



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/... a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Technologické zmeny sa dotýkajú všetkých častí spoločnosti a hospodárstva a menia životy občanov EÚ. Doprava nie je výnimkou z tohto trendu. Nové technológie radikálne menia oblasť mobility. EÚ a jej priemyselné odvetvia sa musia s touto výzvou vyrovnat' a stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácií, digitalizácie a eliminácie emisií uhlíka. Komisia preto prostredníctvom troch balíkov opatrení v oblasti mobility s názvom „Európa v pohybe“ prijala komplexný prístup, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa tieto politické priority premietli do politiky EÚ v oblasti mobility.

V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia v máji a novembri 2017 dva balíky opatrení v oblasti mobility¹. V týchto balíkoch sa stanovuje pozitívny program, ktorým sa plní stratégia pre nízkoemisnú mobilitu a zabezpečuje sa hladký prechod k ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobilite pre všetkých. Európska komisia vyzýva Európsky parlament a Radu, aby zabezpečili rýchle prijatie týchto návrhov.

Táto iniciatíva je súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility s názvom „Európa v pohybe“, v ktorom sa uplatňuje nová stratégia v oblasti priemyselnej politiky zo septembra 2017 a ktorého cieľom je dokončiť proces umožňujúci Európe využiť všetky výhody vyplývajúce z modernizácie mobility. Je dôležité, aby bol systém mobility zajtrajška bezpečný, ekologický a efektívny pre všetkých občanov EÚ. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a dostupnosť európskej mobility, konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, bezpečnosť európskych pracovných miest a správať sa ekologickejšie a lepšie sa prispôbiť nevyhnutnosti riešiť problematiku zmeny klímy. To si bude vyžadovať plné odhodlanie EÚ, členských štátov a zainteresovaných strán, a to aj v súvislosti so sprísnením požiadaviek na bezpečnostné prvky cestných vozidiel.

Bezpečnosť cestnej premávky je celoeurópskou záležitosťou, ktorá sa rieši prostredníctvom integrovaného prístupu. Politiky sa tradične opierajú o tri piliere: účastníci cestnej premávky (vodiči, chodci a cyklisti), vozidlá a infraštruktúra.

Za posledné desaťročia sa bezpečnosť cestnej premávky výrazne zlepšila. Pokrok v znižovaní miery smrteľných dopravných nehôd sa však v posledných rokoch pozastavil. Podľa štatistík EÚ od roku 2013 v Únii nedošlo k výraznému zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd². Zatiaľ čo niektoré členské štáty každý rok stále zaznamenávajú značný pokrok, niektoré z ostatných členských štátov dokonca zaznamenávajú nárast smrteľných nehôd, čo vedie k stagnácii celoeurópskej miery smrteľných dopravných nehôd.

Je potrebný revidovaný rámec, ktorý by bol lepšie prispôbený zmenám mobility vyplývajúcim zo spoločenských trendov (napr. viac cyklistov a chodcov, starnúca spoločnosť) a technologickému vývoju. Očakáva sa, že bez nových iniciatív v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vo všeobecnosti bezpečnostné vplyvy súčasného prístupu už viac nedokážu vykompenzovať rastúci objem dopravy. Zložitá situácia si vyžaduje dynamickú zmenu prístupu, vďaka ktorej sa budú hlavné výzvy riešiť konzistentným a účinným spôsobom vo

¹ COM (2017) 283 final a COM (2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf.

všetkých oblastiach politiky týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky. Z hľadiska bezpečnosti vozidiel to znamená povinné zavedenie pokročilých bezpečnostných opatrení ako štandardného vybavenia pre príslušné kategórie vozidiel a zlepšenú ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky, akými sú napríklad chodci, cyklisti a osoby nízkeho veku a starší ľudia.

Súčasný návrh sa zaoberá riešením hlavného problému spočívajúceho v pretrvávajúcom vysokom počte dopravných nehôd, ktorý zasa vedie k vysokému počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení, a stanovuje opatrenia na zvýšenie bezpečnosti na úrovni vozidiel s cieľom zabrániť nehodám alebo znížiť počet, resp. závažnosť nehôd, ktorým nebolo možné zabrániť, a obmedziť tak počet smrteľných nehôd a vážnych zranení. Tento návrh je potrebné vnímať v úzkej súvislosti s ostatnými iniciatívami, ktoré sú súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility, ako sú napríklad navrhované zmeny smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry³. Zároveň sa zameriavajú na to, aby prispeli k zníženiu počtu smrteľných nehôd a zranení na cestách v rámci EÚ, a preto majú spoločný horizont a navzájom spolu súvisia. Niektoré palubné systémy, akými sú napríklad systém udržiavania vozidla v jazdnom pruhu a systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti, sú navyše závislé od dobre udržiavanej cestnej infraštruktúry (značenie ciest, ukazovatele a kamery). Preto sa návrhy v oblasti cestnej infraštruktúry a bezpečnosti vozidiel v niektorých oblastiach navzájom dopĺňajú a umožňujú palubným systémom využívať ich plný potenciál z hľadiska zaistenia bezpečnosti.

Celkový rámec pre bezpečnosť vozidiel a infraštruktúry musí na druhej strane zohľadňovať vývoj v oblasti prepojeného a automatizovaného riadenia, ktorý napreduje vysokou rýchlosťou. Preto existuje aj úzka väzba so stratégiou Komisie pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy (C-ITS)⁴ a návrhom stratégie EÚ pre mobilitu budúcnosti⁵. Aby vozidlá obstáli aj v budúcnosti, musia byť nielen pripravené na nový technologický vývoj v oblasti infraštruktúry, ale budú tiež musieť samy aktívne prispievať k tomu, aby sa mohlo prejsť k plne automatizovanému riadeniu. Povinné zavádzanie pokročilých bezpečnostných prvkov pre vozidlá už teraz preto pomôže vodičom postupne si zvyknúť na nové funkcie a zvýši dôveru a prijatie zo strany verejnosti pri prechode na systémy autonómneho riadenia.

Tento návrh je tiež plne v súlade so závermi Rady založenými na vyhlásení z Valletty, v ktorom ministri dopravy opätovne potvrdili svoj záväzok zlepšovať bezpečnosť cestnej premávky⁶ a predovšetkým vyzvali Komisiu, aby zvýšila ochranu účastníkov cestnej premávky, a to najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky tým, že zabezpečí zavádzanie nových bezpečnostných prvkov pre vozidlá.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Smernica 2007/46/ES⁷ (nahradí sa nariadením, ktoré sa bude uplatňovať od 1. septembra 2020⁸) stanovuje harmonizované požiadavky na bezpečnosť a ochranu životného prostredia, ktoré musia motorové vozidlá spĺňať pred uvedením na vnútorný trh, a tým uľahčuje voľný

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti, Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39 – 91.

⁴ Oznámenie Komisie s názvom Európska stratégia pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy – míľnik na ceste ku kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobilite (COM/2016/0766 final)

⁵ Oznámenie Komisie s názvom Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti (COM/2018/283).

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf.

⁷ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

pohyb vozidiel. Poskytuje rámec, podľa ktorého sa uplatňuje množstvo samostatných regulačných aktov s osobitnými technickými požiadavkami na rôzne typy vozidiel.

V tejto súvislosti sú samostatnými regulačnými aktmi v rámci postupu typového schválenia EÚ nariadenie o všeobecnej bezpečnosti vozidiel (GSR)⁹, nariadenie o bezpečnosti chodcov (PSR)¹⁰ a nariadenie o bezpečnosti týkajúcej sa vodíka (HSR)¹¹. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska početných bezpečnostných a environmentálnych prvkov boli na úrovni harmonizované Únie s cieľom vyhnúť sa odlišným požiadavkám v jednotlivých členských štátoch a zabezpečiť vysokú úroveň noriem v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia v rámci Únie.

V článku 17 GSR a článku 12 PSR sa vyžaduje, aby Komisia sledovala technický vývoj v oblasti vylepšených bezpečnostných technológií a zvažila možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti súčasných bezpečnostných prvkov vozidiel na ostatné/všetky kategórie vozidiel, pričom by sa v rámci aktualizovaných právnych predpisov Únie zaviedli nové pokročilé bezpečnostné prvky a zlepšila by sa ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

V súlade s vyššie uvedenými požiadavkami sa týmto návrhom zabezpečuje potrebné prispôsobenie súčasných právnych predpisov Únie technickému pokroku a súčasne sa zavádzajú nové bezpečnostné prvky vozidiel s vysokým potenciálom na záchranu životov na cestách.

Návrh je tiež v súlade s nariadením (EÚ) 2015/758¹², v ktorom sa vyžaduje, aby všetky nové typy osobných automobilov a dodávkových vozidiel boli od 31. marca 2018 vybavené systémom eCall, ktorý v prípade vážnej nehody automaticky vytočí jednotné európske číslo tiesňového volania 112. Odhaduje sa, že systém eCall by mohol urýchliť čas odozvy na núdzové situácie a pomôcť zachrániť až 2 500 životov ročne. Zatiaľ čo systém eCall pomáha zmierňovať dôsledky vážnych dopravných nehôd v celej EÚ, súčasný návrh sa zameriava na predchádzanie nehôd na cestách alebo zníženie závažnosti nehôd, ktorým sa nedá zabrániť, s cieľom znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení.

• **Súladi s ostatnými politikami Únie**

Všeobecnejšie sa dá povedať, že tento návrh prispeje k prioritám súvisiacim s rastom, pracovnými miestami a investíciami v Únii, pričom bude podporovať čo najefektívnejšie inovácie a udržanie kvalitných pracovných miest v Európe, a k digitalizácii vnútorného trhu prostredníctvom presadzovania bezpečnostných prvkov, ktoré sú považované za kľúčové podporné technológie na posilnenie a podporu rozsiahleho zavádzania automatizovaných vozidiel v Únii.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 32.

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tejto iniciatívy je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, pokiaľ návrh nespadá do výlučnej právomoci Únie. Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z nasledujúcich dôvodov:

technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska početných bezpečnostných a environmentálnych prvkov boli harmonizované na úrovni Únie a opatrenia prijaté na úrovni jednotlivých členských štátov by narušili systém typového schvaľovania celého vozidla. Opatrenie na úrovni Únie je potrebné z dôvodu potreby predísť vzniku prekážok pre jednotný trh a lepšie sa ním dosiahnu ciele návrhu, pretože sa ním zabráni fragmentácii vnútorného trhu, ktorá by inak vznikla, a zvýši sa ním bezpečnosť a zlepšia environmentálne vlastnosti vozidiel. Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

• Proporcionalita

Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zníženia počtu smrteľných nehôd na cestách v rámci Únie, a zároveň zabezpečuje riadne fungovanie vnútorného trhu a zaisťuje vysokú úroveň verejnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

Tento návrh odráža najvyššie bezpečnostné normy pre všetky vozidlá vrátane ľahkých úžitkových vozidiel (kategória N1), pre ktoré náklady na uprednostňovanú politickú možnosť (PO3) mierne prevyšujú prínosy. V tomto prípade sa však berú do úvahy aj ďalšie hľadiská, ako napríklad potreba súdržnosti politík, zabezpečenie rovnakých podmienok pre všetkých výrobcov automobilov na vnútornom trhu, zabránenie vystaveniu pracovníkov vyšším rizikám, možnosť výrobcov znížiť náklady z dôvodu úspor z rozsahu a skutočnosť, že ľahké úžitkové vozidlá sú často postavené na rovnakej platforme ako osobné automobily, s ktorými majú spoločné aj iné technické vybavenie. Okrem toho, keďže sa výrobcom poskytne dostatok času na prispôbenie sa novým požiadavkám, súčasný návrh sa považuje za primeraný.

Okrem toho sa v návrhu stanovuje zjednodušenie regulačného prostredia, v dôsledku ktorého sa znížia administratívne náklady vnútroštátnych orgánov a priemyslu. V posúdení vplyvu sa takisto konštatuje, že plánované politické opatrenia nebudú mať veľký vplyv na MSP (pozri oddiel 6.3).

• Výber nástroja

Návrh sa týka troch navzájom prepojených nariadení – nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vozidiel, nariadenia o bezpečnosti chodcov a nariadenia o bezpečnosti týkajúcej sa vodiča – preto je zvoleným nástrojom tiež nariadenie. Vzhľadom na navrhované podstatné zmeny a vzhľadom na skutočnosť, že ustanovenia PSR a HSR sú do veľkej miery zastarané a je potrebné ich nahradiť príslušnými predpismi OSN (č. 127 a 134) a s cieľom ďalšieho zjednodušenia právnych predpisov bolo vhodné navrhnúť nový právny akt, ktorý by nahradil a zrušil všetky tri nariadenia a spolu s nimi ich zastarané vykonávacie opatrenia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Nariadenie o všeobecnej bezpečnosti nepodliehalo hodnoteniu *ex post*.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Formálna verejná konzultácia Komisie o návrhu sa uskutočnila v období od 31. júla do 22. októbra 2017 a predchádzali jej ďalšie ciele konzultácie, a to:

- všeobecné zapojenie zainteresovaných strán v júli 2014 v rámci 124. schôdze pracovnej skupiny pre motorové vozidlá (expertná skupina Komisie s účasťou verejných a súkromných zainteresovaných strán);
- následná dvojdná ciele konzultácia so zainteresovanými stranami (vo forme osobných rozhovorov) v októbri 2014;
- na 131. schôdzi pracovnej skupiny pre motorové vozidlá, ktorá sa konala 16. februára 2016, predložila Komisia členským štátom a zainteresovaným stranám súbor 19 potenciálnych opatrení, ktoré by sa mohli zohľadniť pri revízii GSR a PSR;
- v novembri 2016 sa uskutočnili ďalšie intenzívne konzultácie so zainteresovanými stranami (72 účastníkov zastupujúcich 32 akademických/výskumných organizácií, skupiny zaoberajúce sa presadzovaním bezpečnosti, výrobcovia automobilov, dodávatelia automobilov, miestne samosprávy/vlády štátov a ďalší príslušní odborníci).

Hlavným cieľom týchto rozsiahlych konzultácií bolo na jednej strane informovať zainteresované strany o názoroch Komisie týkajúcich sa ďalšieho postupu v oblasti bezpečnosti vozidiel a na druhej strane čo najtransparentnejším spôsobom predložiť všetkým zainteresovaným stranám všetky údaje, parametre, znalecké posudky a ich zdroje, ktoré by tvorili východisko pre posúdenie vplyvu, pokiaľ ide o súbory údajov, týkajúce sa najmä miery dobrovoľného využívania bezpečnostného systému vozidiel, nákladov na technológie, účinnosti technológie a cieľovej populácie obetí dopravných nehôd. Tieto konzultácie okrem toho umožnili, aby si zainteresované strany utvorili vlastný úsudok a potvrdili použité kľúčové údaje ako dostatočne a primerane spoľahlivé, relevantné a aktuálne. Výsledok konzultácií sa následne použil ako základ pre prípravu návrhu a sprievodného posúdenia vplyvu.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

V kontexte plánovanej revízie GSR a PSR Komisia v marci 2015 uverejnila štúdiu s názvom Prínos a uskutočniteľnosť súboru nových technológií a neregulovaných opatrení v oblastiach bezpečnosti cestujúcich vo vozidle a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky¹³. Štúdia obsahuje prehľad vyše 50 dostupných bezpečnostných opatrení, ktoré by mohli prispieť k zníženiu počtu ďalších smrteľných dopravných nehôd a zranení (vrátane pomeru prínosov a nákladov).

¹³

http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Komisia v decembri 2016 uverejnila správu pre Európsky parlament a Radu s názvom Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ¹⁴. V pracovnom dokumente útvarov Komisie priloženom k tejto správe¹⁵ sa identifikuje a predkladá 19 potenciálnych regulačných opatrení, ktoré by účinne prispeli k ďalšiemu zníženiu počtu dopravných nehôd a obetí.

Vzhľadom na prípravu posúdenia vplyvu tejto iniciatívy Komisia v máji 2017 uverejnila druhú štúdiu s názvom Hĺbková analýza nákladovej efektívnosti identifikovaných opatrení a prvkov týkajúcich sa ďalšieho postupu v oblasti bezpečnosti vozidiel v rámci EÚ, ktorá obsahuje podrobnejšie posúdenie pomeru prínosov a efektívnosti pre vybraných 19 potenciálnych regulačných opatrení¹⁶.

• **Posúdenie vplyvu**

Táto iniciatíva je podporená posúdením vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie po preskúmaní 17. januára 2018 vyjadril kladné stanovisko s výhradami. Výhrady zo strany výboru pre kontrolu regulácie sa týkali troch hlavných aspektov:

- výbor pre kontrolu regulácie zastával názor, že v správe o posúdení vplyvu sa nedostatočne vymedzuje očakávaný prínos tejto iniciatívy v rámci komplexného prístupu k bezpečnosti cestnej premávky v rámci bezpečnostného systému a dostatočne sa nevysvetľuje vzťah a komplementárnosť s paralelnou iniciatívou v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry,
- výbor pre kontrolu regulácie okrem toho uviedol, že medzi problémom (stagnácia pri znižovaní počtu smrteľných dopravných nehôd), jeho príčinami, cieľmi iniciatívy a návrhom možností neexistuje žiadna spojitosť,
- výbor pre kontrolu regulácie poukázal na skutočnosť, že zo správy stále nie je jasné, ako boli vybrané jednotlivé opatrenia a aké sú ich odhadované náklady a prínosy, ako aj aká je úloha a názory zainteresovaných strán v tomto procese.

V stanovisku sa uvádza aj význam rozmeru REFIT tejto iniciatívy a potreba poskytnúť podrobnejšie informácie týkajúce sa uprednostňovania možnosti politiky 3 pre ľahké komerčné vozidlá.

V záverečnom posúdení vplyvu boli v záujme riešenia týchto výhrad doplnené tieto prvky:

- objasnenia týkajúce sa vzťahu a komplementárnosti tejto iniciatívy s paralelnou iniciatívou v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry sú uvedené v oddiele 1.4.,
- iniciatívy sú uvedené v kontexte spoločného základného prístupu a vysvetľujú sa ich príslušné príspevky k spoločným cieľom a metodiky štúdií, z ktorých vychádzajú, aby sa ukázalo, ako je zabezpečené zamedzenie dvojitého započítania (podrobnosti sú uvedené v oddiele 2.1 a prílohe 4),

¹⁴ Správa o monitorovaní a posudzovaní pokročilých bezpečnostných prvkov vozidiel, ich nákladovej efektívnosti a uskutočniteľnosti na účely preskúmania nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vozidiel a nariadenia o ochrane chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky [COM(2016) 787 final].

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>.

¹⁶ GSR 2, TRL, máj 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>.

- podrobnosti o prístupe bezpečného systému (Safe System), ako aj ďalších možných príčinách stagnácie pri znižovaní počtu smrteľných dopravných nehôd (v súvislosti so zdrojmi nehôd, rozmanitosťou populácie, faktormi týkajúcimi sa účastníkov cestnej premávky a všeobecnými obavami týkajúcimi sa správania vodičov) sú tiež súčasťou oddielu 2.1,
- nový oddiel 2.2, ktorý spája hlavné problémy s bezpečnosťou cestnej premávky s problémami, ktoré súvisia s vozidlami a bezpečnostnými charakteristikami vozidiel, s cieľom lepšie pochopiť štruktúru definície problému a faktory, ktoré sú pravdepodobne menej holistickej povahy, ale sú plne relevantné, pokiaľ ide o úroveň systému vozidiel,
- intervenčná logika v oddieloch 5.1 až 5.4 je dôslednejšie prepojená s hlavnými problémami, cieľmi a možnosťami. Zmenami v pomenovaní cieľov a možností sa objasňuje, že táto iniciatíva sa nezameriava na ochranu osobitných skupín účastníkov cestnej premávky pri zanedbávaní ostatných a ciele sa ďalej objasňujú s pojmom ochrany v prípade nehody spolu s potenciálom úplne zabrániť a vyhnúť sa nehodám,
- v oddiele 5 sa teraz vysvetľuje interakcia a úloha zainteresovaných strán v procese výberu jednotlivých opatrení a posúdenia ich prínosov a efektívnosti (vo viacerých krokoch), ako aj spôsob, akým sa vykonáva konečné posúdenie nákladov a prínosov jednotlivých opatrení z pohľadu zoskupených opatrení prostredníctvom vstupu zainteresovaných strán,
- oddiel 2.8 je upravený tak, aby lepšie vysvetľoval očakávané zjednodušenie legislatívneho rámca, ďalší postup, pokiaľ ide o prípadné zastarané regulačné ustanovenia, a poskytuje informácie o budúcich aktualizáciách týkajúcich sa pravidiel bezpečnosti vozidiel, a
- odôvodnenie a objasnenie rozhodnutia o zahrnutí ľahkých komerčných vozidiel do možnosti politiky 3 sa zahŕňajú do oddielu 8, v ktorom sa uvádza, že väčšina európskych výrobcov už poskytuje vozidlá, ktoré sú bezpečnejšie než sa v súčasnosti požaduje, rovnaké podmienky pre výrobcov, synergie v oblasti návrhu vozidiel, spoločné znášanie nákladov, názory zainteresovaných strán a zvýšené riziko poškodenia obmedzenej kategórie ľudí, a to pracovníkov, ktorí používajú ľahké komerčné vozidlá na svojom pracovisku.

Zhrnutie správy o posúdení vplyvu a stanovisko výboru pre kontrolu regulácie sú uverejnené pod týmito odkazmi:

[...]

[...]

V posúdení vplyvu sa skúmali tri rozsiahle možnosti politiky:

- Možnosť 1 „Zovšeobecnenie vyspelých a široko dostupných bezpečnostných prvkov“ spočíva v povinnom zavedení bezpečnostných prvkov/systémov, pre ktoré je technológia vyspelá. Budú chrániť najmä cestujúcich v automobile. Vykonávanie sa začne od dátumu uplatňovania nariadenia.
- Možnosť 2 „Zavedenie široko dostupných a menej bežne dostupných bezpečnostných prvkov ako štandardného vybavenia“ spočíva v zavedení Možnosti 1 a bezpečnostných prvkov, ktoré sú dostupné a montované do vozidiel aj v súčasnosti, ale ktoré sú už menej bežne dostupné a vyžadujú viac času, aby sa mohli stať plne vyspelými pre všetky kategórie vozidiel a segmenty trhu (vykonávanie sa začne 24

mesiacov od dátumu uplatňovania nariadenia). Zahŕňa aj opatrenia na zabezpečenie toho, aby vodič venoval pozornosť úlohe riadenia a na celkovú ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

- Možnosť 3 „Zavedenie úplného súboru bezpečnostných prvkov na posilnenie inovácií“ pozostáva z možnosti 2 a dodatočných bezpečnostných riešení, ktoré sú uskutočniteľné a už na trhu existujú, aj keď nie sú často montované a využívané na trhu, ale majú potenciál najviac znížiť počet obetí v Únii a posilniť inovácie v oblasti bezpečnostných riešení v kľúčovom odvetví automobilového priemyslu. Jediným prvkom s odloženým dátumom vykonávania v porovnaní s dvoma predchádzajúcimi možnosťami je požiadavka na priamy výhľad na zraniteľných účastníkov cestnej premávky pre vodičov nákladných automobilov (vykonávanie sa začne 48 mesiacov po dátume uplatňovania nariadenia).

Uprednostňovanou možnosťou je možnosť 3. Očakáva sa, že táto možnosť zabráni najvyššiemu počtu smrteľných nehôd a ťažkých zranení v prípade cestujúcich a zraniteľných účastníkov cestnej premávky pri celkovo prijateľných nákladoch. Zabezpečuje aj konzistentný a nediskriminačný prístup ku všetkým kategóriám vozidiel.

Očakávané prínosy sú takéto:

- očakáva sa, že v priebehu 16 rokov pomôže zavedenie nových bezpečnostných prvkov znížiť počet smrteľných nehôd o 24 794 a ťažkých zranení o 140 740,
- súčasná hodnota prínosu je 72,8 miliardy EUR,
- okrem toho sa očakáva, že v dôsledku menšieho počtu nehôd dôjde k zníženiu dopravného preťaženia, aj keď tieto výhody nebolo možné kvantifikovať. Malo by však dôjsť k zníženiu straty času (v prípade občanov), zvýšeniu produktivity (v prípade podnikov) a lepšiemu využívaniu existujúcej cestnej infraštruktúry (v prípade správ),
- nakoniec sa očakáva aj zníženie emisií z vozidiel a zlepšenie kvality ovzdušia v dôsledku systémov prispôsobovania rýchlosti a monitorovania tlaku v pneumatikách, aj keď ani tieto prínosy nebolo možné kvantifikovať.

Očakávané náklady sú takéto:

- predpokladané celkové náklady (jednorazové a priebežné výrobné náklady) pre výrobcov automobilov budú v súčasnej hodnote predstavovať 57,4 miliardy EUR,
- v strednodobom a dlhodobom horizonte sa neočakáva, že by sa v dôsledku navrhovaných nových bezpečnostných opatrení pre vozidlá podstatne zvýšili maloobchodné ceny vozidiel a v dôsledku toho nebol pre analýzu nákladov a prínosov modelovaný žiadny mimoriadny vplyv na objem predaja vozidiel,
- pre štátne správy sa neočakávajú žiadne osobitné dodatočné náklady, pretože nové bezpečnostné prvky vozidiel sa stanú súčasťou existujúceho rámca typového schvaľovania.

Celkové ukazovatele prínosov/nákladov:

- toto opatrenie predstavuje celkový čistý prínos vo výške 15,4 miliardy EUR,

- „najlepši odhad“ pomeru prínosov a nákladov pre uprednostňovanú možnosť je 1,27 BCR.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Predpokladá sa, že tento návrh nebude mať významný vplyv na regulačné zaťaženie výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov, keďže typové schvaľovanie vozidiel je už zahrnuté do existujúceho legislatívneho rámca a zahrnutie akýchkoľvek nových bezpečnostných prvkov sa má začleniť do tohto rámca.

Hoci príslušné postupy skúšania a osvedčovania vozidiel môžu byť vykonávané v rámci existujúcej infraštruktúry typového schvaľovania, ktorá je k dispozícii v členských štátoch, vzniknú dodatočné náklady na skúšanie a osvedčovanie. Tieto náklady sú však ¹⁷vzhľadom na celkové náklady na vývoj nového modelu vozidla (zvyčajne sa pohybujú od niekoľkých stoviek miliónov až po niekoľko miliárd EUR) zanedbateľné.

V súčasnosti platnom nariadení GSR sa zaviedla nielen celá škála bezpečnostných opatrení pre vozidlá, ale jeho cieľom bolo aj dosiahnutie zjednodušenia na základe odporúčaní skupiny na vysokej úrovni CARS21¹⁸, a to prostredníctvom nahradenia 38 smerníc ES ekvivalentnými a celosvetovo harmonizovanými predpismi OSN. V rovnakom zmysle je cieľom tohto návrhu zrušiť niekoľko nariadení EÚ, ktorými sa vykonávajú GSR, PSR a HSR, a nahradiť ich ekvivalentnými predpismi OSN, k dodržiavaniu ktorých sa Únia medzičasom zaviazala. Okrem toho sa ním ďalej zjednodušujú právne predpisy tým, že sa tieto tri nariadenia konsolidujú do jedného legislatívneho aktu.

- **Základné práva**

Návrh môže mať vplyv na práva jednotlivcov zaručené podľa článkov 7 a 8 Charty, pokiaľ ide o súkromie a ochranu osobných údajov. V prípade niektorých z údajov zhromažďovaných v zariadení na záznam údajov o udalostiach alebo prostredníctvom systémov, ktoré sa majú nainštalovať do vozidla, ako je systém monitorovania ospalosti a pozornosti vodiča alebo pokročilý systém rozpoznávania rozptýlenia vodiča môže ísť o osobné údaje týkajúce sa identifikovanej alebo identifikovateľnej fyzickej osoby. Identifikovateľná fyzická osoba je osoba, ktorú možno identifikovať priamo alebo nepriamo, najmä odkazom na identifikátor, ako je meno, identifikačné číslo, lokalizačné údaje, online identifikátor, alebo odkazom na jeden či viaceré prvky, ktoré sú špecifické pre fyzickú, fyziologickú, genetickú, mentálnu, ekonomickú, kultúrnu alebo sociálnu identitu danej fyzickej osoby. Každé spracovávanie osobných údajov by sa malo uskutočniť v súlade s predpismi EÚ o ochrane údajov, najmä všeobecným nariadením o ochrane údajov¹⁹.

¹⁷ Kontrola vhodnosti právneho rámca pre typové schvaľovanie motorových vozidiel – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

¹⁸ KOM(2007) 22 v konečnom znení – skupina na vysokej úrovni CARS 21 bola poverená vypracovaním odporúčaní pre krátkodobý, strednodobý a dlhodobý rámec verejnej politiky a regulačného rámca pre európsky automobilový priemysel, ktorý zvyšuje celosvetovú konkurencieschopnosť a zamestnanosť a súčasne podporuje ďalší pokrok v oblasti bezpečnosti a environmentálnych vlastností za cenu prijateľnú pre spotrebiteľa:

<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracovávaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov), Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1 – 88.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nebude mať vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania a spôsoby sledovania, hodnotenia a podávania správ**

Európska komisia bude naďalej sledovať vývoj technického pokroku v automobilovom odvetví a v prípade potreby navrhne zmenu príslušných právnych predpisov s cieľom zahrnúť nové bezpečnostné prvky. Bude sa naďalej aktívne zúčastňovať na štandardnom procese harmonizácie vozidiel na medzinárodnej úrovni (Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov – EHK– OSN) a viesť ho.

Aby sa nové nariadenie mohlo stať nadčasovým, považovalo sa za vhodnejšie podrobne preskúmať tieto pravidlá bezpečnosti vozidiel dynamickejším spôsobom, a to spôsobom súvisiacim s celkovým technickým pokrokom a výskytom nových potrieb v oblasti bezpečnosti. Medzinárodný vývoj v oblasti regulácie v rámci EHK OSN, ako aj častá potreba prispôsobenia týchto pravidiel, majú v tejto súvislosti tendenciu tento proces preskúmania automaticky urýchľovať.

Komisia je odhodlaná čo najskôr presadzovať a podporovať rozvoj podrobných technických požiadaviek na pokročilé systémy vozidiel na úrovni EHK OSN. Napriek tomu sa Komisia zaviazala stanoviť tieto požiadavky v medziach rámca pre typové schválenie EÚ, pre prípad, že príprava v EHK OSN nebude postupovať požadovanou rýchlosťou. Komisia sa okrem toho bude snažiť zabezpečiť, aby predpisy OSN prijaté s podporou Únie boli definované podľa najvyšších noriem v oblasti dostupných technológií bezpečnosti cestnej premávky a pravidelne sa aktualizovali.

Na druhej strane, zavedenie zariadení (EDR) na záznam údajov o udalostiach (nehodách), ktoré budú uchovávať celý rad kľúčových údajov o stave, v akom sa vozidlo nachádzalo v krátkom čase pred aktivujúcou udalosťou (najčastejšie rozvinutie airbagov), počas nej a po nej, by sa malo považovať za dôležitý krok správnym smerom k získaniu podrobných údajov o nehodách v rámci celej EÚ, ktoré v súčasnosti nie sú dostatočne rozsiahle, ale sú nevyhnutné na komplexné monitorovanie výkonnosti vozidiel v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Informácie zo systémov EDR uľahčia podrobnú analýzu bezpečnosti cestnej premávky a posúdenie účinnosti osobitných bezpečnostných opatrení. Z tohto dôvodu by sa členské štáty mali dôrazne nabádať, aby vykonávali dôkladnejšiu analýzu nehôd na cestách v rámci Únie a sprístupňovali komplexné správy na vnútroštátnej úrovni. V tejto súvislosti by sa členské štáty ďalej mali podnecovať v ich aktivitách s cieľom analyzovať a zlepšovať bezpečnosť na cestách na vnútroštátnej úrovni prostredníctvom rôznych platforiem na výmenu poznatkov, ktoré majú k dispozícii²⁰.

- Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)

Neuplatňuje sa.

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Tento návrh vo všeobecnosti odkazuje na nariadenie (EÚ) 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, keďže obe nariadenia majú spoločnú kompatibilnú časovú líniu týkajúcu sa ich uplatňovania.

Kapitola I (Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov):

Článok 1 – v nadväznosti na navrhovanú konsolidáciu nariadení GSR a PSR sa v tomto návrhu zachováva predmet úpravy GSR s pridaním odkazu na požiadavky na ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Článok 2 – vo všeobecnosti sa rozsah pôsobnosti GSR zachováva, na úrovni v súčasnosti používaných bezpečnostných prvkov vozidiel a súvisiacich výnimiek sa však rozsah pôsobnosti rozšíril tak, aby zahŕňal aj ostatné kategórie vozidiel (alebo všetky tieto kategórie) a odstránili sa príslušné výnimky (napríklad sa zrušia súčasné výnimky spojené so SUV a dodávkovými vozidlami).

Článok 3 – zahŕňa sa množstvo nových definícií, ktoré sa vzťahujú na novozavedené bezpečnostné prvky vozidiel.

Kapitola II (články 4 až 11):

Na základe podobnej logiky ako je tá, ktorá sa uplatňuje v súčasnosti platnom nariadení o všeobecnej bezpečnosti, sa v článku 4 stanovujú všeobecné technické požiadavky na typové schválenie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek a uvádza sa zoznam oblastí bezpečnosti, pre ktoré sa ďalej vytvárajú (alebo, ktoré je potrebné vytvárať) podrobné pravidlá v sekundárnych právnych predpisoch. Odkazuje sa na prílohu I, ktorá obsahuje zoznam všetkých predpisov OSN, ktoré sa v EÚ povinne uplatňujú, a na prílohu II, ktorá obsahuje podrobné informácie o príslušných požiadavkách na bezpečnosť vozidiel, ich rozsah pôsobnosti a súvisiace sekundárne právne predpisy, či už existujú alebo či je potrebné ich v rámci iniciatívy vypracovať.

V tomto návrhu sa okrem toho uvádza, že Komisia je oprávnená zmeniť stanovené podrobné pravidlá a technické požiadavky v delegovaných aktoch a zmeniť prílohy I a II s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie na úrovni OSN a na úrovni Únie.

V článku 5 sa rozširuje rozsah požiadavky zameranej na montovanie systému monitorovania tlaku v pneumatikách do osobných automobilov, ktorá sa v súčasnosti uplatňuje, s cieľom uplatňovať túto požiadavku na všetky kategórie vozidiel.

V článku 6 sa zavádza celý rad pokročilých bezpečnostných prvkov vozidiel pre všetky vozidlá (napr. systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti; systémy monitorovania ospalosti a pozornosti vodiča/rozpoznávania rozptýlenia vodiča; detekcia spätného chodu; umožnenie montáže alkoholového imobilizéra).

V článku 7 sa stanovujú osobitné požiadavky na osobné automobily a dodávkové vozidlá a predovšetkým sa vyžaduje, aby boli vybavené zariadením na záznam údajov o udalostiach (nehodách) a aby boli navrhnuté a konštruované s rozšírenou ochrannou zónou pre náraz hlavy pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

V článku 8 sa stanovujú požiadavky na systémy čelnej ochrany.

V článku 9 sa stanovujú osobitné požiadavky na nákladné automobily a autobusy a predovšetkým sa vyžaduje, aby boli vybavené systémom detekcie a upozornenia na zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorí sa nachádzajú v tesnej blízkosti predku a boku vozidla pri okraji vozovky a aby boli navrhnuté a konštruované takým spôsobom, aby sa zväčšil výhľad na zraniteľných účastníkov cestnej premávky zo sedadla vodiča.

Komisia nenavrhne modifikovať zdokonalené systémy núdzového brzdienia pre nákladné automobily a autobusy tak, aby autonómne brzdili pri detekcii zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sa navrhuje pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. V analýze nehôd, ktorá je východiskom iniciatívy, sa poukazuje na riziko zrazenia chodcov a cyklistov, keď sa nachádzajú vo veľmi tesnej blízkosti kabíny vodiča, t. j. v tzv. slepom uhle, a keď sa ťažké nákladné vozidlo pohybuje veľmi pomaly (priamo alebo sa otáča) alebo sa rozbieha. Detekčné systémy spojené s autonómnym brzdením však nemusia pri týchto pomalých rýchlostiach fungovať až tak účinne. Inými slovami, v súčasnosti nie sú k dispozícii žiadne systémy, ktoré by účinne zabránili tomuto druhu zrážky pri pomalej rýchlosti a nie je isté, či a kedy takéto systémy vzniknú. Z posúdenia vyplýva, že nejde len o záležitosť naprogramovania systému. Prípravný výskum namiesto toho podporil tvrdenie, že signalizácia prítomnosti zraniteľného účastníka cestnej premávky vodičovi je účinnejšia, keď môže vodič priamo sledovať jeho prítomnosť prostredníctvom zrkadiel alebo zdokonalených čelných skiel a bočných okien, ktoré nemajú slepé zóny. Na druhej strane sa očakáva, že chodci a cyklisti sa budú v premávke cítiť bezpečnejšie, pretože budú môcť nadviazať očný kontakt s vodičmi v zdokonalených kabínach. Ak sa však autonómne brzdienie v týchto prípadoch stane technicky uskutočniteľným, príslušné nariadenie sa môže a malo by sa prispôbiť technickému pokroku.

V článku 10 sa stanovujú osobitné požiadavky na vozidlá na vodíkový pohon a príloha V obsahuje požiadavky, ktoré musí spĺňať materiál pre vodíkové systémy a ich komponenty.

V článku 11 sa stanovujú osobitné požiadavky na automatizované vozidlá a predovšetkým sa uvádza zoznam oblastí bezpečnosti, pre ktoré treba ďalej rozvíjať podrobné pravidlá a technické ustanovenia ako základ pre zavedenie automatizovaných vozidiel.

Kapitola III (Záverečné ustanovenia):

Navrhne sa, aby sa Komisia splnomocnila prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať prílohy v závislosti od technického pokroku a vývoja v regulačnej oblasti, ako aj stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov, skúšok a technických požiadaviek na typové schvaľovanie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek so zreteľom na osobitné požiadavky stanovené v tomto návrhu. V článku 12 sa stanovujú podmienky delegovaných právomocí udelených Komisii v tomto ohľade.

V článku 13 sa stanovujú prechodné ustanovenia.

Článok 14 sa vzťahuje na dátumy vykonávania rôznych požiadaviek na bezpečnosť uvedených v prílohe II. Príslušné dátumy vykonávania novo zavedených požiadaviek sú takéto:

- väčšina bezpečnostných opatrení sa začne uplatňovať od dátumu uplatňovania nariadenia na nové typy vozidiel a 24 mesiacov od tohto dátumu na všetky novovyrobené vozidlá;

- obmedzený počet opatrení (celkom tri) sa bude uplatňovať po uplynutí 24 mesiacov od dátumu uplatňovania nariadenia na nové typy vozidiel a 48 mesiacov od dátumu uplatňovania na všetky nové vozidlá;
- požiadavky na zlepšený priamy výhľad z nákladných automobilov a autobusov (článok 9 ods. 4) si vyžadujú dlhší čas zavádzania, keďže si budú vyžadovať úplné prepracovanie kabíny – budú sa uplatňovať po uplynutí 48 mesiacov od dátumu uplatňovania nariadenia na nové typy vozidiel a 84 mesiacov od dátumu uplatňovania na všetky nové nákladné automobily a autobusy.

V článku 15 sa zavádzajú potrebné zmeny v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/[...], ktoré vyplývajú z prijatia tohto návrhu.

V článku 16 sa zrušujú tri nariadenia (nariadenie o všeobecnej bezpečnosti vozidiel, nariadenie o bezpečnosti chodcov a nariadenie bezpečnosti týkajúcej sa vodíka) a ich zastarané sekundárne právne predpisy²¹.

V článku 17 sa stanovuje dátum uplatňovania tohto nariadenia po uplynutí 36 mesiacov od dátumu, keď nadobudne účinnosť. To umožní Komisii vopred prijať príslušné delegované akty a poskytnúť výrobcovi dostatok času na prispôsobenie sa novým požiadavkám.

²¹ Všetky vykonávacie opatrenia prijaté na základe nariadenia (ES) č. 661/2009 v súlade s regulačným postupom s kontrolou sa na základe splnomocnení udelených Komisii v tomto návrhu zosúladia s novým komitologickým rámcom zavedeným ZFEÚ.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/... a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

Keďže:

- (1) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/...²⁴⁺ sa stanovujú administratívne ustanovenia a technické požiadavky na typové schvaľovanie nových vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností.
- (2) Toto nariadenie je regulačným aktom na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného nariadením (EÚ) 2018/...⁺. Príloha II k uvedenému nariadeniu by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (3) Počas uplynulých desaťročí vývoj bezpečnosti vozidiel výrazne prispel k celkovému zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd a ťažkých zranení. V poslednom čase sa však tento pokles z dôvodu rôznych faktorov, akými sú napríklad štrukturálne faktory a faktory správania, v Únii zastavil, pričom bez nových iniciatív v oblasti všeobecnej bezpečnosti cestnej premávky už účinky súčasného prístupu na bezpečnosť nedokážu

²² Ú. v. EÚ C, , s. .

²³ Ú. v. EÚ C, , s. .

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 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 ..., ..., s. ...).

⁺ PO: vložte do textu číslo nariadenia uvedené v dokumente PE-CONS č. 73/17 [2016/0014 (COD)] a vložte do poznámky pod čiarou číslo, dátum a odkaz na uverejnenie uvedeného nariadenia v Úradnom vestníku.

kompenzovať účinky rastúceho objemu dopravy. Z tohto dôvodu je v rámci integrovaného prístupu k bezpečnosti cestnej premávky a s cieľom lepšie chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky potrebné ďalej zlepšovať bezpečnosť vozidiel.

- (4) Technický pokrok v oblasti vyspelých systémov bezpečnosti vozidiel ponúka nové možnosti znižovania počtu obetí. Aby sa minimalizoval počet smrteľných nehôd, je potrebné zaviesť niektoré z príslušných nových technológií.
- (5) V kontexte nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009²⁵ Komisia posúdila uskutočniteľnosť rozšírenia existujúcej požiadavky stanovenej v uvedenom nariadení, ktorá sa týka inštalácie niektorých systémov (napríklad zdokonalených systémov núdzového brzdzenia a systémov monitorovania tlaku v pneumatikách) v niektorých kategóriách vozidiel, tak, aby sa vzťahovala na všetky kategórie vozidiel. Komisia okrem toho posúdila technickú a hospodársku uskutočniteľnosť zavedenia novej požiadavky na inštaláciu ďalších pokročilých bezpečnostných prvkov a pripravenosť trhu na takúto požiadavku. Na základe týchto posúdení Komisia v decembri 2016 uverejnila správu pre Európsky parlament a Radu s názvom Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ²⁶. V pracovnom dokumente útvarov Komisie priloženom k tejto správe sa identifikovalo a predložilo 19 potenciálnych regulačných opatrení, ktoré by účinne prispeli k ďalšiemu znižovaniu počtu dopravných nehôd a smrteľných dopravných nehôd a zranení.
- (6) Veľký potenciál na výrazné zníženie počtu obetí majú systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti, systémy udržiavania vozidla v jazdnom pruhu, systémy monitorovania ospalosti a pozornosti vodiča a detekcie rozptýlenia a systémy detekcie spätného chodu. Tieto systémy sú navyše založené na technológiách, ktoré sa budú používať aj pri zavádzaní prepojených a automatizovaných vozidiel. Z tohto dôvodu by sa na úrovni Únie mali stanoviť harmonizované pravidlá a postupy skúšania na typové schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o tieto systémy, a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek.
- (7) Cenným krokom pri získavaní presnejších a podrobných údajov o nehodách je zavádzanie zariadení na záznam údajov o udalostiach (nehodách), ktoré budú uchovávať celý rad kľúčových údajov o stave, v akom sa vozidlo nachádzalo v krátkom čase pred aktivujúcou udalosťou (napríklad rozvinutie airbagov), počas nej a po nej. Motorové vozidlá by preto mali byť vybavené týmito zariadeniami na záznam údajov. Okrem toho by sa malo vyžadovať, aby takéto zariadenia na záznam údajov boli schopné zaznamenávať a uchovávať údaje takým spôsobom, aby členské štáty mohli tieto údaje používať na vykonávanie analýzy bezpečnosti cestnej premávky a na posúdenie účinnosti prijatých osobitných opatrení.
- (8) Každé spracovávanie osobných údajov, ako napríklad informácií o vodičovi spracovávaných v zariadeniach na záznam údajov o udalostiach (nehodách) alebo informácií o vodičovi v systémoch na monitorovanie ospalosti a pozornosti vodiča alebo pokročilé rozpoznávanie rozptýlenia, by sa malo vykonávať v súlade s predpismi EÚ o ochrane údajov, a to najmä so všeobecným nariadením o ochrane

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

²⁶ COM(2016) 787 final.

údajov²⁷. Na spracovávanie osobných údajov zhromažďovaných prostredníctvom palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 sa navyše vzťahujú osobitné záruky²⁸.

- (9) Nariadenie (ES) č. 661/2009 oslobodilo od požiadaviek na bezpečnosť dodávkové vozidlá, športové úžitkové vozidlá (SUV) a viacúčelové vozidlá (MPV), a to z dôvodu výšky sedadiel a parametrov hmotnosti vozidla. Vzhľadom na zvýšenú mieru prieniku týchto vozidiel na trh (z iba 3 % v roku 1996 na 14 % v roku 2016) a technologický vývoj v oblasti kontrol elektrickej bezpečnosti po nehode, sú tieto výnimky zastarané a neoprávnené. Preto by sa tieto výnimky mali odstrániť a na tieto vozidlá by sa mal uplatňovať celý rad požiadaviek na pokročilé systémy vozidiel.
- (10) Nariadením (ES) č. 661/2009 sa dosiahlo značné zjednodušenie právnych predpisov Únie prostredníctvom nahradenia 38 smerníc ekvivalentnými predpismi Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre Európu (predpisy OSN), ktoré sú záväzné podľa rozhodnutia Rady 97/836/ES²⁹. V záujme dosiahnutia ďalšieho zjednodušenia by sa existujúcimi predpismi OSN, ktoré sa v Únii povinne uplatňujú, mali nahradiť ďalšie právne predpisy Únie. Komisia by okrem toho mala presadzovať a podporovať prebiehajúcu prácu na úrovni OSN s cieľom bezodkladne a v súlade s najvyššími dostupnými normami v oblasti bezpečnosti cestnej premávky stanoviť technické požiadavky na typové schvaľovanie bezpečnostných systémov vozidiel stanovených v tomto nariadení.
- (11) Predpisy OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ktoré Únia uplatňuje v súlade s rozhodnutím 97/836/ES, by mali byť začlenené do právnych predpisov Únie o typovom schvaľovaní. Na základe toho by sa mala na Komisiu delegovať právomoc zmeniť zoznam predpisov OSN, ktoré sa povinne uplatňujú, aby sa zabezpečilo, že sa bude aktualizovať.
- (12) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009³⁰ sa stanovujú požiadavky na ochranu chodcov, cyklistov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo forme skúšok súladu a limitných hodnôt pre schvaľovanie vozidiel z hľadiska ich prednej konštrukcie a schvaľovanie systémov čelnej ochrany (napr. pevnostných nárazníkov). Od prijatia nariadenia (ES) č. 78/2009 sa technické požiadavky na vozidlá a postupy ich skúšania na úrovni Organizácie Spojených národov ďalej rozvíjali s cieľom zohľadniť technický pokrok. Predpis OSN č. 127³¹ sa v súčasnosti uplatňuje aj v Únii, a to v súvislosti s typovým schvaľovaním motorových vozidiel.

²⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov), Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1.

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77.

²⁹ Rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

³⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1.

³¹ Predpis č. 127, ktorým sa stanovujú jednotné ustanovenia týkajúce sa schvaľovania motorových vozidiel z hľadiska ich vlastností týkajúcich sa bezpečnosti chodcov.

- (13) Po prijatí nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009³² sa technické požiadavky na schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon a vodíkových systémov a komponentov a postupy ich skúšania na úrovni OSN ďalej rozvíjali s cieľom zohľadniť technický pokrok. Predpis OSN č. 134³³ sa v súčasnosti uplatňuje aj v Únii, a to v súvislosti s typovým schvaľovaním vodíkových systémov v motorových vozidlách. Okrem týchto požiadaviek sa uplatňujú aj kritériá týkajúce sa kvality materiálov používaných v systémoch vozidiel so stlačeným vodíkom, ktoré sú však v súčasnosti stanovené len na úrovni Únie.
- (14) V záujme zrozumiteľnosti, racionálnosti a zjednodušenia by sa nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 mali zrušiť a nahradiť týmito nariadením.
- (15) Pravidlá Únie v minulosti obmedzili celkovú dĺžku súprav nákladných automobilov, čo viedlo k typickým konštrukciám, pri ktorých je kabína umiestnená nad motorom, čím sa maximalizuje nákladný priestor. V dôsledku vysokého posedu vodiča sa však zväčšil rozsah mŕtveho uhla a zhoršil sa priamy výhľad okolo kabíny nákladného automobilu. To je významným faktorom pri nehodách nákladných automobilov, ktorých obeťami sú zraniteľní účastníci cestnej premávky. Počet obetí by mohol byť výrazne znížený zlepšením priameho výhľadu. Preto by sa mali zaviesť požiadavky na zlepšenie priameho výhľadu.
- (16) Vzhľadom na dôraz, ktorý sa v nariadeniach EÚ o bezpečnosti vozidiel kladie na ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky, okrem iného zabezpečením primeraného výhľadu vodičov, by verejné a súkromné subjekty mali prestať vyžadovať, aby sa na akúkoľvek časť priehľadného povrchu zasklenia vozidiel umiestňoval akýkoľvek druh označenia, známky alebo nálepky určenej na akýkoľvek účel. Okrem toho by vnútroštátne orgány mali presadzovať, aby sa na čelné sklá a bočné okná nepripevňovali označenia, známky, nálepky a akékoľvek iné veci obmedzujúce výhľad a nenarúšala sa tým účinnosť právnych predpisov Únie o výhľade vodičov.
- (17) Automatizované a prepojené vozidlá môžu byť schopné výrazne prispieť k zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd, keďže odhadom 90 % prípadov dopravných nehôd je výsledkom ľudskej chyby. Keďže automatizované vozidlá postupne preberú úlohy vodiča, na úrovni Únie by sa mali prijať harmonizované pravidlá a technické požiadavky na automatizované systémy vozidiel.
- (18) Jazda vozidiel v konvoji má do budúcnosti potenciál priniesť bezpečnejšiu, ekologickejšiu a efektívnejšiu dopravu. V očakávaní zavedenia technológie jazdy vozidiel v konvoji a príslušných noriem bude potrebný regulačný rámec s harmonizovanými pravidlami a postupmi. V tejto súvislosti by sa Komisia mala splnomocniť prijímať delegované akty na stanovenie harmonizovaného formátu na výmenu údajov na účely jazdy vozidiel rôznych značiek v konvoji v súlade s právnymi predpismi EÚ o ochrane údajov.
- (19) Únia by mala na úrovni Organizácie Spojených národov naďalej presadzovať vypracovávanie technických požiadaviek na hlučnosť pneumatík, valivý odpor a vlastnosti

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 32.

³³ Predpis OSN č. 134 o jednotných ustanoveniach týkajúcich sa schvaľovania motorových vozidiel a ich komponentov vzhľadom na bezpečnostné charakteristiky vozidiel poháňaných vodíkom (HFCV).

týkajúce sa adhézie pneumatík na mokrom povrchu. Je to tak preto, lebo predpis OSN č. 117 teraz obsahuje tieto podrobné ustanovenia. Proces prispôsobovania požiadaviek na pneumatiky s cieľom zohľadniť technický pokrok by mal naďalej pokračovať na úrovni Organizácie Spojených národov, najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa vlastnosti pneumatík posudzovali aj na konci životnosti pneumatiky v jej opotrebovanom stave a aby sa presadzovala myšlienka, že pneumatiky by mali spĺňať požiadavky po celé obdobie životnosti a nemali by sa predčasne meniť. Existujúce požiadavky nariadenia (ES) č. 661/2009 týkajúce sa vlastností pneumatík by sa mali nahradiť ekvivalentnými predpismi OSN.

- (20) S cieľom zabezpečiť účinnosť tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o požiadavky na typové schvaľovanie týkajúce sa charakteristík v oblasti bezpečnosti, celkovej konštrukcie a príslušných environmentálnych vlastností motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá. Je obzvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie uskutočňovali v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva³⁴. Konkrétne, aby sa zabezpečila rovnaká účasť na príprave delegovaných aktov, dostávajú Európsky parlament a Rada všetky dokumenty v tom istom čase ako odborníci z členských štátov a ich odborníci majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (21) Vzhľadom na zosúladenie právnych predpisov Únie, ktoré odkazujú na regulačný postup s kontrolou, s právnym rámcom zavedeným Zmluvou o fungovaní Európskej únie a s cieľom ďalej zjednodušovať právne predpisy Únie v oblasti bezpečnosti vozidiel, by sa tieto nariadenia mali zrušiť a nahradiť delegovanými aktmi prijatými podľa tohto nariadenia:
- nariadenie Komisie (ES) č. 631/2009³⁵,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 406/2010³⁶,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 672/2010³⁷,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1003/2010³⁸,

³⁴ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

³⁵ Nariadenie Komisie (ES) č. 631/2009 z 22. júla 2009, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá na vykonávanie prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel v súvislosti s ochranou chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES a zrušujú sa smernice 2003/102/ES a 2005/66/ES (Ú. v. EÚ L 195, 25.7.2009, s. 1).

³⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 406/2010 z 26. apríla 2010, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon (Ú. v. EÚ L 122, 18.5.2010, s. 1).

³⁷ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 672/2010 z 27. júla 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania na systémy odmrázovania a odhmlievania čelného skla určitých motorových vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 196, 28.7.2010, s. 5).

³⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1003/2010 z 8. novembra 2010 o požiadavkách typového schvaľovania miesta na montáž a upevnenie zadných tabuliek s evidenčným číslom na motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009

- nariadenie Komisie (EÚ) č. 1005/2010³⁹,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 1008/2010⁴⁰,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 1009/2010⁴¹,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011⁴²,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 109/2011⁴³,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 458/2011⁴⁴,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 65/2012⁴⁵,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 130/2012⁴⁶,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 347/2012⁴⁷,

o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2010, s. 22).

³⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1005/2010 z 8. novembra 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania vlečných zariadení motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2010, s. 36).

⁴⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1008/2010 z 9. novembra 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania systémov stierania a ostrekovania čelného skla určitých motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 292, 10.11.2010, s. 2).

⁴¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1009/2010 z 9. novembra 2010 o požiadavkách typového schvaľovania krytov kolies určitých motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 292, 10.11.2010, s. 21).

⁴² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011 z 11. januára 2011 týkajúce sa požiadaviek na typové schválenie povinného štítku výrobcu a identifikačného čísla motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 8, 12.1.2011, s. 1).

⁴³ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 109/2011 z 27. januára 2011, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel vzhľadom na systémy zabraňujúce rozstrekú (Ú. v. EÚ L 34, 9.2.2011, s. 2).

⁴⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 458/2011 z 12. mája 2011 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel z hľadiska montáže ich pneumatík, ktorým sa zároveň vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 124, 13.5.2011, s. 11).

⁴⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 65/2012 z 24. januára 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o ukazovatele radenia prevodových stupňov, a ktorým sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2012, s. 24).

⁴⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 130/2012 z 15. februára 2012 o požiadavkách typového schvaľovania motorových vozidiel, pokiaľ ide o vstup do vozidla a jeho manévrovateľnosť, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 43, 16.2.2012, s. 6).

⁴⁷ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 347/2012 zo 16. apríla 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 s ohľadom na požiadavky typového schvaľovania určitých kategórií motorových vozidiel týkajúce sa systémov zdokonaleného núdzového brzdenia (Ú. v. EÚ L 109, 21.4.2012, s. 1).

- nariadenie Komisie (EÚ) č. 351/2012⁴⁸,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012⁴⁹,
 - nariadenie Komisie (EÚ) 2015/166⁵⁰.
- (22) Vzhľadom na to, že schválenia vydané v súlade s nariadením (ES) č. 78/2009, nariadením (ES) č. 79/2009, nariadením (ES) č. 661/2009 a ich vykonávacími opatreniami by sa mali považovať za rovnocenné, pokiaľ sa príslušné požiadavky týmto nariadením nezmenia, alebo kým nebudú upravené vykonávacími právnymi predpismi, malo by sa prechodnými ustanoveniami zabezpečiť, aby takéto schválenia nestratili platnosť.
- (23) Pokiaľ ide o dátumy zamietnutia udelenia typového schválenia EÚ, zamietnutia prihlásenia vozidla do evidencie a zákazu uvádzania komponentov a samostatných technických jednotiek na trh alebo do prevádzky, tieto dátumy by sa mali stanoviť pre každú regulovanú položku.
- (24) Keďže cieľ tohto nariadenia, ktorým je zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu zavedením harmonizovaných technických požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a environmentálnych vlastností motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.
- (25) Podrobné technické požiadavky a osobitné postupy skúšania pre typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek by sa mali stanoviť v delegovaných aktoch, a to pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia. Výrobcom by sa mal okrem toho poskytnúť dostatok času na prispôbenie sa požiadavkám tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe. Preto by sa uplatňovanie tohto nariadenia malo odložiť,

⁴⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 351/2012 z 23. apríla 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky typového schvaľovania na montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu v motorových vozidlách (Ú. v. EÚ L 110, 24.4.2012, s. 18).

⁴⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31).

⁵⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/166 z 3. februára 2015, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o zahrnutie osobitných postupov, metód posudzovania a technických požiadaviek, a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 109/2011 a (EÚ) č. 458/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 4.2.2015, s. 3).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na:

1. typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek navrhnutých a konštruovaných pre vozidlá z hľadiska ich všeobecných charakteristík a bezpečnosti a na ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky;
2. na typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska systémov monitorovania tlaku v pneumatikách, pokiaľ ide o ich bezpečnosť, palivovú úspornosť a emisie CO₂; a
3. na typové schvaľovanie novovyrobených pneumatík z hľadiska ich bezpečnosti a environmentálnych vlastností.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá kategórií M, N a O definovaných v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/... a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky navrhnuté a konštruované pre tieto vozidlá podľa článkov 4 až 11 tohto nariadenia.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia stanovené v článku 3 nariadenia (EÚ) 2018 /...

Okrem toho sa uplatňujú tieto vymedzenia:

1. „zraniteľný účastník cestnej premávky“ je účastník cestnej premávky, ktorý používa dvojkoľesové motorové vozidlo, alebo nemotorizovaný účastník cestnej premávky, napríklad cyklista alebo chodec;
2. „systém monitorovania tlaku v pneumatikách“ je systém namontovaný vo vozidle, schopný vyhodnotiť tlak v pneumatikách alebo zmenu tlaku v priebehu času a preniesť príslušné informácie používateľovi počas prevádzky vozidla;
3. „systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti“ je systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam prevádzky na ceste tým, že mu pomocou haptickej spätnej väzby plynového pedála poskytuje do vozidla informácie o obmedzení rýchlosti získané sledovaním dopravných značiek a signálov, a to na

základe signálov z infraštruktúry alebo údajov z elektronických máp, alebo z oboch týchto zdrojov;

4. „zariadenie na umožnenie montáže alkoholového imobilizéra“ je štandardizované rozhranie, ktoré umožňuje neskoršiu montáž alkoholových imobilizérov v motorových vozidlách;
5. „systém monitorovania ospalosti a pozornosti vodiča“ je systém, ktorý posudzuje ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby upozorní vodiča;
6. „pokročilý systém rozpoznávania rozptýlenia vodiča“ je systém schopný rozpoznať, do akej miery sa vodič vizuálne venuje dopravnej situácii a v prípade potreby upozorniť vodiča;
7. „signál núdzového brzdenia“ sú rýchlo blikajúce brzdové svetlá, ktoré ostatným účastníkom cestnej premávky za vozidlom indukujú, že vzhľadom na prevládajúce podmienky na ceste na vozidlo pôsobí veľká sila spomalenia;
8. „detekcia spätného chodu“ je kamera alebo monitor, optický alebo detekčný systém, pomocou ktorého vodič zistí, že za vozidlom sa nachádzajú ľudia a predmety, s primárnym cieľom zabrániť kolíziám pri cúvaní;
9. „systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu“ je systém, ktorý upozorňuje vodiča, že vozidlo vybočuje z jazdného pruhu;
10. „pokročilý systém núdzového brzdenia“ je systém, ktorý dokáže automaticky rozpoznať možnosť kolízie a uviesť do činnosti brzdový systém vozidla s cieľom spomaliť vozidlo a predísť kolízii alebo ju zmierniť;
11. „systém udržiavania vozidla v jazdnom pruhu“ je systém, ktorý sleduje polohu vozidla vzhľadom na hranicu jazdného pruhu a uplatňuje krútiaci moment na volant alebo tlak na brzdy, prinajmenšom vtedy, keď dochádza alebo má dôjsť k vybočeniu z jazdného pruhu a bezprostredne môže hroziť kolízia;
12. „hlavný ovládací spínač vozidla“ je zariadenie, ktorým sa palubný elektronický systém vozidla uvedie z vypnutého stavu, ako v prípade, keď je vozidlo zaparkované a vodič nie je prítomný, do normálneho prevádzkového režimu;
13. „zariadenie na záznam údajov o udalostiach (nehodách)“ je systém zaznamenávajúci a uchovávať kritické parametre a informácie súvisiace so zrážkou, a to pred kolíziou, počas nej a po nej;
14. „systém čelnej ochrany“ je samostatná konštrukcia alebo konštrukcie, napríklad pevnostný alebo prídavný nárazník, ktorá je popri nárazníku základnej výbavy určená na ochranu vonkajšieho povrchu vozidla pred poškodením v prípade kolízie s nejakým predmetom, s výnimkou konštrukcií s hmotnosťou nižšou ako 0,5 kg určených len na ochranu svetiel vozidla;
15. „nárazník“ je akákoľvek predná, spodná, vonkajšia konštrukcia vozidla vrátane úchyto, určená na ochranu vozidla v prípade čelnej zrážky s iným vozidlom pri nízkej rýchlosti; nezahŕňa však systém čelnej ochrany;
16. „vozidlo na vodíkový pohon“ je akékoľvek motorové vozidlo, v ktorom sa ako palivo na jeho pohon používa vodík;

17. „vodíkový systém“ je zostava vodíkových komponentov a spojovacích častí namontovaných vo vozidle na vodíkový pohon, s výnimkou vodíkového pohonného systému alebo pomocnej pohonnej jednotky;
18. „vodíkový pohonný systém“ je spaľovací motor alebo systém palivových článkov používaný na pohon vozidla;
19. „vodíkový komponent“ sú vodíkové zásobníky a všetky ostatné časti vozidiel na vodíkový pohon, ktoré sú v priamom kontakte s vodíkom alebo sú súčasťou vodíkového systému;
20. „vodíkový zásobník“ je komponent v rámci vodíkového systému, v ktorom je uskladnené hlavné množstvo vodíkového paliva;
21. „automatizované vozidlo“ je motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo dlhší čas samostatne pohybovať bez nepretržitého ľudského dohľadu;
22. „systém monitorovania dostupnosti vodiča“ je systém, ktorý posudzuje, či je vodič v osobitných situáciách schopný prípadne prevziať riadenie od automatizovaného vozidla;
23. „jazda vozidiel v konvoji“ je spojenie dvoch alebo viacerých vozidiel do zostavy pomocou technológie prepojenia a systémov podpory automatizovaného riadenia, ktoré umožňujú vozidlám, aby automaticky udržiavali nastavené malé rozstupy, keď sú po určitú časť cesty prepojené, a prispôbili sa zmenám v pohybe vedúceho vozidla s pomocou malej alebo žiadnej činnosti vodičov;
24. „maximálna hmotnosť“ je technicky prípustná maximálna hmotnosť naloženého vozidla stanovená výrobcom;
25. „stĺpik A“ je najprednejšia a najkrajnejšia podpera strechy siahajúca od podvozku po strechu vozidla;
26. „roh systému čelnej ochrany“ je dotykový bod systému čelnej ochrany s vertikálnou rovinou, ktorá s vertikálnou pozdĺžnou rovinou vozidla zvierá uhol 60° a dotýka sa vonkajšieho povrchu systému čelnej ochrany;
27. „dolná výška systému čelnej ochrany“ je v akejkolvek priečnej polohe vertikálna vzdialenosť medzi vozovkou a dolnou referenčnou čiarou systému čelnej ochrany, keď sa vozidlo nachádza v normálnej jazdnej polohe.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCOV

Článok 4

Všeobecné povinnosti a technické požiadavky

1. Výrobcovia musia preukázať, že všetky nové vozidlá, ktoré sa uvádzajú na trh, prihlasujú do evidencie alebo uvádzajú do prevádzky a všetky nové systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sa uvádzajú na trh alebo uvádzajú do prevádzky, boli typovo schválené v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe.

2. Typové schválenie v súlade s predpismi OSN uvedenými v prílohe I sa v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe považuje za typové schválenie EÚ.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty na zmenu prílohy I s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie zavedením a aktualizáciou odkazov na predpisy OSN a príslušné série zmien, ktoré sa uplatňujú na povinnom základe.

4. Výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá boli navrhnuté, skonštruované a zmontované tak, aby sa minimalizovalo riziko zranenia cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

5. Výrobcovia takisto zabezpečia, aby vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky spĺňali uplatniteľné požiadavky uvedené v prílohe II s účinnosťou od dátumov stanovených v uvedenej prílohe a podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia vrátane požiadaviek týkajúcich sa:

- a) zadržiavacích systémov, nárazových skúšok, integrity palivového systému a bezpečnosti vysokého elektrického napätia;
- b) chodcov, cyklistov, výhľadu a viditeľnosti;
- c) podvozku vozidla, brzdenia, pneumatík a riadenia;
- d) palubných prístrojov, elektrického systému, osvetlenia vozidla a ochrany proti neoprávnenému použitiu vrátane kybernetických útokov;
- e) správania vodiča a systému;
- f) všeobecnej konštrukcie a vlastností vozidla;

6. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty na zmenu prílohy II s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie, najmä pokiaľ ide o záležitosti uvedené v odseku 5 písm. a) až f) tohto článku, a s cieľom zaistiť vysokú úroveň všeobecnej bezpečnosti vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek a vysokú úroveň ochrany cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

7. S cieľom zaistiť dosiahnutie vysokej úrovne všeobecnej bezpečnosti vozidiel a ochrany cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek z hľadiska požiadaviek uvedených v prílohe II.

Článok 5

Osobitné ustanovenia týkajúce sa systémov monitorovania tlaku v pneumatikách a pneumatík

1. V záujme optimálnej spotreby paliva a bezpečnosti cestnej premávky musia byť vozidlá vybavené presným systémom monitorovania tlaku v pneumatikách, ktorý dokáže pri širokej

škále cestných a environmentálnych podmienok upozorniť vodiča vo vozidle na stratu tlaku v pneumatike.

2. Systémy monitorovania tlaku v pneumatikách musia byť navrhnuté tak, aby pri nízkych hodnotách tlaku v pneumatikách nebola možná zmena nastavenia alebo recalibrácia.

3. Všetky pneumatiky uvedené na trh musia spĺňať požiadavky na bezpečnosť a environmentálne vlastnosti stanovené v príslušných regulačných aktoch uvedených v prílohe II.

4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na:

- a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska ich systémov monitorovania tlaku v pneumatikách;
- b) typové schvaľovanie pneumatík vrátane technických požiadaviek na ich montáž.

Článok 6

Pokročilé systémy vozidiel pre všetky kategórie motorových vozidiel

1. Motorové vozidlá musia byť vybavené týmito pokročilými systémami vozidla:

- a) systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti;
- b) umožnenie montáže alkoholového imobilizéra;
- c) systém monitorovania ospalosti a pozornosti vodiča;
- d) pokročilý systém rozpoznávania rozptýlenia vodiča;
- e) signál núdzového brzdenia;
- f) detekcia spätného chodu.

2. Minimálne špecifikácie pre systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti:

- a) vodič musí mať možnosť prostredníctvom plynového pedála pocítiť, že sa dosiahol alebo prekročil príslušný rýchlostný limit;
- b) systém nesmie byť možné vypnúť ani potlačiť;
- c) vodič musí mať možnosť plynule prekonať rýchlosť vozidla nastavenú systémom prostredníctvom bežného ovládania plynového pedála, bez toho, aby ho musel prudko stlačiť;
- d) v prípade, že je zapnutý tempomat, systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti sa musí automaticky prispôsobiť akémukoľvek nižšiemu rýchlostnému limitu.

3. Motorové vozidlo vybavené pokročilým systémom rozpoznávania rozptýlenia vodiča v súlade s odsekom 1 písm. d) sa môže považovať za vozidlo, ktoré spĺňa aj požiadavku uvedenú v bode c) uvedeného odseku.

4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na:

- a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska pokročilých systémov vozidiel uvedených v odseku 1;

- b) typové schvaľovanie pokročilých systémov vozidiel uvedených v bodoch a) a f) daného odseku ako samostatných technických jednotiek.

Článok 7

Osobitné požiadavky týkajúce sa osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M₁ a N₁, musia vozidlá týchto kategórií spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 6 a v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 7.
 2. Vozidlá kategórií M₁ a N₁ musia byť vybavené pokročilými systémami núdzového brzdzenia navrhnutými a namontovanými v dvoch fázach a zabezpečujúcimi:
 - a) detekciu vozidiel v pohybe a stacionárnych prekážok pred motorovým vozidlom v prvej fáze;
 - b) rozšírenie detekčnej schopnosti tak, aby zahŕňala aj zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred motorovým vozidlom v druhej fáze.
 3. Vozidlá kategórií M₁ a N₁ musia byť vybavené systémom udržiavania vozidla v jazdnom pruhu.
 4. Pokročilé systémy núdzového brzdzenia a systémy udržiavania vozidla v jazdnom pruhu musia spĺňať najmä tieto požiadavky:
 - a) systémy musí byť možné vypnúť len jednotlivo, komplexným sledom krokov, ktoré vykoná vodič, a to iba keď vozidlo stojí na mieste so zatiahnutou parkovacou brzdou;
 - b) pri každej aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla musia byť systémy v normálnom prevádzkovom režime;
 - c) zvukové varovania musí byť možné jednoducho potlačiť, tým sa však nesmú súčasne potlačiť iné funkcie systému ako zvukové varovania.
 5. Vozidlá kategórií M₁ a N₁ musia byť vybavené zariadením na záznam údajov o udalostiach (nehodách). Zariadenia na záznam údajov o udalostiach (nehodách) musia spĺňať najmä tieto požiadavky:
 - a) údaje, ktoré dokážu zaznamenávať a uchovávať vzhľadom na obdobie pred kolíziou, počas nej a po nej, musia zahŕňať prinajmenšom rýchlosť vozidla, stav a rýchlosť aktivácie jeho bezpečnostných systémov a všetky ostatné relevantné vstupné parametre z palubných systémov aktívnej bezpečnosti a predchádzania nehodám;
 - b) zariadenia sa nesmú dať deaktivovať;
 - c) spôsob, akým dokážu zaznamenávať a uchovávať údaje, musí byť taký, aby boli údaje chránené pred manipuláciou a mohli byť prostredníctvom štandardizovaného rozhrania na základe únijných alebo vnútroštátnych predpisov v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 sprístupnené vnútroštátnym orgánom na účely analýzy údajov z nehody, a taký, aby sa dal identifikovať presný typ vozidla, jeho verzia a variant, a najmä systémy aktívnej bezpečnosti a predchádzania nehodám namontované vo vozidle.
- Údaje, ktoré dokáže zariadenie na záznam údajov o udalostiach (nehodách) zaznamenať a uchovávať, však nesmú zahŕňať posledné štyri číslice poradového čísla vozidla v rámci

identifikačného čísla vozidla ani žiadne iné informácie, ktoré by umožnili identifikáciu samotného vozidla.

6. Vozidlá kategórií M_1 a N_1 musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby mali rozšírenú ochrannú zónu pre náraz hlavy, s cieľom zvýšiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky a zmierniť ich potenciálne zranenia v prípade kolízie.

7. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na:

- a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska požiadaviek stanovených v odsekoch 2 až 6 tohto článku;
- b) typové schvaľovanie zariadení na záznam údajov o udalostiach (nehodách) ako samostatných technických jednotiek.

Článok 8

Systémy čelnej ochrany pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá

1. Systémy čelnej ochrany, namontované buď ako originálne vybavenie pre vozidlá kategórií M_1 a N_1 alebo sprístupnené na trhu ako samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá, musia spĺňať požiadavky stanovené v odseku 2, v prílohe IV a v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 3 tohto článku.

2. K systémom čelnej ochrany, ktoré sú sprístupnené na trhu ako samostatné technické jednotky, musí byť priložený podrobný zoznam typov, variantov a verzií vozidiel, pre ktoré je systém čelnej ochrany typovo schválený, ako aj jasné montážne pokyny.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na typové schvaľovanie systémov čelnej ochrany uvedených v odseku 1 tohto článku vrátane technických požiadaviek týkajúcich sa ich konštrukcie a montáže.

Článok 9

Osobitné požiadavky týkajúce sa autobusov a nákladných automobilov

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 , musia vozidlá týchto kategórií spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 a v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 7. Vozidlá kategórií M_2 a M_3 musia spĺňať aj požiadavku stanovenú v odseku 6.

2. Vozidlá kategórií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 musia byť vybavené systémom výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a pokročilým systémom núdzového brzdenia, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 7.

3. Vozidlá kategórií M_2 , M_3 , N_2 a N_3 musia byť vybavené pokročilými systémami schopnými rozpoznať zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorí sa nachádzajú v tesnej blízkosti predku a boku vozidla pri okraji vozovky, a poskytnúť varovanie alebo zabrániť zrážke s týmito zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky.

4. Pokiaľ ide o systémy uvedené v odsekoch 2 a 3 tohto článku, musia spĺňať najmä tieto požiadavky:

- a) systémy musí byť možné vypnúť len jednotlivito, komplexným sledom krokov, ktoré vykoná vodič, a to iba keď vozidlo stojí na mieste so zatiahnutou parkovacou brzdou;
- b) pri každej aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla musia byť systémy v normálnom prevádzkovom režime;
- c) zvukové varovania musí byť možné jednoducho potlačiť, tým sa však nesmú súčasne potlačiť iné funkcie systému ako zvukové varovania.

5. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby sa zlepšil priamy výhľad na zraniteľných účastníkov cestnej premávky zo sedadla vodiča.

6. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ s kapacitou presahujúcou 22 cestujúcich okrem vodiča a s priestormi pre stojacich cestujúcich, ktoré umožňujú častý pohyb cestujúcich, musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby boli prístupné osobám so zníženou pohyblivosťou vrátane používateľov invalidných vozíkov.

7. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na:

- a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska požiadaviek stanovených v odsekoch 2 až 5 tohto článku;
- b) typové schvaľovanie systémov uvedených v odseku 3 tohto článku ako samostatných technických jednotiek.

Článok 10

Osobitné požiadavky týkajúce sa vozidiel na vodíkový pohon

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M a N, vozidlá na vodíkový pohon spadajúce do týchto kategórií, ich vodíkové systémy a komponenty týchto systémov musia spĺňať požiadavky stanovené v prílohe V a v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 3 tohto článku.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby sa vodíkové systémy a vodíkové komponenty montovali v súlade s požiadavkami stanovenými v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 3. Výrobcovia v prípade potreby sprístupnia aj informácie na účely kontroly vodíkových systémov a komponentov počas životnosti vozidiel na vodíkový pohon.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom:

- a) stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon z hľadiska ich vodíkových systémov a na typové schvaľovanie vodíkových komponentov vrátane požiadaviek na ich montáž;
- b) zmeniť prílohu V s cieľom prispôsobiť ju technickému pokroku.

Článok 11

Osobitné požiadavky týkajúce sa automatizovaných vozidiel

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa uplatňujú na vozidlá príslušných kategórií, musia automatizované vozidlá

spĺňať požiadavky stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 2, ktoré sa týkajú:

- a) systémov nahradzujúcich ovládanie vozidla vodičom vrátane riadenia, zrýchľovania a brzdenia;
- b) systémov, ktoré vozidlu poskytujú informácie o stave vozidla a okolitom prostredí v reálnom čase;
- c) systémov sledovania pripravenosti vodiča;
- d) zariadení na záznam údajov o udalostiach (nehodách) pre automatizované vozidlá;
- e) harmonizovaného formátu výmeny údajov, napríklad pri jazde vozidiel rôznych značiek v konvoji.

2. S cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku automatizovaných vozidiel na verejných komunikáciách je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty na stanovenie požiadaviek týkajúcich sa systémov a iných položiek uvedených v odseku 1 písm. a) až e) tohto článku a stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov skúšania a technické požiadavky na typové schvaľovanie automatizovaných vozidiel z hľadiska týchto požiadaviek.

KAPITOLA III

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 12

Delegovanie právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 3, článku 4 ods. 6, článku 4 ods. 7, článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 7, článku 8 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 10 ods. 3 a článku 11 ods. 2 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [PO: *Vložte prosím dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 3, článku 4 ods. 6, článku 4 ods. 7, článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 7, článku 8 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 10 ods. 3 a článku 11 ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 3, článku 4 ods. 6, článku 4 ods. 7, článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 7, článku 8 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 10

ods. 3 a článku 11 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 13

Prechodné ustanovenia

1. Týmto nariadením sa neruší platnosť typových schválení EÚ vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré boli udelené v súlade s nariadením (ES) č. 78/2009, nariadením (ES) č. 79/2009, nariadením (ES) č. 661/2009 a ich vykonávacími opatreniami [PO: *Vložte dátum bezprostredne predchádzajúci dátumu uplatňovania tohto nariadenia*], pokiaľ príslušné požiadavky vzťahujúce sa na takéto vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky neboli týmto nariadením a delegovanými aktmi prijatými na jeho základe zmenené alebo doplnené o nové požiadavky.
2. Schvaľovacie úrady naďalej udeľujú rozšírenie typových schválení EÚ uvedené v odseku 1 tohto článku.
3. Odchylne od tohto nariadenia a do dátumov uvedených v prílohe VI členské štáty naďalej povoľujú prihlasovanie vozidiel do evidencie, ako aj predaj alebo uvedenie do prevádzky komponentov, ktoré nespĺňajú požiadavky príslušných predpisov OSN uvedených v tejto prílohe.

Článok 14

Dátumy vykonávania

Pokiaľ ide o vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, vnútroštátne orgány:

- a) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II odmietnu v prípade konkrétnej požiadavky, na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky, udeliť typové schválenie EÚ alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe;
- b) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II považujú v prípade konkrétnej požiadavky, na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky, osvedčenia o zhode nových vozidiel za neplatné na účely článku 48 nariadenia (EÚ) 2018/... a zakážu prihlásenie takých vozidiel, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe, do evidencie;
- c) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II zakážu v prípade konkrétnej požiadavky, na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky, uvádzanie komponentov a samostatných technických jednotiek na trh alebo ich uvádzanie do prevádzky, ak nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých na jeho základe.

Článok 15

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/...

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/... sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

Článok 16

Zrušenie

1. Nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009, (ES) č. 631/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 sa zrušujú s účinnosťou od dátumu uplatňovania tohto nariadenia.

2. Odkazy na nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 17

Nadobudnutie účinnosti a dátum uplatňovania

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od [PO: Vložte dátum 36 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
Predseda

Za Radu
Predseda