

Brusel 22. října 2024
(OR. en)

14778/24

Interinstitucionální spis:
2024/0269(NLE)

MI 874
ENT 195
UNECE 19

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	22. října 2024
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2024) 486 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v rámci Světového fóra Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel k návrhům změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, a 171, k návrhu nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu, nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu, o návrzích změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14, o návrhu změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla, o návrhu změny vzájemného usnesení OSN č. 1 a o návrhu mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2024) 486 final.

Příloha: COM(2024) 486 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 22.10.2024
COM(2024) 486 final

2024/0269 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v rámci Světového fóra Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel k návrhům změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, a 171, k návrhu nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu, nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu, o návrzích změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14, o návrhu změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla, o návrhu změny vzájemného usnesení OSN č. 1 a o návrhu mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí, kterým se stanoví postoj, jenž má být jménem EU zaujat v rámci Světového fóra Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29) k přijetí změn stávajících předpisů OSN.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1 Revidovaná dohoda z roku 1958 a paralelní dohoda

Mezi smluvními stranami Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) jsou uzavřeny dvě dohody, jejichž cílem je vypracovat harmonizované požadavky na odstranění technických překážek obchodu s motorovými vozidly a zajistit, aby motorová vozidla skýtala vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Jedná se o:

- Dohodu EHK OSN o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a konstrukční části, které lze montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“) a
- Dohodu o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech (dále jen „paralelní dohoda“).

Dohody pro EU vstoupily v platnost dne 24. března 1998 a 15. února 2000. Na práci související s těmito dohodami dohlíží skupina WP.29.

2.2 Světové fórum Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel

Skupina WP.29 poskytuje jedinečný rámec pro celosvětově harmonizované předpisy týkající se vozidel. WP.29 je stálá pracovní skupina působící v institucionálním rámci Organizace spojených národů, která má své zvláštní pověření a zvláštní jednací řád. Funguje jako celosvětové fórum, které umožňuje otevřené diskuse o předpisech týkajících se motorových vozidel a o provádění revidované dohody z roku 1958 a paralelní dohody. Každá členská země Organizace spojených národů a jakákoli organizace regionální hospodářské integrace založená zeměmi, které jsou členy OSN, se může plně zapojit do činnosti skupiny WP.29 a může se stát smluvní stranou dohod týkajících se vozidel spravovaných v rámci skupiny WP.29. EU je smluvní stranou těchto dohod¹.

Skupina WP.29 EHK OSN zasedá třikrát ročně – v březnu, červnu a listopadu. Na každém zasedání může skupina WP.29 za účelem zohlednění technického pokroku přijmout:

nové předpisy OSN,

nová usnesení OSN,

¹ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

Rozhodnutí Rady 2000/125/ES ze dne 31. ledna 2000 o uzavření Dohody o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech („paralelní dohoda“) (Úř. věst. L 35, 10.2.2000, s. 12).

nové celosvětové technické předpisy OSN,

změny předpisů a usnesení OSN na základě revidované dohody z roku 1958 a

změny celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN na základě paralelní dohody.

Před každým zasedáním skupiny WP.29 se tyto změny projednají na technické úrovni v rámci specializovaných pomocných orgánů WP.29.

Následně může skupina WP.29 přijmout návrhy:

kvalifikovanou většinou přítomných smluvních stran hlasujících pro návrhy na základě revidované dohody z roku 1958, nebo

konsensem přítomných smluvních stran hlasujících pro návrhy na základě paralelní dohody.

Před každým zasedáním skupiny WP.29 je rozhodnutím Rady podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) stanoven postoj, který má být jménem EU zaujat k:

novým předpisům OSN, celosvětovým technickým předpisům OSN a usnesením OSN a

změnám, doplňkům a opravám předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN.

2.3 Zamýšlený akt skupiny WP.29

Od 12. do 15. listopadu 2024 může skupina WP.29 během svého 194. zasedání přijmout:

návrhy změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, a 171,

návrhy nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu, nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu,

návrhy změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14,

návrh změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla,

návrh změny vzájemného usnesení OSN č. 1 a

návrh mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM EU

Systém uplatňovaný v rámci skupiny WP.29 přispívá k mezinárodní harmonizaci norem týkajících se vozidel. Při dosahování tohoto cíle má klíčový význam revidovaná dohoda z roku 1958. Výrobci v EU mohou používat společný soubor předpisů o schvalování typu, neboť vědí, že smluvní strany uznávají, že jsou jejich výrobky v souladu s jejich vnitrostátními právními předpisy.

Díky tomu bylo možné nařízením (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel zrušit více než 50 různých směrnic EU a nahradit je odpovídajícími předpisy vypracovanými na základě revidované dohody z roku 1958.

Podobný přístup uplatňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858². Stanoví správní ustanovení a technické požadavky pro schvalování typu a uvádění všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh. Toto nařízení začleňuje předpisy přijaté na základě revidované dohody z roku 1958 do systému EU schvalování typu, a to buď jako požadavky na schválení typu, nebo jako alternativy k právním předpisům EU.

Jakmile je návrh nového předpisu OSN nebo změn stávajícího předpisu OSN přijat skupinou WP.29, oznámí výkonný tajemník EHK OSN odpovídající akt smluvním stranám. Pokud blokační menšina smluvních stran nevznese námitku do šesti měsíců, vstoupí daný akt v platnost. Každá smluvní strana poté může akt provést ve svých platných vnitrostátních předpisech. V EU je provedení dokončeno po zveřejnění aktu v *Úředním věstníku EU*.

Je nezbytné stanovit postoj EU k těmto aktům:

- návrhům změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 a 171 za účelem aktualizace ustanovení o:
 - mezinárodním schválení typu vozidla jako celku – cílem navrhovaných změn je zavést nová přechodná ustanovení,
 - elektromagnetické kompatibility – cílem navrhovaných změn je zavést nová přechodná ustanovení pro zkoušky elektromagnetické odolnosti. Kromě toho je cílem návrhu vyjasnit minimální počet provozních podmínek v ustáleném stavu pohonných systémů vozidel, které musí být zohledněny v plánu zkoušek. Návrh rovněž navrhuje rozšířit kmitočtový rozsah zkoušky elektromagnetické odolnosti. Návrh rovněž zavádí nové mezní hodnoty emisí pro vozidla, která jsou nabíjena pouze v nerezidenčních prostředích,
 - brzdění těžkých vozidel – cílem navrhovaných změn je zlepšit jednotnost výkladu požadavků přílohy 18, sladit znění předpisu OSN č. 13 se zněním přílohy 6 předpisu OSN č. 79 a vyžadovat stejné postupy posuzování jak pro elektronické řídicí systémy, tak pro komplexní elektronické řídicí systémy. Cílem navrhovaných změn je rovněž zavést nová přechodná ustanovení. Cílem navrhovaných změn je vyjasnit potřebu použít v relevantních případech zkoušku typu II pro účely alternativního brzdového obložení,
 - brzdění osobních automobilů – cílem navrhovaných změn je umožnit použití brzdových systémů, které využívají pouze akumulovanou elektrickou energii, ovládaných řidičem, k zajištění účinku provozního brzdění předepsaného tímto předpisem. Návrh v příslušných případech odráží změny navržené pro předpis OSN č. 13 a zahrnuje dodatečná ustanovení, která vyžadují, aby systém hospodaření s energií zobrazoval varování na začátku cyklu používání,
 - kotevních úchytech bezpečnostních pásů – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,

- bezpečnostních pásech – cílem navrhovaných změn je aktualizovat zvláštní požadavky, včetně přechodných ustanovení a postupu schválení pouze bezpečnostních pásů a zádržných systémů, v návaznosti na rozhodnutí přesunout požadavky na montáž bezpečnostních pásů a zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size a signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu do dvou nových předpisů OSN. Cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- pevnosti sedadel – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- vnitřním vybavení – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- opěrkách hlavy – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- kabinách užitkových vozidel – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- bezpečnostním zasklení – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- zařízení pro nepřímý výhled – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci

vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů. Kromě toho je cílem návrhu vyjasnit požadavky na monitorovací systémy s kamerou a vyřešit problém vozidel přepravujících nebezpečné věci, která jsou vybavena funkcí umožňující přerušování napájení elektrických obvodů,

- montáži zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci pro mopedy – cílem navrhovaných změn je zavést nové požadavky, pokud jde o montáž nepovinných směrových svítilen u jízdních kol, včetně vozidel s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h,
- pevnosti sedadel a jejich ukotvení (autobusy) – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- montáži zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci pro zemědělská vozidla – cílem navrhovaných změn je zavést technická upřesnění a provést redakční opravy, pokud jde o geometrickou viditelnost svítilen, včetně jejich počtu a umístění,
- ochraně při čelním nárazu – cílem navrhovaných změn je sladění požadavků s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- ochraně při bočním nárazu – cílem navrhovaných změn je sladění požadavků s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- vozidlech na elektrický pohon – cílem navrhovaných změn je rozšířit oblast působnosti předpisu na vozidla kategorie O (přípojná vozidla / návěsy),
- vozidlech na stlačený zemní plyn a zkapalnělý zemní plyn – cílem navrhovaných změn je změnit požadavky na označování, pokud se na jednu konstrukční část vztahuje více než jeden předpis OSN, čímž se požadavky předpisu OSN č. 110 sladí s předpisy OSN č. 67, 107 a 158,
- modulu airbagu pro náhradní airbagový systém – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,

- systémech proti krádeži a poplašných systémech – cílem navrhovaných změn je znovu zavést odkaz na poplašné systémy vozidel schválené v souladu s ustanoveními předpisu OSN č. 163, které byly omylem vynechány po rozdělení předpisu OSN č. 116 do předpisů OSN č. 161, 162 a 163,
- ohnivzdornosti materiálů v interiérech – cílem navrhovaných změn je změnit požadavky na označování, pokud se na jednu konstrukční část vztahuje více než jeden předpis OSN, čímž se požadavky předpisu OSN č. 118 sladí s předpisy OSN č. 67, 107 a 158,
- poli výhledu řidiče směrem dopředu – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů. Přechodná ustanovení jsou sladěna se vstupem nového předpisu OSN v platnost a se zvláštními požadavky na asistenta pro pole výhledu,
- bezpečnosti chodců – cílem navrhovaných změn je vyjasnit, jak určit třetiny zkušební plochy čelního skla,
- zdokonalených dětských zádržných systémech – cílem navrhovaných změn je napravit nesoulad tak, aby všechny kotevní úchyty splňovaly požadavek na dvě sousední polohy dětských zádržných systémů. Cílem navrhovaných změn je upřesnit přechodná ustanovení pro uznávání schválení typu vydaných podle předchozích verzí předpisu a aktualizovat přílohu 27 tak, aby byla v souladu s nejnovější verzí série změn 03,
- vozidlech s vodíkovými a palivovými články – cílem navrhovaných změn je vyjasnit požadavky týkající se tepelně aktivovaného přetlakového pojistného zařízení a požadovaných přírodních vedení,
- bočním nárazu na sloup – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- čelním nárazu se zaměřením na zádržné systémy – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů. Kromě toho je cílem návrhu změnit požadavek na kritérium stlačení hrudníku u figuríny ženy pátého percentilu v případě vozidel kategorie N1,
- systémech kotevních úchytů ISOFIX, kotevních úchytech horního upínání ISOFIX a i-Size – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a

celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,

- mechanických spojovacích zařízeních pro zemědělská vozidla – cílem navrhovaných změn je odstranit možnost, aby schvalovací orgány uplatňovaly různé technické požadavky při předkládání mechanických spojovacích zařízení pro zemědělské traktory s maximální rychlostí vyšší než 60 km/h ke zkouškám pro schválení typu. Cílem návrhu je rovněž sladit požadavky se schváleními EU, která jsou akceptována jako technicky správná z hlediska konstrukce a bezpečná pro používání při všech rychlostech,
- zařízeních pro světelnou signalizaci – cílem navrhovaných změn je vyjasnit požadavky týkající se svítivosti denních světil,
- zařízeních pro osvětlení vozovky – cílem navrhovaných změn je zavést metodu měření linearity s cílem získat ve všech laboratořích srovnatelné výsledky měření,
- neporušenosti palivového systému a bezpečnosti elektrického hnacího ústrojí v případě nárazu zezadu – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů. Kromě toho je cílem návrhu aktualizovat požadavky na elektrickou bezpečnost po nárazu, aby byly v souladu s jinými předpisy o bezpečnosti po nárazu,
- systémech automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu (ALKS) – cílem navrhovaných změn je vyjasnit, že účinnost systému nesmí být nepříznivě ovlivněna magnetickými nebo elektrickými poli, pokud je ALKS v provozu i pokud je deaktivován,
- couvání – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- zranitelných účastnících silničního provozu v těsné blízkosti před vozidlem a po jeho straně – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
- přímém výhledu na zranitelné účastníky silničního provozu – cílem navrhovaných změn je sladit požadavky s poslední změnou (revize 7) Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), kterou se zavádí postup kalibrace, přičemž se zajistí, aby třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky v předpisech OSN a celosvětových

- technických předpisech OSN bylo konzistentní a poskytovalo konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů. Kromě toho je cílem návrhu zajistit, aby požadavky týkající se viditelného objemu před vozidlem byly technologicky neutrální a zlepšily přímý výhled přímo před vozidlo, a
- asistenčních systémech řidiče (DCAS) – cílem navrhovaných změn je poskytnout další redakční opravy a objasnění,
 - návrhům:
 - nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size – cílem tohoto návrhu nového předpisu je zavést zvláštní požadavky a postup schválení typu vozidla, pokud jde o montáž bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, na základě požadavků odvozených z předpisu OSN č. 16,
 - nového předpisu OSN o montáži signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu – cílem tohoto návrhu nového předpisu je zavést zvláštní požadavky a postup schválení typu vozidla, pokud jde o montáž signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, na základě požadavků odvozených z předpisu OSN č. 16,
 - nového předpisu OSN o jednotných ustanoveních pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu – cílem tohoto návrhu nového předpisu je zavést nové požadavky, které omezují účinek použití akceleračního pedálu řidičem, aby se zabránilo srážkám způsobeným neúmyslným zrychlením, a
 - nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu – cílem tohoto návrhu nového předpisu je zavést nové požadavky, které zajistí, aby asistent pro pole výhledu pomáhal řidiči při řízení a zároveň omezoval zakrytí a případné rozptýlení, která může způsobovat, a
 - návrhům změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14 za účelem aktualizace ustanovení týkajících se:
 - bezpečnostního zasklení – cílem navrhovaných změn je aktualizovat a převést specifikace třírozměrného zařízení ke stanovení bodu H do vzájemného usnesení OSN č. 1. Byl doplněn postup kalibrace, aby bylo zajištěno, že třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky podle předpisů OSN a celosvětových technických předpisů OSN je konzistentní a poskytuje konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů,
 - opěrek hlavy – cílem navrhovaných změn je aktualizovat a převést specifikace třírozměrného zařízení ke stanovení bodu H do vzájemného usnesení OSN č. 1. Byl doplněn postup kalibrace, aby bylo zajištěno, že třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro všechny zkoušky podle předpisů OSN a celosvětových technických předpisů OSN je konzistentní a poskytuje konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů, a
 - bočního nárazu na sloup – cílem navrhovaných změn je aktualizovat a převést specifikace třírozměrného zařízení ke stanovení bodu H do vzájemného usnesení OSN č. 1. Byl doplněn postup kalibrace, aby bylo zajištěno, že třírozměrné zařízení ke stanovení bodu H používané pro

všechny zkoušky podle předpisů OSN a celosvětových technických předpisů OSN je konzistentní a poskytuje konzistentní výsledky zkoušek u všech předpisů.

Skupina WP.29 plánuje o těchto návrzích hlasovat na zasedání ve dnech 12. až 15. listopadu 2024.

Dále je nezbytné stanovit postoj EU k:

- návrhu změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla – cílem navrhovaných změn je zavést alternativní konfiguraci pro výměnné zdroje světla kategorie H11 využívající světelných diod na základě zásady „inteligentní rovnocennosti“,
- návrhu změny vzájemného usnesení OSN č. 1 – cílem navrhovaných změn je zavést ustanovení o specifikacích a postupu kalibrace třírozměrného zařízení ke stanovení bodu H a postupu pro stanovení bodu H a skutečného úhlu trupu pro místa k sezení v motorových vozidlech, která se použijí ve všech uvedených předpisech OSN a celosvětových technických předpisech, a
- návrhu mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky – cílem návrhu je změnit jednací řád, a umožnit tak rozšíření mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky, a to odstraněním ruské spolupředsednické pozice (vzhledem k agresivní válce Ruské federace proti Ukrajině) a jmenováním jediného předsedy neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky z Finska. Tento finský návrh, který nahrazuje další dva návrhy mandátu předložené neformální pracovní skupinou pro pravidelné technické prohlídky a Ruskou federací, umožní neformální pracovní skupině pro pravidelné technické prohlídky pokračovat v práci na zajištění souladu vozidel s předpisy po celou dobu životnosti. Pracovní skupina WP.29 uspořádá hlasování o třech návrzích mandátů³ neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky. Rozhodnutí Rady umožní Evropské komisi hlasovat jménem sedmi členských států EU (s počtem sedmi hlasů), které jsou smluvními stranami Dohody o přijetí jednotných podmínek pro pravidelné technické prohlídky kolových vozidel a o vzájemném uznávání těchto prohlídek (dále jen „dohoda z roku 1997“).

EU by měla výše uvedené akty podpořit, neboť jsou v souladu s její politikou vnitřního trhu v oblasti automobilového průmyslu, pokud jde o bezpečnost, automatizaci a emise, jakož i s její geopolitikou a politikami v oblasti dopravy, klimatu a energetiky.

Všechny tyto akty mají velmi pozitivní dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a mezinárodní obchod. Hlasování ve prospěch těchto aktů by podpořilo technologický pokrok, vedlo k úsporám z rozsahu, zabránilo roztříštěnosti vnitřního trhu a zajistilo, že budou automobilové normy stejným způsobem uplatňovány v celé EU.

Využití externích odborných konzultací není v případě tohoto návrhu relevantní. Návrh byl nicméně přezkoumán Technickým výborem pro motorová vozidla.

³ ECE/TRANS/WP.29/2024/88, ECE/TRANS/WP.29/2024/158 a ECE/TRANS/WP.29/2024/159.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD

4.1 Procesněprávní základ

4.1.1 Zásady

Podle ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU přijímá Rada rozhodnutí, kterými se stanoví „postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody“.

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotýčný orgán řídí. Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie“⁴.

4.1.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Skupina WP.29 je subjekt, v němž probíhají jednání mezi smluvními stranami EHK OSN o provádění revidované dohody z roku 1958 a paralelní dohody.

Akty, které má skupina WP.29 přijmout, představují akty s právními účinky.

Předpisy OSN stanovené v rámci zamýšleného aktu budou pro EU závazné. Společně s usnesením OSN a celosvětovými předpisy OSN mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU v oblasti schvalování typu vozidel.

Zamýšlené akty nedoplňují ani nepozměňují institucionální rámec dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

4.2 Hmotněprávní základ

4.2.1 Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí především na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem EU zaujímá.

Zamýšlený akt může mít dva cíle nebo složky, z nichž jednu lze označit za hlavní a druhou za čistě vedlejší. V tomto případě musí být rozhodnutí přijaté na základě čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který se týká hlavního nebo převažujícího cíle či složky.

4.2.2 Uplatňování v tomto konkrétním případě

Hlavním cílem a obsahem zamýšleného aktu je sbližování právních předpisů. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 114 Smlouvy o fungování EU.

4.3 Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 114 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

⁴ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v rámci Světového fóra Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel k návrhům změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, a 171, k návrhu nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu, nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu, o návrzích změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14, o návrhu změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla, o návrhu změny vzájemného usnesení OSN č. 1 a o návrhu mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutím Rady 97/836/ES¹ přistoupila Unie k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a konstrukční části, které lze montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“). Revidovaná dohoda z roku 1958 vstoupila v platnost dne 24. března 1998.
- (2) Rozhodnutím Rady 2000/125/ES² přistoupila Unie k Dohodě o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech (dále jen „paralelní dohoda“). Paralelní dohoda vstoupila v platnost dne 15. února 2000.

¹ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1997/836/oj>).

² Rozhodnutí Rady 2000/125/ES ze dne 31. ledna 2000 o uzavření Dohody o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech („paralelní dohoda“) (Úř. věst. L 35, 10.2.2000, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2000/125/oj>).

- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858³ stanoví správní ustanovení a technické požadavky pro schvalování typu a uvádění všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh. Toto nařízení začleňuje předpisy přijaté na základě revidované dohody z roku 1958 (dále jen „předpisy OSN“) do systému EU schvalování typu, a to buď jako požadavky na schválení typu, nebo jako alternativy k právním předpisům Unie.
- (4) Podle článku 1 revidované dohody z roku 1958 a článku 6 paralelní dohody může Světové fórum EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „skupina WP.29“) přijmout návrhy změn předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN a návrhy nových předpisů OSN, celosvětových technických předpisů OSN a usnesení OSN o schvalování vozidel. Kromě toho může skupina WP.29 EHK OSN v souladu s uvedenými ustanoveními přijímat návrhy zmocnění k vypracování změn celosvětových technických předpisů OSN či k vypracování nových celosvětových technických předpisů OSN a může přijímat návrhy na prodloužení mandátů v rámci celosvětových technických předpisů OSN.
- (5) Skupina WP.29 může ve dnech 12. až 15. listopadu 2024 během 194. zasedání Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel přijmout: návrhy změn předpisů OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167, a 171, návrhy nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu, nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu, návrhy změn celosvětových technických předpisů OSN č. 6, 7 a 14, návrh změny Úplného usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla, návrh změny vzájemného usnesení OSN č. 1 a návrh mandátu neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky.
- (6) Předpisy OSN budou pro Unii závazné. Společně s usneseními OSN a celosvětovými technickými předpisy OSN mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právních předpisů EU v oblasti schvalování typu vozidel. Je proto vhodné stanovit postoj, který má být zaujat jménem Unie ve skupině WP.29 k přijetí uvedených návrhů⁴.
- (7) S cílem zohlednit zkušenosti a technický rozvoj je třeba pozměnit nebo doplnit požadavky týkající se některých aspektů nebo prvků, na něž se vztahují předpisy OSN č. 0, 10, 13, 13-H, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 43, 46, 74, 80, 86, 94, 95, 100, 110, 114, 116, 118, 125, 127, 129, 134, 135, 137, 145, 147, 148, 149, 153, 157, 158, 166, 167 a 171, celosvětové technické předpisy OSN č. 6, 7 a 14, Úplné usnesení o společné specifikaci kategorií zdrojů světla a vzájemné usnesení OSN č. 1.
- (8) S cílem zohlednit technický pokrok a zvýšit bezpečnost je třeba přijmout návrhy nového předpisu OSN o montáži bezpečnostních pásů, zádržných systémů, dětských zádržných systémů, dětských zádržných systémů ISOFIX a dětských zádržných systémů i-Size, nového předpisu OSN o signalizaci nezapnutí bezpečnostního pásu,

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴ Předpisy OSN č. 32 a 33 se nepoužijí pro účely EU schválení typu.

nového předpisu OSN týkajícího se jednotných ustanovení pro schvalování regulace zrychlení v případě chybného použití pedálu a nového předpisu OSN týkajícího se asistenta pro pole výhledu.

- (9) Aby bylo zajištěno pokračování práce neformální pracovní skupiny pro pravidelné technické prohlídky v souvislosti se souladem vozidel s předpisy po celou dobu životnosti, je třeba přijmout finský návrh mandátu a zároveň zamítnout návrhy mandátu předložené neformální pracovní skupinou pro pravidelné technické prohlídky a Ruskou federací.
- (10) Tyto návrhy jsou v souladu s politikou vnitřního trhu EU v odvětví automobilového průmyslu, pokud jde o bezpečnost, automatizaci a emise, jakož i s její geopolitikou s politikami v oblasti dopravy, klimatu a energetiky a mají velmi pozitivní dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a na mezinárodní obchod.
- (11) Vzhledem k uvedeným přínosům se navrhuje hlasovat pro tyto návrhy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postojem, který má být zaujat jménem Unie na 194. zasedání Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel, jež se má konat od 12. do 15. listopadu 2024, je hlasovat pro návrhy uvedené v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*