTP OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24 s cieľom aktualizovať ustanovenia, pokiaľ ide o:
 - bezpečnosť chodcov – navrhované zmeny sa týkajú vypracovania ustanovení, ako aj nevyhnutných predpokladov pre skúšky vozidiel vybavených použiteľnými systémami ochrany chodcov bez toho, aby došlo k zmene nárazových závaží v tvare hlavy a ich príslušných parametrov pri skúškach vrchnej strany kapoty,
 - vozidlá s vodíkovými palivovými článkami – navrhovanými zmenami sa opravujú redakčné chyby v znení zmeny 1 GTP OSN č. 13,
 - určovanie výkonu elektrifikovaného vozidla (DEVP) – navrhovanými zmenami sa vylepšujú definície, špecifikácie a zavádza sa koncepcia radu vozidiel a s cieľom zahrnúť vysoko integrované hnacie sústavy sa stanovuje dodatočná skúšobná metóda podľa ISO (TP1), pri ktorej sa používa pomer rozdelenia výkonu medzi dvoma vetvami hnacej sústavy uvádzaný palubnou signalizáciou,
 - životnosť batérie vo vozidle v prípade elektrifikovaných ľahkých úžitkových vozidiel – navrhovanými zmenami sa zavádzajú požiadavky na overenie virtuálnej vzdialenosti nahlásenej výrobcom, a
 - laboratórne meranie emisií z bŕzd v prípade ľahkých úžitkových vozidiel – navrhovanými zmenami sa zavádza postup na určenie koeficientov podielu trecieho brzdenia špecifických pre vozidlo, ktoré sa majú použiť v GTP na meranie tuhých častíc z opotrebovania bŕzd a počtu emisií tuhých častíc z bŕzd používaných v ľahkých úžitkových vozidlách do 3,5 tony.

WP.29 plánuje o týchto návrhoch hlasovať na svojom zasadnutí 25. až 28. júna 2024.

Okrem toho treba stanoviť pozíciu EÚ, pokiaľ ide o:

- návrh na zmenu 4 spoločnej rezolúcie č. 1 – navrhovanými zmenami sa zavádzajú špecifikácie, pokiaľ ide o kvalifikáciu modelov ľudského tela na určenie času nárazu hlavy chodca ako predpokladu použiteľných systémov ochrany chodcov v súlade s požiadavkami GTP OSN č. 9,
- návrh na zmenu interpretačného dokumentu k predpisu OSN č. 155 – cieľom návrhu je zosúladiť interpretačný dokument so súbežným návrhom na zmenu predpisu OSN č. 155, ktorým sa rozširuje rozsah pôsobnosti predpisu na všetky vozidlá kategórie L,
- návrh usmernení a odporúčaní týkajúcich sa požiadaviek na bezpečnosť, posudzovanie a skúšobné metódy systémov automatizovanej jazdy (ADS), ktoré poslúžia pre vývoj v oblasti regulácie, a
- návrh na zmenu všeobecných usmernení pre regulačné postupy Organizácie Spojených národov a prechodných ustanovení v predpisoch OSN – v návrhu sa ďalej objasňuje uplatňovanie prechodných ustanovení v predpisoch OSN.

EÚ by mala uvedené akty podporiť, pretože sú v súlade s jej politikou v oblasti jednotného trhu, pokiaľ ide o automobilový priemysel s ohľadom na bezpečnosť, automatizáciu a emisie, a sú aj v súlade s jej politikami v oblasti dopravy, klímy a energetiky.

Všetky uvedené akty majú veľmi pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť automobilového sektora EÚ a medzinárodný obchod. Hlasovanie za uvedené akty by podporilo technologický pokrok, prinieslo úspory z rozsahu, zabránilo rozdrobeniu jednotného trhu a zabezpečilo, aby sa normy v oblasti automobilového priemyslu uplatňovali v celej EÚ rovnako.

Externá expertíza nie je pre tento návrh relevantná. Tento návrh však preskúmal technický výbor pre motorové vozidlá.

4. PRÁVNÝ ZÁKLAD

4.1. Procesnoprávny základ

4.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovuje, že Rada prijíma rozhodnutia, ktorými sa určujú „pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.“

Pojem „akty s právnymi účinkami“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Pojem „akty s právnymi účinkami“ zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ“³.

4.1.2. Uplatnenie na tento prípad

WP.29 je orgán, v ktorom zmluvné strany EHK OSN rokujú o vykonávaní revidovanej dohody z roku 1958 a paralelnej dohody.

Akty, ktoré má WP.29 schváliť, sú akty s právnymi účinkami.

Predpisy OSN stanovené v rámci pripravovaného aktu budú pre EÚ záväzné. Spolu s rezolúciou OSN a globálnymi technickými predpismi OSN a budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ v oblasti typového schvaľovania vozidiel.

Pripravované akty nedopĺňajú ani nemenia inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

4.2. Hmotnoprávny základ

4.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene EÚ.

Pripravovaný akt môže mať dva ciele alebo dve zložky, z ktorých možno jeden, resp. jednu určiť za hlavný/hlavnú a druhý/druhú len za vedľajší/vedľajšiu. V tomto prípade musí byť rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý zodpovedá hlavnému alebo prevažujúcemu cieľu alebo zložke.

4.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavným cieľom a obsahom pripravovaného aktu je aproximácia právnych predpisov. Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 114 ZFEÚ.

4.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 114 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

³ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať na Svetovom fóre Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, pokiaľ ide o návrhy na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, o návrh nového predpisu OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík v prípade protektorovaných pneumatík, o návrhy na zmeny globálnych technických predpisov OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24, ako aj o návrh na zmenu spoločnej rezolúcie OSN č. 1

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Rozhodnutím Rady 97/836/ES¹ Únia pristúpila k Dohode Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov („EHK OSN“), ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („revidovaná dohoda z roku 1958“). Revidovaná dohoda z roku 1958 nadobudla platnosť 24. marca 1998.
- (2) Rozhodnutím Rady 2000/125/ES² Únia pristúpila k Dohode o zavedení globálnych technických nariadení pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktorými majú byť vybavené a/alebo použité na kolesové vozidlá („paralelná dohoda“). Paralelná dohoda nadobudla platnosť 15. februára 2000.
- (3) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858³ sa stanovujú administratívne ustanovenia a technické požiadavky na typové schvaľovanie a uvádzanie všetkých nových vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na trh. Uvedeným nariadením sa predpisy prijaté na základe revidovanej dohody z roku 1958 (ďalej len „predpisy OSN“) začlenili do systému EÚ v oblasti typového schvaľovania buď v podobe požiadaviek na typové schvaľovanie, alebo ako alternatíva k právnym predpisom Únie.

¹ Rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

² Rozhodnutie Rady 2000/125/ES z 31. januára 2000, týkajúce sa uzavretia Dohody o zavedení globálnych technických nariadení pre kolesové vozidlá, vybavenie a časti, ktorými majú byť vybavené a/alebo použité na kolesové vozidlá (paralelná dohoda) (Ú. v. ES L 35, 10.2.2000, s. 12).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (4) Podľa článku 1 revidovanej dohody z roku 1958 a článku 6 paralelnej dohody môže Svetové fórum EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29) prijímať návrhy na zmeny predpisov OSN, globálnych technických predpisov OSN a rezolúcií OSN, ako aj návrhy nových predpisov OSN, globálnych technických predpisov OSN a rezolúcií OSN o typovom schvaľovaní vozidiel. Okrem toho môže pracovná skupina WP.29 EHK OSN podľa uvedených ustanovení prijímať návrhy na povolenie vypracovať zmeny GTP OSN alebo vypracovať nové GTP OSN a môže prijímať návrhy na predĺženie mandátov týkajúcich sa GTP OSN.
- (5) Na 193. zasadnutí Svetového fóra EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, ktoré sa má konať 25. až 28. júna 2024, môže WP.29 prijať návrhy na zmeny predpisov OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, návrh nového predpisu OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík pre protektorované pneumatiky, návrhy na zmeny GTP OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24, a návrh na zmenu spoločnej rezolúcie č. 1.
- (6) Predpisy OSN budú pre Úniu záväzné. Spolu s rezolúciou OSN a globálnymi technickými predpismi OSN a budú môcť rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnych predpisov EÚ v oblasti typového schvaľovania vozidiel. Preto je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má v mene Únie zaujať vo WP.29, pokiaľ ide o prijatie uvedených návrhov.
- (7) S cieľom zohľadniť skúsenosti a technický rozvoj treba zmeniť alebo doplniť požiadavky týkajúce sa určitých aspektov alebo charakteristík, na ktoré sa vzťahujú predpisy OSN č. 13, 13-H, 22, 30, 41, 49, 51, 54, 63, 78, 79, 83, 85, 96, 100, 101, 108, 109, 117, 120, 129, 134, 138, 150 a 155, spoločná rezolúcia OSN č. 1 a GTP OSN č. 9, 13, 21, 22 a 24.
- (8) S cieľom umožniť technický pokrok a zvýšiť bezpečnosť, ako aj znížiť environmentálnu stopu, treba prijať nový predpis OSN o miere príľnavosti na snehu a klasifikácii záberových pneumatík v prípade protektorovaných pneumatík.
- (9) Tieto návrhy sú v súlade s politikou EÚ v oblasti vnútorného trhu týkajúcou sa automobilového priemyslu, pokiaľ ide o bezpečnosť, automatizáciu a emisie, ako aj s jej politikami v oblasti dopravy, klímy a energetiky, pričom majú veľmi pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť automobilového sektora EÚ a medzinárodný obchod.
- (10) Vzhľadom na uvedené prínosy sa navrhuje hlasovať za tieto návrhy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má v mene Únie zaujať na 193. zasadnutí Svetového fóra EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, ktoré sa má konať od 25. do 28. júna 2024, je hlasovať za návrhy uvedené v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*