



17.10.2024

OZNÁMENIE POSLANCOM

Vec: Petícia č. 0481/2024, ktorú predkladá Peter Van Beelen, holandský štátny príslušník, o regulácii intenzity osvetlenia LED vo vozidlách a verejných priestoroch v EÚ

1. Zhrnutie obsahu petície

Predkladateľ petície vyjadruje znepokojenie nad nadmerným jasom osvetlenia LED. Konštatuje, že mnohí ľudia bez ohľadu na vek sú znepokojení chýbajúcimi predpismi upravujúcimi svietivosť LED, najmä pokiaľ ide o osvetlenie automobilov. Autá zvykli v minulosti používať stretávacie svetlá, ktoré sú koncipované pre ľudské oči, pričom diaľkové svetlá sa používali len zriedkavo. V súčasnosti mnohé novšie automobily jazdia s trvalo nastavenými diaľkovými svetlami, čo spôsobuje oslepenie a nebezpečné podmienky, ktoré sťažujú navigáciu v premávke. Predkladateľ petície okrem toho zdôrazňuje, že automatické svetlá s veľkými LED žiarovkami v autách sa často vypínajú príliš neskoro, čo spôsobuje ďalšie problémy. Predkladateľ petície sa pýta, prečo EÚ neuložila žiadne obmedzenia úrovni jasů žiaroviek LED s cieľom zaistiť bezpečnejšie jazdné podmienky, pričom uvádza, že súčasné úrovne spôsobujú oslepenie, únavu a nebezpečné situácie. Podľa neho sa tento problém týka všetkých typov žiaroviek LED v automobiloch vrátane denných svetiel a brzdoých svetiel, čo núti niektorých vodičov používať absorpčné okuliare. Predkladateľ petície sa zaoberá aj vplyvom pouličného osvetlenia LED, v rámci ktorého sa často využívajú svetlá s teplotou 6500 kelvinov, ktoré vytvárajú ostré kontrasty a nepokojné prostredie. Pouličné osvetlenie, semaforey a reklamy pri cestách často oslepujú vodičov, pretože ich jas nie je tlmený. Predkladateľ petície preto vyzýva EÚ, aby regulovala úrovne osvetlenia LED na verejných priestranstvách, aby boli bezpečné a zvládnuteľné pre obyvateľov a účastníkov cestnej premávky.

2. Prípustnosť

Petícia bola uznaná ako prípustná 10. júla 2024. Európsky parlament požiadal Komisiu o

poskytnutie informácií (článok 233 ods. 5 rokovacieho poriadku).

3. Odpoveď Komisie doručená 17. októbra 2024

EÚ v prvom rade reguluje osvetlenie, pričom sa zameriavam na energetickú účinnosť. 1. septembra 2021 nadobudli v EÚ účinnosť tieto dve nové nariadenia týkajúce sa osvetlenia, ktorých cieľom je ďalej zlepšovať energetickú účinnosť na trhu a znížiť emisie uhlíka: nariadenie Komisie (EÚ) 2019/2020, ktorým sa stanovujú požiadavky na ekodizajn svetelných zdrojov a samostatných ovládacích zariadení¹, a nariadenie Komisie (EÚ) 2019/2015, ktorým sa stanovujú požiadavky na energetické označovanie svetelných zdrojov². Tieto nariadenia nijak neobmedzujú úroveň jasnosti svetiel, pretože tú musí každý používateľ zvažovať individuálne.

Svietidlá na vozidlách sú vyňaté z nariadení Komisie (EÚ) 2019/2020 a 2019/2015 a patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/2144³. Semaforey sú ako cestná signalizácia takisto vyňaté z týchto nariadení.

Bezpečnosť občanov EÚ, ktorí sa zúčastňujú na cestnej premávke, je pre Komisiu prvoradá. Osvetlenie vozidiel, na ktoré sa vzťahujú pravidlá vypracované Svetovým fórom pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29) v Ženeve, treba pozorne monitorovať, keďže technológia osvetlenia vrátane technológie LED sa neustále vyvíja. Z tohto dôvodu, ako aj preto, že požiadavky predpisov OSN⁴ sú priamo uplatniteľné v rámci EÚ pre typové schvaľovanie vozidiel, Komisia aktívne prispieva k technickej práci v Ženeve.

Zatiaľ čo technologický vývoj v oblasti osvetlenia automobilov je zameraný na zlepšenie viditeľnosti v doprave a viditeľnosti účastníkov cestnej premávky, odborníci skupiny WP.29 uznávajú, že technologické novinky môžu vyvolať aj niektoré neželané účinky. Komisia si je vedomá toho, že určité skupiny ľudí môžu mať neprijemný pocit z vystavenia osvetleniu LED, ktoré je bohaté na modré svetlo, a že niektoré diódy LED môžu byť spojené s obavami z časovej modulácie svetla (blikanie) s frekvenciou 100 Hz a viac⁵.

Zdá sa však, že táto citlivosť viac súvisí s otázkou manuálnej regulácie sklonu svetlometov na vozidlách, ktorá sa v porovnaní s automatickou reguláciou ukázala ako omnoho častejšia príčina oslnenia svetlom. Preto WP.29, ktorej zmluvnými stranami sú EÚ a jej členské štáty, prijala v marci 2024 zmenu predpisu OSN č. 48⁶, ktorou sa okrem iného od septembra 2027 zavedie povinná automatická regulácia a ďalej sa sprísnia požiadavky na vertikálny sklon a reguláciu sklonu stretávacích svetlometov. Komisia je presvedčená, že táto regulačná novinka výrazne obmedzí neželaný účinok oslnenia svetlom LED.

¹ Ú. v. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2020/ojEÚ L 315, 5.12.2019, s. 209 – 240, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R2020>

² Ú. v. EÚ L 315, 5.12.2019, s. 68–101, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R2015>

³ Nariadenie (EÚ) 2019/2144 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, Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1 – 40, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144>

⁴ [Predpisy OSN \(dodatky k dohode z roku 1958\) | EHK OSN](#)

⁵ [scheer_o_011_0.pdf \(europa.eu\)](#)

⁶ [ECE_TRANS_WP.29_2024_28e.pdf \(unece.org\)](#)

Vo všeobecnosti možno oslnenie svetlom do veľkej miery pripísať správaniu sa protiidúcich vodičov, ktorí buď zabudnú, alebo oneskorene prepínajú diaľkové svetlomety na stretávacie svetlomety. Hoci v požiadavkách na typové schválenie EÚ (predpisy OSN č. 48, 123 a 149)⁷ sa stanovujú podmienky pre adaptívne systémy predného osvetlenia (AFS), ktoré regulujú automatické prepínanie medzi diaľkovým a stretávacím svetlometom, oslnenie zostane problémom, pokiaľ nedosiahneme kritické množstvo vozidiel na cestách EÚ s namontovaným AFS, keďže požiadavky na AFS, ktoré nie sú lacným prvkom, nie sú povinné a vzťahujú sa len na tie vozidlá, na ktorých je AFS namontovaný. V tejto súvislosti bude Komisia pokračovať v podpore výskumu v oblasti automobilového priemyslu s cieľom ďalej znižovať náklady na vývoj a zavádzanie nových technológií vrátane technológií súvisiacich s osvetlením vozidiel. Okrem toho sa smernica o nízkom napätí⁸ vzťahuje na zdravotné a bezpečnostné riziká elektrických zariadení (napr. svietidiel, osvetľovacích zariadení, svetiel a zariadení na ich ovládanie). Jas pouličného osvetlenia je v právomoci členských štátov, keďže je v ich kompetencii vyvážiť úroveň jasu a bezpečnosť na ulici.

Záver

Pokiaľ ide o nariadenia o osvetlení so zameraním na energetickú účinnosť, v dvoch nariadeniach Komisie (EÚ) 2019/2020 a 2019/2015 sa nestanovujú obmedzenia úrovne jasu svetiel. Svietidlá na vozidlách a semaforey sú vyňaté z nariadení Komisie (EÚ) 2019/2020 a 2019/2015. Jas pouličného osvetlenia je v právomoci členských štátov, keďže je v ich kompetencii vyvážiť úroveň jasu a bezpečnosť na ulici.

Predpisy OSN o montáži zariadení na osvetlenie na vozidlá majú špecifické výkonnostné požiadavky, pokiaľ ide o jas, farbu, intenzitu a výšku montáže svietidiel. V posledných rokoch došlo v týchto pravidlách k mnohým zlepšeniam, najmä pokiaľ ide o oslnenie svetlom a automatické prepínanie. Odborníci v Ženeve budú naďalej skúmať, ako ďalej znižovať nepriaznivý vplyv modrého svetla v diódach LED.

⁷ <https://unece.org/transport/vehicle-regulations-wp29/standards/addenda-1958-agreement-regulations-141-160>

⁸ Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 357, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0035>