



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. május 28.
(OR. en)

10420/24

Intézményközi referenciaszám:
2024/0122(NLE)

MI 548
ECO 18
ENT 102
UNECE 9

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2024. május 28.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2024) 219 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának Járműelőírások Harmonizálása Világforumán az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának módosítására irányuló javaslatok, az újrafutóztott gumiabroncsok hőtapadási teljesítményéről és vonóabroncs kategóriába történő besorolásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat, az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának módosítására irányuló javaslatok, valamint az ENSZ 1. számú kölcsönösen elfogadott határozatának módosítására irányuló javaslat tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2024) 219 final.

Melléklet: COM(2024) 219 final

Brüsszel, 2024.5.28.
COM(2024) 219 final

2024/0122 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának Járműelőírások Harmonizálása Világforumán az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának módosítására irányuló javaslatok, az újrafutóztott gumiabroncsok hőtapadási teljesítményéről és vonóabroncs kategóriába történő besorolásáról szóló új ENSZ-előírássra irányuló javaslat, az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának módosítására irányuló javaslatok, valamint az ENSZ 1. számú kölcsönösen elfogadott határozatának módosítására irányuló javaslat tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világ fórumon (29. munkacsoport) a meglévő ENSZ-előírásokat érintő módosítások elfogadásával kapcsolatban képviselendő uniós álláspontokról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás és a párhuzamos megállapodás

Két megállapodás van hatályban olyan harmonizált követelmények kidolgozásáról, amelyek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) szerződő felei közötti gépjármű-kereskedelem technikai akadályait hivatottak felszámolni, valamint biztosítani kívánják, hogy a gépjárművek nagy fokú biztonságot nyújtsanak és óvják a környezetet. Ezek a következők:

- a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló ENSZ-EGB-megállapodás (a továbbiakban: az 1958. évi felülvizsgált megállapodás); valamint
- a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekre és felszerelésekre vonatkozó globális műszaki előírások kidolgozásáról szóló megállapodás (a továbbiakban: párhuzamos megállapodás).

A megállapodások az EU vonatkozásában 1998. március 24-én, illetve 2000. február 15-én léptek hatályba. A megállapodásokkal kapcsolatos munkát a 29. munkacsoport felügyeli.

2.2. Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világ fórum

A 29. munkacsoport egyedülálló keretet biztosít a gépjárművekkel kapcsolatos előírások globális összehangolásához. A 29. munkacsoport az ENSZ intézményi keretében működő állandó munkacsoport, amelynek külön megbízatása és eljárási szabályzata van. Globális fórumként működik, ahol az érdekeltek szabadon megvitathatják a gépjárművekre vonatkozó előírásokat, valamint az 1958. évi felülvizsgált megállapodás és a párhuzamos megállapodás végrehajtását. Az ENSZ bármely tagállama, illetve az ENSZ tagállamai által létrehozott bármely regionális gazdasági integrációs szervezet teljeskörűen részt vehet a 29. munkacsoport tevékenységében, és a 29. munkacsoport által felügyelt, gépjárművekről szóló megállapodások szerződő felévé válhat. Az EU e megállapodásoknak részes fele¹.

Az ENSZ-EGB 29. munkacsoportja minden évben háromszor – márciusban, júniusban és novemberben – tart ülést. A technikai fejlődés figyelembevétele érdekében a 29. munkacsoport minden ülésén elfogadhat:

¹ A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás”) való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

A Tanács 2000/125/EK határozata (2000. január 31.) a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás megkötéséről („párhuzamos megállapodás”) (HL L 35., 2000.2.10., 12. o.).

új ENSZ-előírásokat;

új ENSZ-határozatokat;

új globális műszaki előírásokat (GTR-eket);

az 1958. évi felülvizsgált megállapodás szerinti ENSZ-előírások és -határozatok módosításait; valamint

a párhuzamos megállapodás szerinti GTR-ek és határozatok módosításait.

A 29. munkacsoport ülései előtt a 29. munkacsoport szakosodott kisegítő testületei szakmai szempontból megvitatják ezeket a módosításokat.

Ezt követően a 29. munkacsoport javaslatokat fogadhat el:

az 1958. évi felülvizsgált megállapodás szerinti javaslatok esetében a jelen lévő és a javaslatról szavazó szerződő felek minősített többségével; vagy

a párhuzamos megállapodás szerinti javaslatok esetében a jelen lévő és a javaslatról szavazó részes felek egyhangú szavazatával.

A 29. munkacsoport minden ülését megelőzően az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése szerinti tanácsi határozat kerül elfogadásra, amely meghatározza a következőkkel kapcsolatban az EU által képviselendő álláspontot:

új ENSZ-előírások, GTR-ek és ENSZ-határozatok; valamint

ENSZ-előírások, GTR-ek és ENSZ-határozatok módosításai, kiegészítései és helyesbítései.

2.3. A 29. munkacsoport tervezett jogi aktusa

A 29. munkacsoport a 2024. június 25–28-i 193. ülészakán elfogadhatja a következőket:

az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának módosítására irányuló javaslatok;

az újrafutózott gumiabroncsok hótapadási teljesítményéről és vonóabroncs kategóriába történő besorolásáról szóló új ENSZ-előírássra irányuló javaslat;

az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának (GTR) módosításaira irányuló javaslatok; valamint

az 1. számú kölcsönösen elfogadott határozat módosítására irányuló javaslat.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A 29. munkacsoport működése elősegíti a járművekre vonatkozó szabványok nemzetközi összehangolását. Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás kulcsszerepet játszik e célkitűzés elérésében. Az uniós gyártók annak tudatában alkalmazhatják a közös típusjóváhagyási előírásokat, hogy az általuk gyártott termékeket a szerződő felek a nemzeti jogszabályaiknak megfelelőként fogják elismerni.

Ez tette lehetővé, hogy a gépjárművek általános biztonságáról szóló 661/2009/EK rendelet több mint 50 uniós irányelvet hatályon kívül helyezzen, és azok helyébe az 1958. évi felülvizsgált megállapodás keretében elfogadott vonatkozó előírásokat léptesse.

Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet² hasonló megközelítést követ. Közigazgatási rendelkezéseket és műszaki követelményeket állapít meg minden új jármű, rendszer, alkotóelem és önálló műszaki egység típusjóváhagyására és forgalomba hozatalára vonatkozóan. Az említett rendelet típusjóváhagyási követelmények formájában vagy az uniós jogszabályok alternatíváiként beépíti az 1958. évi felülvizsgált megállapodás alapján elfogadott előírásokat az EU típusjóváhagyási rendszerébe.

Amint a 29. munkacsoport elfogad egy új ENSZ-előírást vagy egy már létező ENSZ-előírás módosítására irányuló javaslatot, az ENSZ-EGB ügyvezető titkára értesíti a szerződő feleket a vonatkozó jogi aktusról. A jogi aktus hatályba lép, kivéve, ha a szerződő felek blokkoló kisebbsége hat hónapon belül kifogást emel. Ezt követően minden szerződő fél átültetheti a jogi aktust nemzeti jogrendjébe. Az Európai Unióban az átültetés azt követően válik befejezetté, hogy a jogi aktust kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

A következő jogi aktusokkal kapcsolatban kell uniós álláspontot kialakítani:

- az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásainak módosítására irányuló javaslatok, amelyek az alábbiakra vonatkozó rendelkezések naprakésszé tételét szolgálják:
 - nehézgépjárművek fékezése – a javasolt módosítások célja az előírás oly módon történő kiigazítása, amely lehetővé teszi az automatizált vezetési rendszerrel és manuális vezetési üzemmóddal egyaránt felszerelt járművek jóváhagyását;
 - személygépkocsik fékezése – a javasolt módosítások célja az előírás oly módon történő kiigazítása, amely lehetővé teszi az automatizált vezetési rendszerrel és manuális vezetési üzemmóddal egyaránt felszerelt járművek jóváhagyását;
 - bukósísakok – a javasolt módosítások célja egy olyan alternatív megoldás (merek szimulátor) bevezetése a jelenlegi vizsgálati módszer (rugalmas szimulátor) helyett, amely megkönnyíti a szimulátor megépítését, valamint a vizsgálatok összköltségéhez képest olcsóbbá teszi az ellenőrzést;
 - személyszállító gépjárművek és pótkocsijaik gumibroncsai – a javasolt módosítások engedélyezik más műszaki mérési megoldások alkalmazását a gumibroncs teljes szélességére vonatkozóan, elősegítve ezáltal a műszaki innovációt;
 - motorkerékpárok zajkibocsátása – a javasolt módosítások a legmodernebb megoldásoknak megfelelően naprakésszé teszik az ISO 10844 szabvány szerinti vizsgálópálya-kialakítást;
 - a kompressziós gyújtású és a szikragyújtású (LPG és CNG) motorok szennyezőanyag-kibocsátása – a javasolt módosítások célja, hogy lehetővé tegyék a hidrogén üzemanyagként való felhasználását a nehézgépjárművek kibocsátási típusjóváhagyásához. E módosítás csak az egyfajta üzemanyaggal működő hidrogénmotorok integrálását célozza;
 - M és N kategóriájú járművek zajkibocsátása – a javasolt módosítások a teljesítmény meghatározására, a kalibrálásra, a hőmérséklet-korrekcióra és a referencia-hangértékelésre vonatkozó helyesbítéseket és pontosításokat

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

tartalmaznak, az ezen előírás legutóbbi módosításaival kapcsolatos tapasztalatok alapján;

- haszongépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsai – a javasolt módosítások meghatározzák, hogy az „A” jelű abroncs–felni-illeszkedési konfigurációval rendelkező gumiabroncsok legnagyobb teljes szélességére 4 %-os tűrés vonatkozik. Emellett összehangolják a 9. mellékletet az 1. melléklettel, amely lehetővé teszi a típusjóváahagyó hatóságok számára, hogy a vonatkozó jegyzőkönyveket összekapcsolják;
- segédmotoros kerékpárok zajkibocsátása – a javasolt módosítások a legmodernebb megoldásoknak megfelelően naprakésszé teszik az ISO 10844 szabvány szerinti vizsgálópálya-kialakítást;
- motorkerékpár-fékek – a javasolt módosítások célja a 78. számú ENSZ-előírás új 06. módosítássorozatára vonatkozó átmeneti rendelkezések és az ENSZ-előírások átmeneti rendelkezéseire vonatkozó általános iránymutatások közötti nem szándékos eltérések orvoslása;
- kormányberendezés – a javasolt módosítások célja az A kategóriájú távvezérelt parkolás automatikusan vezérelt kormányzási funkciójára vonatkozó rendelkezések pontosítása járműszerelvények esetében. A jelenlegi meghatározás szerint a távolság a gépjárműtől legfeljebb 6 m lehet, ami nem elegendő azokban az esetekben, amikor a műveletet a járműszerelvény mögött tartózkodó járművezető felügyeli. A javaslat célja továbbá az előírás oly módon történő kiigazítása, amely lehetővé teszi az automatizált vezetési rendszerrel és manuális vezetési üzemmóddal egyaránt felszerelt járművek jóváahagyását;
- M1 és N1 kategóriájú járművek szennyezőanyag-kibocsátása – a javasolt módosítások lehetővé teszik a kigurulási menetellenállási értékek kiszámítását az ENSZ 15. számú globális műszaki előírása (WLTP – könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerint meghatározott értékekből, a 83. számú ENSZ-előírást pedig hozzáigazítják a 154. számú ENSZ-előíráshoz. A javasolt módosítások emellett helyesbítéseket és pontosításokat vezetnek be annak érdekében, hogy azok a járművek, amelyek a 154. számú ENSZ-előírás szerinti „járműtípus a kibocsátások tekintetében” alapján egyetlen járműtípusba tartoznak, továbbra is megfeleljenek ezen előírás követelményeinek. Végezetül a javaslat egyértelműbbé teszi a különböző EA, EB és EC kibocsátási jellemzőkhöz kapcsolódó követelményeket;
- a hasznos teljesítmény és a 30 perces teljesítmény mérése – a javasolt módosítások célja az elektromos hajtásláncok hasznos teljesítményének vagy 30 perces teljesítményének vizsgálata során felszerelendő segédberendezésekre vonatkozó követelmények pontosítása és naprakésszé tétele. A javaslat szerint el kell törölni azt a követelményt, hogy a szivattyút és a termosztátot a próbapadon egymáshoz viszonyítva ugyanolyan helyzetben kell felszerelni, ahogyan a járműben vannak;
- egységes rendelkezések a mezőgazdasági és erdészeti traktorokba, valamint a nem közúti mozgó gépekbe szánt motoroknak a motor szennyezőanyag-kibocsátása tekintetében történő jóváahagyásáról – a javasolt módosítások célja a tipográfiai hibák kijavítása, valamint a hidrogén üzemanyagként való felhasználásának engedélyezése a mezőgazdasági és erdészeti traktorokba, valamint a nem közúti mozgó gépekbe szánt belső égésű motorok jóváahagyásához;

- elektromos hajtáslánccal felszerelt járművek – a javasolt módosítások bevezetik a címkézést, amely segíteni fogja a sürgősségi szolgálatokat abban, hogy meghatározzák, hogyan közelítsék meg az elektromos hajtáslánccal felszerelt buszokat és teherautókat tűz esetén, különös tekintettel a jármű REESS rendszerére, vagy abban az esetben, ha a REESS baleset miatt megsérül;
- szén-dioxid-kibocsátás/üzemanyag-fogyasztás – a javasolt módosítások lehetővé teszik alternatív eljárás alkalmazását az elektromosenergia-fogyasztásnak a gyártásmegfelelőség szempontjából történő ellenőrzésére, valamint hibrid elektromos hajtáslánc esetében módosítják a töltőre vonatkozó követelményt és az újratölthető elektromosenergia-tároló rendszer (REESS) árammérési módszerét. Mindkét módosítás illeszkedik a 154. számú ENSZ-előírás 02. módosítássorozatában már szereplő eljárásokhoz;
- a személygépkocsikhoz és pótkocsijaikhoz gyártott újrafutózt gumiabroncsok – a javasolt módosítások az újrafutózt gumiabroncsok hőtapadási teljesítményére vonatkozó előírásokat a 108. számú ENSZ-előírásból egy új, a C1, C2 és C3 osztályú újrafutózt gumiabroncsoknak a hőtapadási teljesítmény és/vagy a vonóabroncsként való besorolás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó ENSZ-előírásba helyezik át. Ez megoldja azokat a nehézségeket, amelyekkel az újrafutóztók és a típusjóváhagyó hatóságok a gyakorlatban szembesültek a „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncsokat” gyártó újrafutóztó létesítmények jóváhagyása, valamint az említett újrafutózt gumiabroncsok gyártásmegfelelőségének ellenőrzése tekintetében;
- a haszonjárművekhez és pótkocsijaikhoz gyártott újrafutózt gumiabroncsok – a javasolt módosítások az újrafutózt gumiabroncsok hőtapadási teljesítményére és vonóabroncsként való besorolására vonatkozó előírásokat a 109. számú ENSZ-előírásból egy új, a C1, C2 és C3 osztályú újrafutózt gumiabroncsoknak a hőtapadási teljesítmény és/vagy a vonóabroncsként való besorolás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó ENSZ-előírásba helyezik át. Ez megoldja azokat a nehézségeket, amelyekkel az újrafutóztók és a típusjóváhagyó hatóságok a gyakorlatban szembesültek a „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncsokat” gyártó újrafutóztó létesítmények jóváhagyása, valamint az említett újrafutózt gumiabroncsok gyártásmegfelelőségének ellenőrzése tekintetében;
- gumiabroncsok gördülési ellenállása, gördülésszaj-kibocsátása és nedves tapadása – a javasolt módosítások javítják a hőtapadási vizsgálati módszer reprodukálhatóságát azáltal, hogy a jelenleg használt C3 osztályú 19,5-ös és 22,5-ös etalonabroncsokat az új C3 osztályú 19,5-ös és 22,5-ös barázdált etalonabroncsok váltják fel. Számos szerkesztési változtatás mellett az ISO-szabványokra való hivatkozás számos bekezdésben frissítésre kerül, és a C1 és C2 osztályú gumiabroncsok gördülésszaj-kibocsátására vonatkozóan új hőmérséklet-korrekciós képlet kerül bevezetésre. A javaslat emellett új módszertant vezetett be a C1 osztályú gumiabroncsok kopásának mérésére;
- egységes rendelkezések a mezőgazdasági és erdészeti traktorokba, valamint nem közúti mozgó gépekbe szánt belső égésű motoroknak a hasznos teljesítmény, a hasznos nyomaték és a fajlagos üzemanyag-fogyasztás mérése tekintetében történő jóváhagyásáról – a javasolt módosítások célja a tipográfiai hibák kijavítása, valamint a hidrogén üzemanyagként való felhasználásának

engedélyezése a mezőgazdasági és erdészeti traktorokba, valamint a nem közúti mozgó gépekbe szánt belső égésű motoroknak a hasznos teljesítmény, a hasznos nyomaték és a fajlagos üzemanyag-fogyasztás mérése tekintetében történő jóváhagyásához;

- továbbfejlesztett gyermekbiztonsági rendszerek – a javasolt módosítások lehetővé tennék, hogy az univerzális ülésmagasító párnával végzett dinamikus frontális ütközési vizsgálat során a próbapadra a próbabábu nyakát fel nem sértő, a próbabábut védő eszközt szereljenek;
- hidrogénüzemű és üzemanyagcellás járművek – a javasolt módosítások a 13. számú globális műszaki előírás 1. szakaszának a 134. számú ENSZ-előírás eredeti módosítássorozatába való átültetése során felvett és a 134. számú ENSZ-előírás 01. módosítássorozatába átmásolt hivatkozásokat helyesbítik;
- csendes közúti járművek – a javasolt módosítások csökkentik a mérési bizonytalanságokat a harmadoktávsváz zajszintjének mérése során, és pontosítják a szabályokat a jóváhagyások kiadásával összefüggésben. Emellett a módosítások foglalkoznak az akusztikus jármű-figyelmeztető rendszernek (AVAS) a jármű 20 km/h sebesség feletti és tolatáskor tanúsított viselkedésével annak érdekében, hogy biztosítsák az ezen előírás és az AVAS sebességtartományában megengedett legnagyobb zajszintre és a kiegészítő zajkibocsátási előírásokra (ASEP) vagy a valós vezetési körülmények közötti további zajkibocsátásra vonatkozó egyéb előírások közötti tényleges összhangot;
- fényvisszaverő eszközök – a javasolt módosítások összehangolják a fényvisszaverő prizmán történő felületi visszaverődés esetén alkalmazandó eljárást mind a fényerősség-együttható mérése, mind a színmérés tekintetében. Jelenleg a mérési eljárás eltérő, és ez különböző laboratóriumokban eltérő színkoordinátákat eredményezhet; valamint
- kiberbiztonság és kiberbiztonsági irányítási rendszer – a javaslat célja, hogy a 155. számú ENSZ-előírás hatályát valamennyi L kategóriájú járműre kiterjessze;
- az újrafutózott gumiabroncsok hőtapadási teljesítményére és vonóabroncs kategóriába történő besorolására vonatkozó új ENSZ-előírásra irányuló javaslat – ezen új ENSZ-előírás elfogadása azon nehézségek kezelése érdekében javasolt, amelyekkel az újrafutózók és a típusjóváhagyó hatóságok a „rendkívül havas útviszonyok közötti használatra szánt gumiabroncsokat” gyártó újrafutózó létesítmények jóváhagyásával, valamint az említett újrafutózott gumiabroncsok gyártásmegfelelőségének ellenőrzésével kapcsolatos meglévő követelmények mellett a gyakorlatban szembesültek. Ezt a javaslatot az újrafutózott gumiabroncsok hőtapadási teljesítményére vonatkozó követelményeknek a 108. és 109. számú ENSZ-előírásból való törlésére irányuló javaslatok kísérik; valamint
- az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának (GTR) módosításaira irányuló javaslatok, a következőket érintő rendelkezések aktualizálása érdekében:
- gyalogosbiztonság – a javasolt módosítások a gyalogoslégzsákkal ellátott gyalogosvédelmi rendszerekkel felszerelt járművekre vonatkozó vizsgálati rendelkezések és előfeltételek meghatározására irányulnak, anélkül, hogy módosítani kellene a fej formájú ütközőtesteket és a motorházfedél felső részén végzett vizsgálatok megfelelő paramétereit;

- hidrogénüzemű és üzemanyagcellás járművek – a javasolt módosítások kijavítják a 13. számú globális műszaki előírás 1. módosításának szövegét érintő szerkesztési hibákat;
- az elektromos járművek teljesítményének meghatározása (DEVP) – a javasolt módosítások javítják a fogalommeghatározásokat és a műszaki előírásokat, emellett bevezetik a járműcsalád fogalmát, és a nagymértékben integrált erőátviteli rendszerek figyelembevétele érdekében rendelkeznek egy további ISO vizsgálati eljárásról (TP1), amely az erőátviteli rendszer két ága közötti teljesítményeloszlásnak a fedélzeti jel által jelentett arányát alkalmazza;
- elektromos könnyű személy- és haszongépjárművek fedélzeti akkumulátorának tartóssága – a javasolt módosítások követelményeket vezetnek be a gyártó által bejelentett virtuális távolság ellenőrzésére vonatkozóan; valamint
- a könnyű személy- és haszongépjárművek fékkibocsátásának laboratóriumi mérése – a javasolt módosítások bevezetik azt az eljárást, amely meghatározza a legfeljebb 3,5 tonna tömegű könnyű személy- és haszongépjárművekben használt fékek kopásából származó részecsketömeg- és részecskeszám-kibocsátás méréseire vonatkozó globális műszaki előírásban alkalmazandó, a súrlódásos fékezés arányát megadó járműspecifikus együtthatókat.

A 29. munkacsoport a tervek szerint a 2024. június 25. és 28. között tartandó ülészakán szavaz ezekről a javaslatokról.

Ezen túlmenően meg kell határozni az EU álláspontját a következőkkel kapcsolatban:

- az 1. számú kölcsönösen elfogadott határozat 4. módosítására irányuló javaslat – a javasolt módosítások előírásokat vezetnek be az emberi testmodellek osztályozására a gyalogosok fejütközési idejének meghatározásához, ami a 9. számú globális műszaki előírás követelményeivel összhangban a gyalogoslégzsákkal felszerelt gyalogobiztonsági rendszerek egyik előfeltétele;
- a 155. számú ENSZ-előírás értelmező dokumentumának módosítására irányuló javaslat – a javaslat célja, hogy az értelmező dokumentumot összehangolja a 155. számú ENSZ-előírás módosítására irányuló javaslattal, kiterjesztve az előírás hatályát valamennyi L kategóriájú járműre;
- az automatizált vezetési rendszerekre (ADS) vonatkozó biztonsági követelményekre, értékelésekre és vizsgálati módszerekre vonatkozó iránymutatásokra és ajánlásokra irányuló javaslat a szabályozásfejlesztés elősegítése érdekében; valamint
- az ENSZ szabályozási eljárásaira vonatkozó általános iránymutatások és az ENSZ-előírásokban szereplő átmeneti rendelkezések módosítására irányuló javaslat – a javaslat további pontosításokat tartalmaz az ENSZ-előírásokban szereplő átmeneti rendelkezések alkalmazását illetően.

Az Európai Uniónak indokolt támogatnia a fent említett jogi aktusokat, mert azok összhangban vannak az Unió gépjárműiparral kapcsolatos belső piaci szakpolitikájával, és összeegyeztethetők az Unió közlekedés-, éghajlat- és energiapolitikájával.

Mindezek a jogi aktusok igen kedvezően hatnak az uniós gépjárműipar versenyképességére és a nemzetközi kereskedelemre. A szóban forgó jogi aktusok megszavazása elősegíti a technológiai fejlődést, előnyöket kínál a méretgazdaságosság tekintetében, megakadályozza a belső piac széttagozódását, és biztosítja, hogy egységes gépjárműipari szabványok érvényesüljenek az Unió egész területén.

E javaslat esetében nincs szükség külső szakértői véleményre, a gépjárművekkel foglalkozó műszaki bizottság azonban áttekintette.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerint a Tanács fogad el határozatokat „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”³.

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A 29. munkacsoport keretében az ENSZ-EGB szerződő felei az 1958. évi felülvizsgált megállapodás és a párhuzamos megállapodás végrehajtását vitatják meg.

A 29. munkacsoport által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok.

A tervezett jogi aktusban foglalt ENSZ-előírások kötelező érvényűek lesznek az Európai Unióra nézve. Az ENSZ-határozattal és a globális műszaki előírásokkal együtt alkalmasak lesznek az uniós szabályozás tartalmának meghatározó módon való befolyásolására a járművek típusjövahagyása területén.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az EU által képviselendő mindenkor álláspont meghatározásra kerül.

A tervezett jogi aktusok kettős célkitűzést is követhetnek, vagy két összetevőből is állhatnak, és ezek egyike elsődlegesként, míg a másik pusztán járulékosként azonosítható. Ez esetben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a jogszabályok közelítése. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 114. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 114. cikke, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

³ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának Járműelőírások Harmonizálása Világfórumán az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának módosítására irányuló javaslatok, az újrafutózt gumiabroncsok hótapadási teljesítményéről és vonóabroncs kategóriába történő besorolásáról szóló új ENSZ-előírásra irányuló javaslat, az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának módosítására irányuló javaslatok, valamint az ENSZ 1. számú kölcsönösen elfogadott határozatának módosítására irányuló javaslat tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A 97/836/EK tanácsi határozattal¹ az Unió csatlakozott az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (a továbbiakban: ENSZ-EGB) a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához (a továbbiakban: az 1958. évi felülvizsgált megállapodás). Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás 1998. március 24-én lépett hatályba.
- (2) A 2000/125/EK tanácsi határozattal² az Unió csatlakozott a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekre és felszerelésekre vonatkozó globális műszaki előírások kidolgozásáról szóló megállapodáshoz (a továbbiakban: párhuzamos megállapodás). A párhuzamos megállapodás 2000. február 15-én lépett hatályba.
- (3) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet³ közigazgatási rendelkezéseket és műszaki követelményeket állapít meg minden új jármű, rendszer, alkotóelem és önálló

¹ A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás”) való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

² A Tanács 2000/125/EK határozata (2000. január 31.) a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás megkötéséről („párhuzamos megállapodás”) (HL L 35., 2000.2.10., 12. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

műszaki egység típusjövőhagyására és forgalomba hozatalára vonatkozóan. Az említett rendelet típusjövőhagyási követelmények formájában vagy az uniós jogszabályok alternatíváiként beépíti az 1958. évi felülvizsgált megállapodás alapján elfogadott előírásokat (a továbbiakban: ENSZ-előírások) az EU típusjövőhagyási rendszerébe.

- (4) Az 1958. évi felülvizsgált megállapodás 1. cikke és a párhuzamos megállapodás 6. cikke értelmében az ENSZ-EGB keretében működő Járműelőírások Harmonizálása Világforum (a továbbiakban: 29. munkacsoport) a következőkre irányuló javaslatokat fogadhat el a járműjövőhagyások területén: már meglévő ENSZ-előírások, globális műszaki előírások és ENSZ-határozatok módosításai, valamint új ENSZ-előírások, új globális műszaki előírások és új ENSZ-határozatok. Ezen túlmenően az említett rendelkezések értelmében a 29. munkacsoport a globális műszaki előírások módosításának vagy új globális műszaki előírások kidolgozásának engedélyezésére, valamint a globális műszaki előírásokkal kapcsolatos megbízatások érvényességének meghosszabbítására irányuló javaslatokat is elfogadhat.
- (5) Az ENSZ-EGB Járműelőírások Harmonizálása Világforumának 2024. június 25–28-i 193. ülészakán a 29. munkacsoport elfogadhatja a következőket: az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának módosítására irányuló javaslatok; az újrafutózt gumiabroncsok hótapadási teljesítményéről és vonóabroncs kategóriába történő besorolásáról szóló új ENSZ-előírássra irányuló javaslat; az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. számú globális műszaki előírásának (GTR) módosításaira irányuló javaslatok; valamint az 1. számú kölcsönösen elfogadott határozat módosítására irányuló javaslat.
- (6) Az ENSZ-előírások az Unióra nézve kötelező érvényűek lesznek. Az ENSZ-határozattal és a globális műszaki előírásokkal együtt alkalmasak lesznek az uniós szabályozás tartalmának meghatározó módon való befolyásolására a járművek típusjövőhagyása területén. Ezért helyénvaló meghatározni az Unió által a 29. munkacsoportban az említett javaslatok elfogadásával kapcsolatban képviselendő álláspontot.
- (7) A gyakorlati tapasztalatok és a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében az ENSZ 13., 13-H., 22., 30., 41., 49., 51., 54., 63., 78., 79., 83., 85., 96., 100., 101., 108., 109., 117., 120., 129., 134., 138., 150. és 155. számú előírásának, az ENSZ 1. számú kölcsönösen elfogadott határozatának és az ENSZ 9., 13., 21., 22. és 24. globális műszaki előírásának (GTR) hatálya alá tartozó egyes szempontokra vagy jellemzőkre vonatkozó követelményeket módosítani kell vagy ki kell egészíteni.
- (8) A műszaki fejlődés lehetővé tétele, valamint a biztonság javítása és a környezeti lábnyom csökkentése érdekében új ENSZ-előírást kell elfogadni az újrafutózt gumiabroncsok hótapadási teljesítményére és vonóabroncs kategóriába történő besorolására vonatkozóan.
- (9) Ezek a javaslatok összhangban vannak az Unió gépjárműiparral kapcsolatos belső piaci szakpolitikájával, és összeegyeztethetők az Unió közlekedés-, éghajlat- és energiapolitikájával, továbbá nagyon kedvező hatással vannak az uniós gépjárműipar versenyképességére és a nemzetközi kereskedelemre.
- (10) Tekintettel a fenti előnyökre, helyénvaló e javaslatok mellett szavazni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az ENSZ-EGB Járműelőírások Harmonizálása Világforumának 2024. június 25-28. között tartandó 193. ülészakán az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az e határozat mellékletében felsorolt javaslatok mellett kell szavazni.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*