



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 23. 4. 2021
C(2021) 2639 final

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 23. 4. 2021,

**ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144
stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov
a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom
na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti a ktorým sa mení
príloha II k uvedenému nariadeniu**

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT DELEGOVANÉHO AKTU

V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144¹ sa od 6. júla 2022 pre nové typy vozidiel a od 7. júla 2024 pre všetky nové vozidlá vyžaduje, aby boli motorové vozidlá kategórií M a N vybavené systémami varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti (DDAW). Systém DDAW je vymedzený ako systém, ktorý posudzuje ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby upozorní vodiča. Systém DDAW musí predovšetkým zistiť alebo rozpoznať spôsob jazdy a/alebo riadenia, ktorý je príznačný pre vodiča, u ktorého sa prejavuje znížená ostražitosť spôsobená únavou, a interaktívne ho upozorniť prostredníctvom rozhrania človek-stroj vozidla.

Komisia je splnomocnená stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na upozornenie vodiča na ospalosť a stratu pozornosti. Týmto delegovaným nariadením Komisie sa dopĺňa nariadenie (EÚ) 2019/2144 tak, že sa v ňom stanovujú príslušné technické požiadavky a skúšobné postupy. Predovšetkým sa v ňom stanovuje referenčná stupnica, ktorú majú používať schvaľovacie úrady a technické služby na meranie ospalosti vodiča, a referenčný skúšobný postup, ktorý sa má vykonávať s ľudskými účastníkmi.

2. KONZULTÁCIE PRED PRIJATÍM AKTU

Pri príprave tohto aktu Komisia uskutočnila príslušné konzultácie s odborníkmi a zainteresovanými stranami z členských štátov, ktorí potvrdili svoju všeobecnú podporu.

3. PRÁVNE PRVKY DELEGOVANÉHO AKTU

Právnym základom tohto delegovaného aktu je článok 4 ods. 6 a článok 6 ods. 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144.

Únava negatívne ovplyvňuje schopnosť vodiča bezpečne a účinne viesť motorové vozidlo. Odhaduje sa, že je príčinou 10 až 25 % všetkých dopravných nehôd v Európe². Keďže k zníženiu ostražitosti vodiča väčšinou dochádza pri diaľkovej jazde konštantnou rýchlosťou, očakáva sa, že sa bezpečnostný potenciál systému DDAW preukáže pri jazde mimo mestských oblastí, kde je maximálna povolená rýchlosť vyššia ako 70 km/h. Preto sa navrhuje, aby sa v prípade motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 70 km/h nevyžadovala montáž systémov varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti.

V súčasnosti neexistujú žiadne protokoly Euro NCAP³ na skúšanie systémov DDAW vozidla. Vývoju takýchto systémov sa venujú predovšetkým výskumné tímy, výrobcovia automobilov a dodávateľia, a preto sa ustanovenia tohto nariadenia vzťahujú na aspekt rozhrania človek-stroj a na prostredie, v ktorom systém DDAW musí varovať vodiča.

Keďže systémy DDAW posudzujú fyzický stav vodiča nepriamymi prostriedkami, nie je možné uvedené systémy úplne odskúšať prostredníctvom súboru vymedzených skúšok alebo

¹ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

²

³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/fatigue_and_road_crashes/frequency_of_fatigue_related_crashes_en

Európsky program hodnotenia nových automobilov (Euro NCAP): <https://www.euroncap.com/en>.

programovateľného stroja, ktorý reprodukuje ľudské správanie. Z tohto dôvodu sa navrhuje použiť nasledujúce skúšobné metódy:

1. výrobca vozidla vykoná validačné skúšky s ľudskými účastníkmi buď v simulovanom prostredí, alebo v skúšobnom vozidle a predloží schvaľovacím úradom a technickým službám technickú dokumentáciu a výsledky skúšok, ktoré sa majú posúdiť, ako súhrn úspešných upozornení vodiča na ospalosť a zlyhaní upozornenia vodiča. Výrobca vozidla takisto navrhne schvaľovaciemu úradu alebo technickej službe aspoň jeden skúšobný protokol na kontrolu schopnosti systému DDAW upozorniť vodiča;
2. schvaľovací úrad alebo technická služba posúdi technickú dokumentáciu a výsledky validačných skúšok, ktoré vykonal výrobca vozidla, a môže opätovne vykonať skúšky predvídateľného aspektu systému DDAW. Schvaľovacie úrady alebo technické služby vykonajú skúšobný protokol vypracovaný výrobcom vozidla a vydajú hodnotenie VYHOVEL/NEVYHOVEL v závislosti od schopnosti systému DDAW aspoň raz počas skúšky upozorniť vodiča.

Navrhované výkonnostné požiadavky na skúšky vykonávané s ľudskými účastníkmi sú založené na štatistickom prístupe, pričom sa zohľadňuje buď priemerná účinnosť medzi skúšanými subjektmi, alebo minimálna účinnosť pre 95 % z nich. Úroveň ospalosti sa meria v súlade s referenčnou stupnicou stanovenou v tomto nariadení. Výrobcovia vozidiel sa však môžu rozhodnúť, že použijú alternatívnu metódu merania, pričom v takom prípade ju treba riadne zdokumentovať a schvaľovaciemu úradu alebo technickej službe sa musia poskytnúť informácie o rovnocennosti s referenčnou stupnicou.

Týmto delegovaným nariadením Komisie sa mení aj príloha II k nariadeniu (EÚ) 2019/2144 doplnením odkazu na toto nariadenie, ktoré je regulačným aktom, ktorým sa stanovujú osobitné požiadavky vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti.

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 23. 4. 2021,

ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (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) 2015/166¹, a najmä na jeho článok 4 ods. 6 a článok 6 ods. 6 písm. a),

keďže:

- (1) V článku 6 nariadenia (EÚ) 2019/2144 sa vyžaduje, aby motorové vozidlá kategórií M a N boli vybavené určitými pokročilými systémami vozidla vrátane systémov varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti („systém DDAW“). V prílohe II k uvedenému nariadeniu sa stanovujú základné požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti.
- (2) Sú potrebné podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti.
- (3) Únava negatívne ovplyvňuje schopnosti vodiča spracovávať fyzické, kognitívne, psychomotorické a zmyslové podnety, ktoré sú potrebné na bezpečnú jazdu. Únava vodiča je faktorom v 10 – 25 % všetkých dopravných nehôd v Únii.
- (4) V súlade s článkom 3 bodom 5 nariadenia (EÚ) 2019/2144 systém DDAW je systém, ktorý posudzuje ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby upozorní vodiča prostredníctvom rozhrania človek-stroj vozidla.

¹ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.

- (5) Systémy DDAW sú účinnejšie mimo mestských zón, pretože k zníženiu ostražitosti vodiča spôsobenému únavou dochádza najmä pri diaľkovej jazde konštantnou rýchlosťou. Okrem toho je zložité pomocou dostupných technológií posúdiť neustále sa meniaci spôsob jazdy a riadenia v mestských zónach. Motorové vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou 70 km/h alebo nižšou by preto mali byť oslobodené od povinnosti byť vybavené systémami DDAW.
- (6) Systémy DDAW posudzujú ľudský fyzický stav prostredníctvom nepriamych prostriedkov, ako je systémová analýza a rozpoznávanie spôsobu jazdy alebo riadenia vodiča vykazujúceho zníženú ostražitosť v dôsledku ospalosti, a preto nie je možné tieto systémy úplne odskúšať prostredníctvom súboru vymedzených skúšok alebo programovateľného stroja, ktorý reprodukuje ľudské správanie. Namiesto toho by mal výrobca vykonať validačné skúšky s ľudskými účastníkmi a predložiť výsledky schvaľovaciemu úradu spolu s aspoň jedným skúšobným protokolom na kontrolu schopnosti systémov DDAW upozorniť ospalého vodiča.
- (7) Vzhľadom na nepriamu povahu merania, variabilitu účinkov ospalosti človeka a relatívnu nezrelosť existujúcich technológií by sa výkonnostné požiadavky na systémy DDAW mali stanoviť na úrovni, ktorá je realistická a dosiahnuteľná. Uvedené požiadavky by zároveň mali byť technologicky neutrálne, aby sa podporil vývoj nových technológií, a preto by sa posúdenie výkonnosti systémov DDAW malo zakladať na štatistickom prístupe zohľadňujúcom buď priemernú účinnosť medzi skúšanými subjektmi, alebo minimálnu účinnosť pre 95 % z nich. Malo by sa však uprednostniť používanie druhej možnosti, keďže sa v nej stanovuje, že systémy DDAW budú fungovať rovnako účinne pre všetkých vodičov.
- (8) V tomto nariadení by sa mala stanoviť referenčná stupnica, ktorú majú výrobcovia používať na meranie ospalosti vodiča pri skúškach s ľudskými účastníkmi. Keď sa výrobcovia rozhodnú použiť alternatívnu metódu merania, mala by sa riadne zdokumentovať a mala by sa zabezpečiť rovnocennosť s referenčnou stupnicou uvedenou v tomto nariadení.
- (9) Tabuľka v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2019/2144 obsahujúca zoznam požiadaviek uvedených v článku 4 ods. 5 a článku 5 ods. 3 uvedeného nariadenia neobsahuje žiaden odkaz na regulačné akty, pokiaľ ide o systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti. Preto je potrebné vložiť do uvedenej prílohy odkaz na toto nariadenie.
- (10) Nariadenie (EÚ) 2019/2144 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (11) Keďže nariadenie (EÚ) 2019/2144 sa má uplatňovať od 6. júla 2022, toto nariadenie by sa malo začať uplatňovať od toho istého dátumu.
- (12) Ustanovenia tohto nariadenia sú úzko prepojené, keďže sa týkajú pravidiel súvisiacich s osobitnými skúšobnými postupmi a technickými požiadavkami na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti. V dôsledku pravidiel stanovených v tomto nariadení je potrebné vložiť odkaz na toto nariadenie do prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/2144. Je preto vhodné stanoviť tieto ustanovenia v jednom delegovanom nariadení,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na motorové vozidlá kategórií M a N vymedzené v článku 4 ods. 1 písm. a) a b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nad 70 km/h.

Článok 2

Technické požiadavky na systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti

Technické požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti sú stanovené v časti 1 prílohy I.

Článok 3

Postupy validácie systémov varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti

Skúšobné postupy na validáciu systémov varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti výrobcom sú stanovené v časti 2 prílohy I.

Článok 4

Postupy posudzovania technickej dokumentácie a overovacie skúšky

Postupy posudzovania technickej dokumentácie poskytnutej výrobcom a overovacie skúšky schvaľovacími úradmi a technickými službami sú stanovené v časti 3 prílohy I.

Článok 5

Zmena nariadenia (EÚ) 2019/2144

Príloha II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 6

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa od 6. júla 2022.

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

V Bruseli 23. 4. 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN