

Úřední věstník

Evropské unie

L 35



České vydání

Právní předpisy

Svazek 52

4. února 2009

Obsah

I Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné

NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES ⁽¹⁾ 1
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon a o změně směrnice 2007/46/ES ⁽¹⁾ 32
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 ⁽¹⁾ 47
- ★ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 81/2009 ze dne 14. ledna 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 562/2006, pokud jde o využití Vízového informačního systému (VIS) podle Schengenského hraničního kodexu 56

 Poznámka pro čtenáře (pokračování na vnitřní straně zadní obálky) s3

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 78/2009

ze dne 14. ledna 2009

o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem existuje systém ES schvalování typu motorových vozidel. Technické předpisy pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců by měly být harmonizovány, aby se zabránilo stanovení odlišných požadavků v jednotlivých členských státech a aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu.

- (2) Toto nařízení je jedním ze zvláštních právních aktů v rámci postupu ES schvalování typu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) ⁽³⁾. Aby mohlo být dosaženo cílů uvedených v 1. bodě odůvodnění tohoto nařízení, měly by být změněny přílohy I, III, IV, VI a XI směrnice 2007/46/ES.

- (3) Ze zkušenosti vyplývá, že právní předpisy v oblasti motorových vozidel často obsahují velmi podrobná technická ustanovení. Je proto vhodné přijmout nařízení namísto směrnice, aby se zabránilo vzniku rozporů mezi prováděcími opatřeními a zbytečnému množství právních předpisů v členských státech, jelikož nebude potřeba provedení ve vnitrostátních právních předpisech. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES ze dne 17. listopadu 2003 o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s motorovým vozidlem ⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/66/ES ze dne 26. října 2005 o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech ⁽⁵⁾, která stanoví požadavky na montáž a použití systémů čelní ochrany na vozidlech, a tedy úroveň ochrany chodců, by proto měly být nahrazeny tímto nařízením, aby byla zajištěna soudržnost v této oblasti. K tomu je nutné, aby členské státy zrušily právní předpisy, kterými se zrušované směrnice provádějí ve vnitrostátním právu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 18. června 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 16. prosince 2008.

⁽³⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 321, 6.12.2003, s. 15.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 309, 25.11.2005, s. 37.

- (4) Ukázalo se, že požadavky na druhou etapu provádění směrnice 2003/102/ES nejsou proveditelné. V této souvislosti článek 5 uvedené směrnice požadoval, aby Komise předložila potřebné návrhy, které by vyřešily problémy proveditelnosti těchto požadavků a eventuálně využily systémy aktivní bezpečnosti a zároveň zajistily, aby nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti poskytované nechráněným účastníkům silničního provozu.
- (5) Ze studie, kterou Komise zadala, vyplývá, že ochranu chodců lze výrazně zlepšit požadavkem na kombinaci pasivních a aktivních opatření, která nabízejí vyšší úroveň ochrany než dřívější ustanovení. Studie zejména ukazuje na to, že systém aktivní bezpečnosti, totiž systém asistence při brzdění v kombinaci se změnami požadavků na pasivní bezpečnost, výrazně zvýší úroveň ochrany chodců. Stanovení povinnosti instalovat v nových motorových vozidlech systémy asistence při brzdění je proto vhodné. Tím by však neměly být nahrazeny, nýbrž pouze doplněny, systémy pasivní bezpečnosti s vysokou úrovní ochrany.
- (6) Vozidla vybavená systémy pro prevenci střetů nemusí splňovat některé požadavky stanovené tímto nařízením v rozsahu, v jakém budou schopna zabránit střetům s chodci namísto pouhého zmírnění následků těchto střetů. Ukázeli posouzení takovéto technologie, že její použití může účinně zabránit střetům s chodci a ostatními nechráněnými účastníky silničního provozu, může Komise předložit návrhy na změnu tohoto nařízení umožňující použití systémů pro prevenci střetů.
- (7) Vzhledem k tomu, že je v silničním provozu ve městech používán stále větší počet těžších vozidel, je vhodné, aby se předpisy v oblasti ochrany chodců nevztahovaly pouze na vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, nýbrž po uplynutí omezeného přechodného období rovněž na vozidla kategorie M₁ a kategorie N₁, která uvedený hmotnostní limit převyšují.
- (8) V zájmu zlepšení ochrany chodců v co nejbližší době by výrobci, kteří chtějí žádat o schválení typu v souladu s novými požadavky ještě před tím, než tyto požadavky budou povinné, měli by mít možnost tak učinit, pokud jsou již v platnosti potřebná prováděcí opatření.
- (9) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (10) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí technických ustanovení o uplatňování požadavků na zkoušky a prováděcích opatření založených na výsledcích vyhodnocování. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (11) V zájmu zajištění plynulého přechodu od ustanovení směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES k tomuto nařízení je třeba použitelnost tohoto nařízení odložit o určitou dobu po jeho vstupu v platnost.
- (12) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž uskutečnění vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků v oblasti ochrany chodců, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na konstrukci a fungování vozidel a systémů čelní ochrany s cílem snížit počet a závažnost zranění chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, do kterých narazí vozidla svou přední částí, jakož i zabránit těmto střetům.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na

- a) motorová vozidla kategorie M₁ podle definice v čl. 3 odst. 11 směrnice 2007/46/ES a v části A bodě 1 přílohy II uvedené směrnice s výhradou odstavce 2 tohoto článku;
- b) motorová vozidla kategorie N₁ podle definice v čl. 3 odst. 11 směrnice 2007/46/ES a v části A bodě 2 přílohy II uvedené směrnice s výhradou odstavce 2 tohoto článku;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- c) systémy čelní ochrany montované na vozidla uvedená v písmenech a) a b) jako původní vybavení nebo dodávané jako samostatné technické celky určené k montáži do těchto vozidel.

2. Části 2 a 3 přílohy I tohoto nařízení se nepoužijí na

- a) vozidla kategorie N_1 a
- b) vozidla kategorie M_1 , která jsou odvozena od vozidel kategorie N_1 a maximální hmotností převyšující 2 500 kg,

u nichž se R-bod sedadla řidiče nachází buď před přední nápravou, nebo podélně za příčnou střednicí přední nápravy o maximálně 1 100 mm.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „sloupkem A“ přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla;
- 2) „systémem asistence při brzdění“ funkce brzdového systému, která odvodí případ nouzového brzdění od charakteru řídicí požadavku na brzdění a za takových podmínek:
 - a) pomáhá řidiči dosáhnout maximálního dosažitelného brzděného zpomalení nebo
 - b) postačuje k aktivaci úplného cyklu protiblokovacího brzdového systému (ABS);
- 3) „nárazníkem“ jakákoliv přední spodní vnější část konstrukce vozidla, s výjimkou jakéhokoliv systému čelní ochrany, včetně upevňovacích prvků, která je určena k ochraně vozidla při čelním střetu v nízké rychlosti s jiným vozidlem;
- 4) „systémem čelní ochrany“ samostatná konstrukce nebo samostatné konstrukce, jako např. pevný ochranný rám nebo přídatný nárazník, které jsou společně s nárazníkem, jenž je součástí původního vybavení, určeny k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě střetu s předmětem, s výjimkou konstrukcí s hmotností menší než 0,5 kg, určených pouze k ochraně světel;
- 5) „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost plně naloženého vozidla udávaná výrobcem podle bodu 2.8 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
- 6) „vozidla kategorie N_1 odvozenými od kategorie M_1 “ vozidla kategorie N_1 , která mají v části před sloupky A stejnou základní konstrukci a tvar jako původní vozidla kategorie M_1 ;

- 7) „vozidla kategorie M_1 odvozenými od kategorie N_1 “ vozidla kategorie M_1 , která mají v části před sloupky A stejnou základní konstrukci a tvar jako původní vozidla kategorie N_1 .

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

Technické požadavky

1. V souladu s článkem 9 výrobci zajistí, aby vozidla uváděná na trh byla vybavena systémem asistence při brzdění schváleným pro daný typ v souladu s požadavky části 4 přílohy I a aby tato vozidla splňovala požadavky stanovené v části 2 nebo 3 přílohy I.

2. V souladu s článkem 10 výrobci zajistí, aby systémy čelní ochrany, buď montované na vozidla uváděná na trh jako původní vybavení nebo dodávané jako samostatné technické celky, splňovaly požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I.

3. Výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na vozidlo a systém čelní ochrany a o podmínkách zkoušek. Mezi těmito údaji musí být rovněž informace požadované pro účely kontroly fungování jakýchkoli zařízení aktivní bezpečnosti instalovaných ve vozidle.

4. V případě systémů čelní ochrany dodávaných jako samostatné technické celky výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na tyto systémy a podmínkách zkoušek.

5. Systémy čelní ochrany jako samostatné technické celky nesmějí být distribuovány, nabízeny k prodeji ani prodávány, jestliže k nim není připojen seznam typů vozidel, pro něž byl systém čelní ochrany schválen, a srozumitelné pokyny k montáži. Pokyny k montáži musí obsahovat konkrétní návod na připevnění včetně způsobů uchycení pro vozidla, pro něž byl celek schválen, aby bylo možné připevnit schválené konstrukční části na vozidlo způsobem, jenž je v souladu s příslušnými ustanoveními části 6 přílohy I.

6. Komise přijme prováděcí opatření stanovující technické požadavky pro použití požadavků uvedených v příloze I. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení včetně jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

Článek 5

Žádost o ES schválení typu

1. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 1 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla, který má být schválen.

2. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 2 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany, který má být schválen. Na požádání musí výrobce technické zkušebně předat rovněž specifické konstrukční části nebo vzorky použitých materiálů.

3. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ systému čelní ochrany jako samostatného technického celku, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 3 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce jeden vzorek typu systému čelní ochrany, který má být schválen. Bude-li to zkušebna považovat za nutné, může požádat o další vzorky. Vzorky musí být zřetelně a nesmazatelně označeny obchodní firmou nebo značkou žadatele a označením typu. Výrobce přijme opatření pro pozdější povinné uvedení značky ES schválení typu.

KAPITOLA III

POVINNOSTI ORGÁNŮ ČLENSKÝCH STÁTŮ

Článek 6

Udělení ES schválení typu

1. Jsou-li splněny příslušné požadavky, udělí schvalovací orgán ES schválení typu a vydá číslo schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice 2007/46/ES.

2. Pro účely části 3 tohoto čísla schválení typu se použije jedno z následujících písmen:

- a) Pro schvalování vozidel s ohledem na ochranu chodců:
 - „A“ pokud vozidlo splňuje požadavky části 2 přílohy I,
 - „B“ pokud vozidlo splňuje požadavky části 3 přílohy I.

b) Pro schválení vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany nebo schválení systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek:

- „A“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3 této přílohy,
- „B“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3 této přílohy,
- „X“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 a 5.3 této přílohy.

3. Schvalovací orgán nepřidělí stejné číslo jinému typu vozidla nebo systému čelní ochrany.

4. Pro účely odstavce 1 vydá schvalovací orgán certifikát ES schválení typu v souladu s těmito vzory:

- a) vzor stanovený v části 1 přílohy III pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců;
- b) vzor stanovený v části 2 přílohy III pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany;
- c) vzor stanovený v části 3 přílohy III pro typ systému čelní ochrany dodávaný jako samostatný technický celek.

Článek 7

Značka ES schválení typu

Každý systém čelní ochrany schválený v souladu s tímto nařízením v rámci schvalování typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany, nebo schvalování typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek musí splňovat požadavky tohoto nařízení a musí mu být udělena značka ES schválení typu vytvořená v souladu s ustanoveními přílohy IV, která musí být následně na systému čelní ochrany připevněna.

Článek 8

Úprava typu a změny schválení typu

Každá změna vozidla v části před sloupky A nebo systému čelní ochrany, která má vliv na konstrukci, hlavní rozměry, materiály vnějšího povrchu vozidla, způsoby upevnění nebo uspořádání vnějších i vnitřních konstrukčních částí a která by mohla podstatně ovlivnit výsledky zkoušek, se považuje za změnu podle článku 13 směrnice 2007/46/ES, a vyžaduje proto podání nové žádosti o schválení typu.

Článek 9

Harmonogram pro použití nařízení na vozidla

1. Ode dne stanoveného v čl. 16 druhém pododstavci vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) typy vozidel kategorie M_1 , které nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I;
- b) typy vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v částech 2 nebo 3 přílohy I;
- c) typy vozidel kategorie N_1 odvozené od typů vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v částech 2 a 4 nebo částech 3 a 4 přílohy I.

2. Od 24. února 2011 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I tohoto nařízení:

- a) vozidla kategorie M_1 ;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg.

3. Od 24. února 2013 vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) typy vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg a která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I.

4. Od 31. prosince 2012 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 2 nebo 3 přílohy I tohoto nařízení:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg,
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg.

5. Od 24. února 2015 vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I;
- b) vozidla kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v částech 3 a 4 přílohy I.

6. Od 24. srpna 2015 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu nových vozidel kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I tohoto nařízení.

7. Od 24. února 2018 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení.

8. Od 24. srpna 2019 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení následujících nových vozidel do provozu:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení;
- b) vozidla kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení.

9. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 8 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost opatření přijatých podle čl. 4 odst. 6, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla ani zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, pokud dotčené vozidlo splňuje technické požadavky uvedené v části 3 nebo 4 přílohy I.

Článek 10

Použití nařízení na systémy čelní ochrany

1. Vnitrostátní orgány odmítnou udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu u nového typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany nebo ES schválení typu pro samostatný technický celek u nového typu systému čelní ochrany, pokud systém čelní ochrany nesplňuje požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I.
2. Z důvodů souvisejících se systémy čelní ochrany považují vnitrostátní orgány prohlášení o shodě za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu nových vozidel, která nesplňují požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení.
3. Požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení se použijí na systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky pro účely článku 28 směrnice 2007/46/ES.

Článek 11

Systémy pro prevenci střetů

1. Na základě posouzení Komisí vozidla vybavená systémy pro prevenci střetů nemusejí splňovat požadavky na zkoušky uvedené v částech 2 a 3 přílohy I, aby jim bylo uděleno ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, nebo aby mohla být prodávána, registrována nebo uváděna do provozu.
2. Komise toto posouzení předloží Evropskému parlamentu a Radě spolu s případnými návrhy na změnu tohoto nařízení.

Všechna navržená opatření zajistí úroveň ochrany, které jsou ve smyslu skutečné účinnosti přinejmenším rovnocenné úrovní ochrany, které zajišťují části 2 a 3 přílohy I.

Článek 12

Vyhodnocování

1. Vnitrostátní orgány poskytnou Komisi každý rok výsledky vyhodnocování podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I, a to nejpozději do 28. února roku následujícího po roce jejich získání.

Požadavek na poskytování těchto výsledků se přestane používat od 24. února 2014.

2. Komise může na základě výsledků vyhodnocování provedeného podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I podle potřeby přijmout prováděcí opatření.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

3. Komise na základě odpovídajících informací sdělených schvalovacími orgány a zúčastněnými stranami, jakož i na základě nezávislých studií, vyhodnotí technický vývoj v oblasti zvýšených požadavků na pasivní bezpečnost, systémů asistence při brzdění a jiných technologií aktivní bezpečnosti, které mohou poskytovat lepší ochranu nechráněných účastníků silničního provozu.

4. Do 24. února 2014 Komise přezkoumá proveditelnost a uplatňování všech takových zvýšených požadavků na pasivní bezpečnost. Přezkoumá fungování tohoto nařízení ohledně použití a účinnosti systémů asistence při brzdění a jiných technologií aktivní bezpečnosti.

5. Komise předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě doplněnou případně o vhodné návrhy.

Článek 13

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení výrobci a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 24. srpna 2010 a neprodleně jí oznámí každou jejich následnou změnu.
2. Mezi porušení tohoto nařízení, za něž se ukládají sankce, patří alespoň:
 - a) vydávání nepravdivých prohlášení při postupech schvalování nebo postupech vedoucích ke stažení schválení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schválení typu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo odejmutí schválení typu;
 - d) odmítnutí poskytnout přístup k informacím.

KAPITOLA IV

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou V tohoto nařízení.

Článek 15

Zrušení

Směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES se zrušují s účinkem ode dne stanoveného v čl. 16 druhém pododstavci tohoto nařízení.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 16

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 24. listopadu 2009, s výjimkou čl. 4 odst. 6 a čl. 9 odst. 9, které se použijí ode dne vstupu nařízení v platnost, a s výjimkou odstavců 2 až 8 článku 9, které se použijí ode dne uvedeného v těchto odstavcích.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 14. ledna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
A. VONDRA

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I Technické požadavky pro zkoušky vozidel a systémů čelní ochrany

Příloha II Vzorové informační dokumenty poskytované výrobcem

- Část 1 Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců
- Část 2 Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany
- Část 3 Informační dokument týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

Příloha III Vzorové certifikáty ES schválení typu

- Část 1 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců
- Část 2 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany
- Část 3 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu systému čelní ochrany dodaného jako samostatný technický celek

Příloha IV Značka ES schválení typu

Dodatek Příklad značky ES schválení typu

Příloha V Změny směrnice 2007/46/ES

PŘÍLOHA I

Technické požadavky pro zkoušky vozidel a systémů čelní ochrany

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - 1.1 „náběžnou hranou kapoty“ přední strana horní vnější části konstrukce, která zahrnuje kapotu a blatníky, horní a boční části pouzder světlometů a všechny další upevňovací prvky;
 - 1.2 „vztažnou čárou náběžné hrany kapoty“ geometrické místo bodů dotyku 1 000 mm dlouhého příložného pravítka s předním povrchem kapoty, když se příložným pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla, skloněným v úhlu 50° směrem dozadu a s dolním koncem 600 mm nad vozovkou pohybuje příčně podél náběžné hrany kapoty tak, že se jí stále dotýká. U vozidel s horním povrchem kapoty skloněným v podstatě v úhlu 50°, takže příložné pravítko vykazuje spíše souvislý nebo vícenásobný dotyk než bodový, se vztažná čára stanoví s příložným pravítkem skloněným v úhlu 40° směrem dozadu. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve spodní konec příložného pravítka, považují se body dotyku v této poloze za body vztažné čáry náběžné hrany kapoty. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve horní konec příložného pravítka, považuje se za vztažnou čáru náběžné hrany kapoty v této postranní poloze dosah ovinutí 1 000 mm. Jestliže se příložné pravítko v průběhu tohoto postupu dotkne horní hrany nárazníku, považuje se tato hrana pro účely tohoto nařízení rovněž za náběžnou hranu kapoty;
 - 1.3 „dosahem ovinutí 1 000 mm“ geometrické místo bodů opsané na předním horním povrchu jedním koncem 1 000 mm dlouhé ohebné pásky udržované ve svislé podélné rovině vozidla a posouvané příčně podél předku kapoty, nárazníku a systému čelní ochrany. Páska je po celou dobu měření napjatá, přičemž se jeden konec dotýká vztažné úrovně vozovky svisle pod přední stranou nárazníku a druhý se dotýká předního horního povrchu. Vozidlo je v normální jízdní poloze;
 - 1.4 „horním povrchem kapoty“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi. Obsahuje tedy mimo jiné kapotu, blatníky, mřížku vstupu vzduchu, hřídele stíračů skel a dolní rám čelního skla;
 - 1.5 „předním horním povrchem“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi;
 - 1.6 „vztažnou úroveň vozovky“ vodorovná rovina rovnoběžná s úrovní vozovky, která představuje úroveň vozovky pro vozidlo stojící v klidu na rovinném povrchu, se zataženou ruční brzdou, v normální jízdní poloze;
 - 1.7 „normální jízdní polohou“ poloha vozidla v provozním stavu, které stojí na vozovce, s pneumatikami nahuštěnými na doporučený tlak, s předními koly v přímém směru, s maximálními náplněmi všech kapalin nezbytných k provozu vozidla, s plnou standardní výbavou dodávanou výrobcem vozidla, se zátěží o hmotnosti 75 kg umístěnou na sedadle řidiče a se zátěží o hmotnosti 75 kg umístěnou na předním sedadle spolujezdce a s odpružením seřízeným na jízdu rychlostí 40 km/h nebo 35 km/h za běžných jízdních podmínek stanovených výrobcem (zvláště u vozidel s aktivním odpružením nebo se zařízením pro automatické vyrovnávání výšky);
 - 1.8 „čelním sklem“ přední zasklení vozidla, které splňuje všechny příslušné požadavky přílohy I směrnice Rady 77/649/EHS ze dne 27. září 1977 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu řidičů motorových vozidel ⁽¹⁾;
 - 1.9 „kritériem pohybu hlavy (HPC)“ hodnota nejvyššího zrychlení během nárazu vypočtená pro daný časový interval. Vypočítává se z výsledků časových průběhů akcelerometru jako maximální hodnota (v závislosti na t_1 a t_2) rovnice:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

kde „a“ je výsledné zrychlení v násobcích „g“ a t_1 a t_2 jsou dva časové okamžiky (vyjádřené v sekundách) v průběhu nárazu určující počátek a konec záznamu, kdy je hodnota HPC nejvyšší. Hodnoty HPC, u nichž je časový interval ($t_1 - t_2$) větší než 15 ms, se pro účely výpočtu nejvyšší hodnoty neberou v úvahu;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1.

1.10 „poloměrem zakřivení“ poloměr oblouku kružnice, která se co nejvíce blíží oblému tvaru uvažované konstrukční části.

2. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:

2.1 Náraz makety nohy do nárazníku:

Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:

a) Náraz dolní části makety nohy do nárazníku:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 200 g.

b) Náraz horní části makety nohy do nárazníku:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

2.2 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN, zaznamenaná se ohybový moment působící na maketu a porovná se s možnou cílovou hodnotou 300 Nm.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.

2.3 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1 000 na dvou třetinách zkušební povrchové plochy kapoty a 2 000 na zbývajících jedné třetině této plochy.

2.4 Náraz makety hlavy dospělého do čelního skla:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,8 kg. Zaznamenaná se kritérium pohybu hlavy (HPC) a porovná se s možnou cílovou hodnotou 1 000.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.

3. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:

3.1 Náraz makety nohy do nárazníku:

Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:

a) Náraz dolní části makety nohy do nárazníku:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 19,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 170 g.

Dále může výrobce určit šířky až do celkové hodnoty 264 mm pro zkoušky nárazem do nárazníku, přičemž zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 250 g.

b) Náraz horní části makety nohy do nárazníku:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

3.2 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase se porovná s možnou maximální hodnotou 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu se porovná s možnou maximální hodnotou 300 Nm.

Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.

3.3 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) musí splňovat požadavky bodu 3.5.

3.4 Náraz makety hlavy dospělého do horního povrchu kapoty:

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) musí splňovat požadavky bodu 3.5.

3.5 Zaznamenaná hodnota kritéria pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1 000 na jedné polovině zkušební povrchové plochy u makety hlavy dítěte a navíc nesmí překročit 1 000 na dvou třetinách zkušebních povrchových ploch u makety hlavy dítěte a makety hlavy dospělého dohromady. Kritérium pohybu hlavy (HPC) na zbývajících povrchových plochách nesmí u obou maket hlavy překročit 1 700.

4. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:

4.1 Referenční zkouška k určení bodu provozu systému, v němž se aktivuje protiblokovací brzdový systém (ABS).

4.2 Zkouška k ověření, zda je systém asistence při brzdění řádně spuštěn tak, aby se uplatnily maximální dosažitelné vlastnosti zpomalení vozidla.

5. Na systémech čelní ochrany se požaduje provedení těchto zkoušek:

5.1 Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek makety nohy podle bodu 5.1.1 nebo 5.1.2:

5.1.1 Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany:

Všechny zkoušky musí být provedeny při rychlosti nárazu 40 km/h.

5.1.1.1 U systému čelní ochrany schváleného k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 2, nesmí maximální úhel dynamického ohybu kolena překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 200 g.

5.1.1.2 U systému čelní ochrany schváleného k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 3, nesmí maximální úhel dynamického ohybu kolena překročit 19,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 170 g.

5.1.1.3 U systému čelní ochrany, který byl schválen pouze k montáži do vozidel, která nesplňují ani část 2 ani část 3, lze požadavky na zkoušky stanovené v bodech 5.1.1.1 a 5.1.1.2 nahradit požadavky na zkoušky stanovenými v bodech 5.1.1.3.1 nebo v bodě 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1 Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 24,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 7,5 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 215 g.

5.1.1.3.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným schvalovacím orgánem. Zaznamenají se hodnoty maximálního úhlu dynamického ohybu kolena, maximálního dynamického střížného posuvu kolenního kloubu a zrychlení měřené na horním konci holeně. V každém případě nesmějí hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.

5.1.2 Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany:

Všechny zkoušky musí být provedeny při rychlosti nárazu 40 km/h.

5.1.2.1 Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.

5.1.2.2 U systému čelní ochrany, který byl schválen pouze k montáži do vozidel, která nesplňují ani část 2 ani část 3, lze požadavky na zkoušky stanovené v bodě 5.1.2.1 nahradit požadavky na zkoušky stanovenými v bodě 5.1.2.2.1 nebo v bodě 5.1.2.2.2.

5.1.2.2.1 Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 9,4 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 640 Nm.

5.1.2.2.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným schvalovacím orgánem. Zaznamenají se hodnoty okamžitého součtu nárazových sil a ohybového momentu působícího na maketu. V každém případě nesmějí hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.

5.2 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase na horní a spodní část makety by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 300 Nm. Oba údaje se zaznamenají za účelem vyhodnocování.

5.3 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do systému čelní ochrany

Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h za použití makety hlavy dítěte nebo malého dospělého o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) vypočítané z výsledků časových průběhů akcelerometru nesmí v žádném případě překročit hodnotu 1 000.

6. Ustanovení týkající se výroby a montáže systémů čelní ochrany:

6.1 Následující požadavky se vztahují na systémy čelní ochrany namontované na nových vozidlech a stejně tak pro systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky k montáži na stanovená vozidla.

6.1.1 Konstrukční části systému čelní ochrany musí být navrženy tak, aby veškeré pevné plochy, kterých se může dotknout koule o průměru 100 mm, měly minimální poloměr zakřivení 5 mm.

6.1.2 Celková hmotnost systému čelní ochrany včetně veškerých úchytů a držáků nesmí přesáhnout 1,2 % maximální hmotnosti vozidla, pro něž je určen, přičemž jeho hmotnost smí být nejvýše 18 kg.

6.1.3 Systém čelní ochrany namontovaný na vozidle nesmí převyšovat o více než 50 mm vztahnou čáru náběžné hrany kapoty.

6.1.4 Vozidlo nesmí být namontováním systému čelní ochrany rozšířeno. Pokud celková šířka systému čelní ochrany představuje více než 75 % šířky vozidla, musí být konce systému zahnuty směrem k vnějšímu povrchu, aby se riziko zachycení snížilo na minimum. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je systém čelní ochrany zapuštěný do karoserie nebo je její součástí nebo pokud jsou konce systému zahnuty tak, že nedojde ke kontaktu mezi nimi a koulí o průměru 100 mm a že mezera mezi konci systému a okolní karoserií není větší než 20 mm.

6.1.5 Při splnění podmínek bodu 6.1.4 nesmí být mezera mezi konstrukčními částmi systému čelní ochrany a vnějším povrchem pod systémem čelní ochrany větší než 80 mm. Na prohlubně v povrchu karoserie pod systémem čelní ochrany (jako otvory v mřížce chladiče, otvory sání vzduchu apod.) se nebere ohled.

6.1.6 Aby byla zachována účelnost nárazníku vozidla, nesmí být podélná vzdálenost mezi nejpřednější částí nárazníku a nejpřednější částí systému čelní ochrany v žádném místě po celé šířce vozidla větší než 50 mm.

6.1.7 Systém čelní ochrany nesmí výraznou měrou snižovat účinnost nárazníku. Tento požadavek se považuje za splněný, jestliže na systému čelní ochrany jsou nejvýše dvě svislé konstrukční části a žádné vodorovné konstrukční části přechýlující nárazník.

- 6.1.8 Systém čelní ochrany nesmí být nakloněn vpřed od svislice. Nejvyšší součásti systému čelní ochrany nesmějí vyčnívat vzhůru nebo dozadu (k čelnímu sklu) více než 50 mm nad vztažnou čáru náběžné hrany kapoty vozidla s odmontovaným systémem čelní ochrany.
 - 6.1.9 Shoda s požadavky schvalování typu vozidel nesmí být namontováním systému čelní ochrany narušena.
 - 7. Odchylně od části 2, 3 a 5 může příslušný schvalovací orgán považovat požadavky pro jakoukoliv zkoušku stanovenou v uvedených bodech za splněné na základě jakýchkoliv odpovídajících zkoušek provedených podle požadavků jiné zkoušky podle této přílohy.
-

PŘÍLOHA II

Vzorové informační dokumenty poskytované výrobcem

Část 1

Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Část 2

Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Část 3

Informační dokument týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávané jako samostatný technický celek

ČÁST 1

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být poskytnuty informace o jeho vlastnostech.

0 OBECE

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla ^(c):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. OBEČNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie nebo výkresy reprezentativního typu vozidla:

1.6 Umístění a uspořádání motoru:

9. KAROSERIE

9.1 Druh karoserie:

9.2 Použité materiály a způsoby konstrukce:

9.23 Ochrana chodců

9.23.1 Musí být předložen podrobný popis vozidla, včetně fotografií nebo výkresů, s ohledem na konstrukci, rozměry, významné vztažné čáry a hlavní materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis musí zahrnovat podrobnosti o všech namontovaných aktivních ochranných systémech.

ČÁST 2

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být poskytnuty informace o jejich vlastnostech.

0 OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla ^(c):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie nebo výkresy reprezentativního typu vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY: (v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)

2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla udávaná výrobcem:

2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy (max. a min.):

9. KAROSERIE

9.1 Druh karoserie:

9.24 Systém čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

- 9.24.2 Výkresy nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a prohlubní a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za velmi důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud nejsou části vyjmenované v první větě velmi důležité, může být jejich výkres pro dokumentační účely nahrazen fotografiemi, které jsou v případě potřeby doplněny rozměrovými údaji nebo popisem:
- 9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:
- 9.24.4 Výkres nárazníků:
- 9.24.5 Výkres podlahové čáry přední části vozidla:

ČÁST 3

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být poskytnuty informace o jejich vlastnostech.

0 OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:

0.8. Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. POPIS ZAŘÍZENÍ

1.1 Podrobný technický popis (včetně fotografií nebo výkresů):

1.2 Pokyny pro sestavení a montáž, včetně požadovaných krouticích momentů:

1.3 Seznam vozidel, na která smí být systém namontován:

1.4 Omezení použití a podmínky montáže:

^(b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typu vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

^(c) Klasifikace podle definic uvedených v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy není třeba nic vypustit, pokud se vyplňuje více záznamů).

PŘÍLOHA III

Vzorové certifikáty ES schválení typu

Část 1

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Část 2

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Část 3

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

ČÁST 1

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu ⁽¹⁾
- rozšíření ES schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí ES schválení typu ⁽¹⁾
- odejmutí ES schválení typu ⁽¹⁾

pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

ODDÍL II

- 1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu) (viz doplněk)
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:
- 4. Číslo zkušebního protokolu:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Podle definice v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

5. Poznámky (jsou-li nějaké) (viz doplněk)
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu vozidla
z hlediska ochrany chodců s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace
 - 1.1 Stručný popis typu vozidla z hlediska nosné konstrukce, rozměrů, tvarování a konstrukčních materiálů:
 - 1.2 Umístění motoru: přední část/zadní část/střed ⁽¹⁾
 - 1.3 Pohon: pohon na přední kola/pohon na zadní kola ⁽¹⁾
 - 1.4 Hmotnost vozidla předaného ke zkoušce (vymezená v souladu s bodem 1.7 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009)
 - Přední náprava:
 - Zadní náprava:
 - Celkem:
 - 1.5 Výsledky zkoušek podle požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009:
 - 1.5.1 Výsledky zkoušek podle části 2:

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje ⁽¹⁾
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holeni	 g	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	 kN	⁽²⁾
	Ohybový moment	 Nm	⁽²⁾
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC v zóně A (12 výsledků ⁽³⁾)		
	Hodnoty HPC v zóně B (6 výsledků ⁽³⁾)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,8 kg) do čelního skla	Hodnoty HPC (5 výsledků ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v části 2 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Pouze za účelem vyhodnocování.

⁽³⁾ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

1.5.2 Výsledky zkoušek podle části 3:

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje ⁽¹⁾
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holeni	 g	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	 kN	⁽²⁾
	Ohybový moment	 Nm	⁽²⁾
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽³⁾)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v části 3 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Pouze za účelem vyhodnocování.

⁽³⁾ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

Poznámky: (např. platnost pro vozidla s levostranným a pravostranným řízením)

1.5.3 Požadavky části 4:

Údaje o dodaném systému asistence při brzdění ⁽¹⁾	
Poznámky ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Uveďte podrobnosti o způsobu fungování systému.

⁽²⁾ Uveďte podrobnosti o zkouškách provedených k ověření systému.

ČÁST 2

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu ⁽¹⁾
- rozšíření ES schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí ES schválení typu ⁽¹⁾
- odejmutí ES schválení typu ⁽¹⁾

pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009, provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Podle definice v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

ODDÍL II

1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu): viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu):
2. Poznámky:
3. Výsledky zkoušek podle požadavků části 5 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holeni	 g	
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

ČÁST 3

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

- ES schválení typu ⁽¹⁾
- rozšíření ES schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí ES schválení typu ⁽¹⁾
- odejmutí ES schválení typu ⁽¹⁾

pro typ systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009, provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na systému čelní ochrany vyznačen ⁽³⁾:
- 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

ODDÍL II

- 1. Doplnující informace: viz doplněk
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu systému čelní ochrany dodaného jako samostatný technický celek s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace
 - 1.1 Způsob připevnění:
 - 1.2 Pokyny pro sestavení a montáž:
 - 1.3 Seznam vozidel, na která může být systém čelní ochrany namontován, všechna omezení použití a nezbytné podmínky pro montáž:
.....
2. Poznámky:
3. Výsledky zkoušek podle požadavků části 5 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na holení	 g	
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	 Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	 kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

PŘÍLOHA IV

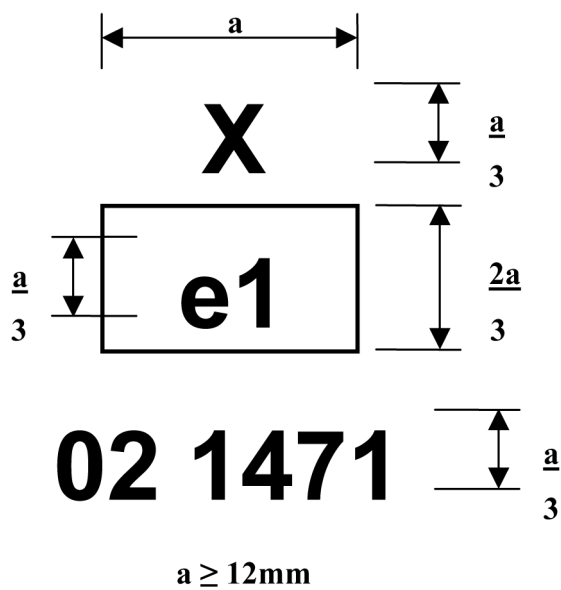
ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU

1. Tuto značku tvoří:
 - 1.1 Obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“, po kterém následuje rozlišovací číslo nebo písmeno (písmena) členského státu, který udělil ES schválení typu
 - 1 pro Německo
 - 2 pro Francii
 - 3 pro Itálii
 - 4 pro Nizozemsko
 - 5 pro Švédsko
 - 6 pro Belgie
 - 7 pro Maďarsko
 - 8 pro Českou republiku
 - 9 pro Španělsko
 - 11 pro Spojené království
 - 12 pro Rakousko
 - 13 pro Lucembursko
 - 17 pro Finsko
 - 18 pro Dánsko
 - 19 pro Rumunsko
 - 20 pro Polsko
 - 21 pro Portugalsko
 - 23 pro Řecko
 - 24 pro Irsko
 - 26 pro Slovinsko
 - 27 pro Slovensko
 - 29 pro Estonsko
 - 32 pro Lotyšsko
 - 34 pro Bulharsko
 - 36 pro Litvu
 - 49 pro Kypr
 - 50 pro Maltu
 - 1.2 V blízkosti obdélníku „základní číslo schválení“ uvedené v části 4 čísla schválení typu uvedeného v příloze VII směrnice 2007/46/ES, před nímž jsou uvedeny dvě číslice označující pořadové číslo přidělené poslední významné technické změně tohoto nařízení ke dni udělení ES schválení typu. Pořadovým číslem tohoto nařízení je dvojčíslí 02.
 - 1.3 Následující doplňující písmena nacházející se nad obdélníkem:
 - 1.3.1 „A“ značí, že systém čelní ochrany byl schválen v souladu s požadavky bodu 5.1.1.1 přílohy I a je vhodný k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 2 přílohy I.
 - 1.3.2 „B“ značí, že systém čelní ochrany byl schválen v souladu s požadavky bodu 5.1.1.2 přílohy I a je vhodný k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 3 přílohy I.

- 1.3.3 „X“ značí, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodech 5.1.1.3 nebo 5.1.2.2 přílohy I a je vhodný pouze k montáži do vozidel, která nesplňují požadavky ani části 2, ani části 3 přílohy I.
 - 1.4 Značka ES schválení typu musí být jasně čitelná, nesmazatelná a jasně viditelná při připevnění na vozidlo.
 - 1.5 Příklad značky schválení je uveden v dodatku k této příloze.
-

Dodatek

Příklad značky ES schválení typu



Zařízení opatřené výše uvedenou značkou ES schválení typu je systém čelní ochrany, jehož typ byl schválen v Německu (e1) v souladu s tímto nařízením (02) pod základním číslem schválení 1471.

Písmeno „X“ znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodech 5.1.1.3 nebo 5.1.2.2 přílohy I.

PŘÍLOHA V

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1) V příloze I se položka 9.24 nahrazuje tímto:

„9.24 Systémy čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

9.24.2 Výkresy nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za velmi důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud nejsou části vyjmenované v první větě velmi důležité, může být jejich výkres pro dokumentační účely nahrazen fotografiemi, které jsou v případě potřeby doplněny rozměrovými údaji nebo popisem:

9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:

9.24.4 Výkres nárazníků:

9.24.5 Výkres podlahové čáry přední části vozidla:“.

2) V části I bodě A přílohy III se položka 9.24 nahrazuje tímto:

„9.24 Systémy čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:“.

3) Příloha IV se mění takto:

a) V části I

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58. Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	L 35, 4.2.2009, s. 1	X				X“						
---------------------	--------------------------	----------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) poznámka pod čarou č. 7 se zrušuje,

iii) bod 60 se zrušuje.

b) V dodatku

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58. Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	L 35, 4.2.2009, s. 1	nepoužije se (*)
---------------------	--------------------------	----------------------	------------------

(*) Jakýkoliv systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“,

ii) bod 60 se zrušuje.

4) Dodatek přílohy VI se mění takto:

a) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009“		
------	----------------	---------------------------	--	--

b) bod 60 se zrušuje.

5) Příloha XI se mění takto:

a) V dodatku 1

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	X	nepoužije se (*)		
------	----------------	--------------------------	---	------------------	--	--

(*) Každý systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“

ii) bod 60 se zrušuje.

b) V dodatku 2

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	nepoužije se		nepoužije se“						
------	----------------	--------------------------	--------------	--	---------------	--	--	--	--	--	--

ii) bod 60 se zrušuje.

c) V dodatku 3

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	X“
------	----------------	--------------------------	----

ii) bod 60 se zrušuje.

d) V dodatku 4

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009			nepoužije se (*)						
------	----------------	--------------------------	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--

(*) Každý systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“

ii) bod 60 se zrušuje.

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 79/2009

ze dne 14. ledna 2009

o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon a o změně směrnice 2007/46/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomuto účelu se uplatňuje komplexní systém Společenství pro schvalování typu motorových vozidel. Technické požadavky schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o vodíkový pohon, by měly být harmonizovány, aby se předešlo přijetí rozdílných požadavků v jednotlivých členských státech a aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu i vysoká úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti obyvatel.

(2) Toto nařízení je zvláštním nařízením pro účely postupu Společenství pro schvalování typu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) ⁽³⁾. Přílohy IV, VI a XI uvedené směrnice by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(3) Na žádost Evropského parlamentu byl u právních předpisů Společenství o motorových vozidlech použit nový regulační přístup. Toto nařízení by proto mělo stanovit pouze základní ustanovení o požadavcích na schvalování typu vodíkových systémů a konstrukčních částí, zatímco technické specifikace by měly být stanoveny v prováděcích opatřeních přijatých v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽⁴⁾.

(4) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke stanovení požadavků a zkušebních postupů týkajících se nových forem skladování a užívání vodíku, přídavných vodíkových konstrukčních částí a pohonného systému. Komisi je třeba rovněž zmocnit ke stanovení zvláštních postupů, zkoušek a požadavků s ohledem na ochranu při nárazu vozidel na vodíkový pohon a ke stanovení bezpečnostních požadavků na integrovaný systém. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(5) V odvětví dopravy by mělo být jedním z hlavních cílů zvýšení podílu vozidel šetrných k životnímu prostředí. Mělo by být vyvíjeno větší úsilí, aby bylo na trh uváděno více takových vozidel. Zavedení vozidel užívajících alternativní paliva může výrazně zlepšit kvalitu ovzduší ve městech, a tedy i úroveň veřejného zdraví.

(6) Vodík se považuje za čistý způsob pohonu vozidel budoucnosti na cestě k neznečišťujícímu hospodářství, které je založeno na opětovném využívání surovin a obnovitelných zdrojích energie, neboť vozidla na vodíkový pohon neprodukují ani uhlíkaté znečišťující látky, ani skleníkové plyny. Jelikož je vodík nosičem, a nikoli zdrojem energie, závisí význam vodíkového pohonu pro politiku v oblasti klimatu na zdroji, z kterého se vodík získává. Mělo by se proto dbát na udržitelný způsob výroby vodíkového paliva pokud možno z obnovitelných zdrojů energie, aby byl celkový dopad zavedení vodíku jako paliva pro motorová vozidla na životní prostředí příznivý.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 9. července 2008.

⁽²⁾ Stanovisko ze dne 3. září 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 16. prosince 2008.

⁽³⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (7) V konečné zprávě pracovní skupiny na vysoké úrovni CARS 21 se uvádí, že „by se mělo tam, kde je to zapotřebí, pokračovat v úsilí o větší mezinárodní harmonizaci předpisů týkajících se motorových vozidel s cílem zapojit hlavní trhy s vozidly a rozšířit harmonizaci na oblasti, jichž se doposud netýkala, a to v rámci dohod EHK OSN z let 1958 a 1998“. V souladu s tímto doporučením by Komise měla i nadále podporovat vypracování mezinárodně harmonizovaných požadavků na motorová vozidla pod záštitou EHK OSN. Zejména bude-li přijat celosvětový technický předpis o vodíkových vozidlech a vozidlech s pohonem na palivové články, měla by Komise uvažovat o možnosti přizpůsobit požadavky stanovené v tomto nařízení požadavkům ve výše zmíněném celosvětovém technickém předpisu.
- (8) Vodíkové směsi by mohly být používány jako přechodné palivo před použitím čistého vodíku, aby se usnadnilo zavádění vozidel na vodíkový pohon v členských státech s dobrou infrastrukturou v odvětví zemního plynu. Komise by proto měla vypracovat požadavky na používání směsí vodíku a zemního plynu/biometanu, zejména pokud jde o směsný poměr vodíku a plynu, který zohlední technické možnosti a přínos pro životní prostředí.
- (9) Vymezením rámce schvalování typu pro vozidla na vodíkový pohon by se posílila důvěra potenciálních uživatelů i široké veřejnosti v tuto novou technologii.
- (10) Je proto nezbytné vytvořit odpovídající rámec, který urychlí uvádění na trh vozidel s inovačními technologiemi pohonu a vozidel využívajících alternativní paliva s malým dopadem na životní prostředí.
- (11) Většina výrobců významně investuje do rozvoje vodíkové technologie a již začala taková vozidla uvádět na trh. Je pravděpodobné, že se v budoucnosti ve vozovém parku zvýší celkový podíl vozidel na vodíkový pohon. Je proto nezbytné stanovit společné požadavky týkající se bezpečnosti vozidel na vodíkový pohon. Jelikož výrobci mohou přistupovat k vývoji vozidel na vodíkový pohon různým způsobem, je nezbytné stanovit požadavky na bezpečnost technologicky neutrálním způsobem.
- (12) Je nezbytné stanovit takové bezpečnostní požadavky na vodíkové systémy a jejich konstrukční části, které jsou nezbytné pro získání schválení typu.
- (13) Je nezbytné stanovit pro schvalování typu vozidel na vodíkový pohon požadavky na instalaci vodíkových systémů a jejich konstrukčních částí do vozidla.
- (14) Vzhledem k vlastnostem paliva mohou vozidla na vodíkový pohon vyžadovat zvláštní zacházení ze strany záchranných služeb. Je proto nezbytné stanovit požadavky na jasnou a rychlou identifikaci těchto vozidel umožňující pracovníkům záchranných služeb získat informace o palivu uloženém ve vozidle. Identifikační prostředky by sice měly být pro tento účel vhodné, neměly by však svou povahou vyvolávat u veřejnosti znepokojení.
- (15) Je rovněž důležité stanovit povinnosti výrobců týkající se přijetí přiměřených opatření k předcházení chybnému doplňování paliva u vozidel na vodíkový pohon.
- (16) Vozidla na vodíkový pohon mohou na trhu jen stěží uspět, nebude-li v Evropě dostupná dostatečná infrastruktura čerpacích stanic. Komise by měla prozkoumat vhodná opatření s cílem podpořit vytvoření celoevropské sítě čerpacích stanic pro vozidla na vodíkový pohon.
- (17) Inovační malá vozidla, označená podle právních předpisů týkajících se ES schvalování typu vozidel jako vozidla kategorie L, jsou považována za jedna z prvních vozidel používajících vodíkový pohon. Zavedení vodíku jako paliva vyžaduje u těchto vozidel méně úsilí, protože technické nároky a úroveň potřebných investic nejsou tak vysoké jako u vozidel kategorie M a N vymezených v příloze II směrnice 2007/46/ES. Komise by měla nejpozději do 1. ledna 2010 u vozidel na vodíkový pohon vyhodnotit možnost regulace schvalování typu vozidel kategorie L.
- (18) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž uskutečnění vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se vozidel na vodíkový pohon, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o vodíkový pohon, a na schvalování typu vodíkových konstrukčních částí a vodíkových systémů. Toto nařízení rovněž stanoví požadavky na instalaci takových konstrukčních částí a systémů.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na:

- 1) vozidla na vodíkový pohon kategorií M a N, jak jsou vymezena v části A přílohy II směrnice 2007/46/ES, včetně ochrany při nárazu a elektrické bezpečnosti takových vozidel;
- 2) vodíkové konstrukční části určené pro motorová vozidla kategorií M a N, jak jsou uvedeny na seznamu v příloze I;
- 3) vodíkové systémy určené pro motorová vozidla kategorií M a N, včetně nových forem skladování a používání vodíku.

Článek 3

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - a) „vozidlem na vodíkový pohon“ motorové vozidlo, které používá vodík jako palivo k pohonu vozidla;
 - b) „pohonným systémem“ vnitřní spalovací motor nebo systém palivových článků používaný k pohonu vozidla;
 - c) „vodíkovou konstrukční částí“ vodíkový zásobník a všechny ostatní části vozidla na vodíkový pohon, které přicházejí do přímého styku s vodíkem nebo které tvoří část vodíkového systému;
 - d) „vodíkovým systémem“ sestava vodíkových konstrukčních částí a spojovacích částí namontovaná ve vozidlech na vodíkový pohon, s výjimkou pohonných systémů či pomocných pohonných jednotek;
 - e) „maximálním povoleným pracovním tlakem“ maximální tlak, kterému může být konstrukční část dle svého určení vystavena a který tvoří základ pro stanovení pevnosti dotyčné konstrukční části;
 - f) „jmenovitým pracovním tlakem“ v případě zásobníků stabilizovaný tlak o jednotné teplotě 288 K (15 °C) pro plný zásobník a v případě ostatních částí úroveň tlaku, pod kterou příslušná část běžně funguje;
 - g) „vnitřním zásobníkem“ část vodíkového zásobníku určená k použití kapalného vodíku, která obsahuje kryogenní vodík.
2. Pro účely odst. 1 písm.d) se za „vodíkové systémy“ považují mimo jiné:
 - a) systémy monitorování a kontroly;

- b) systémy rozhraní vozidla;
- c) systémy omezující nadměrný průtok;
- d) systémy ochrany proti přetlaku;
- e) systémy zjišťující selhání výměníku tepla.

Článek 4

Povinnosti výrobců

1. Výrobci prokáží, že všechna nová prodávaná vozidla na vodíkový pohon zaregistrovaná nebo uváděná do provozu v rámci Společenství a veškeré vodíkové konstrukční části či vodíkové systémy prodávané nebo uváděné do provozu v rámci Společenství jsou schváleny jako typy v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.
2. Pro účely schvalování typu vozidla vybaví výrobci vozidla na vodíkový pohon vodíkovými konstrukčními částmi a systémy, které splňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu a jsou instalovány v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.
3. Pro účely schvalování typu konstrukčních částí a systémů výrobci zajistí, že vodíkové konstrukční části a systémy splňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.
4. Výrobci poskytnou schvalovacím orgánům náležité údaje o technických specifikacích vozidla a podmínkách zkoušek.
5. Výrobci poskytují údaje pro účely kontroly vodíkových systémů a konstrukčních částí po celou dobu životnosti vozidla.

Článek 5

Všeobecné požadavky na vodíkové konstrukční části a systémy

Výrobci zajistí, že:

- a) vodíkové konstrukční části a systémy fungují správně a bezpečně a spolehlivě odolávají elektrickým, mechanickým, teplotním a chemickým provozním podmínkám, aniž by docházelo k únikům nebo viditelným deformacím;
- b) vodíkový systém je chráněn proti přetlaku;

- c) materiály použité ve vodíkových konstrukčních částech a systémech, které mají být v přímém styku s vodíkem, jsou slučitelné s vodíkem;
- d) vodíkové konstrukční části a systémy po celou dobu předpokládané životnosti odolávají předpokládaným teplotám a tlakům;
- e) vodíkové konstrukční části a systémy spolehlivě odolávají celému rozsahu provozních teplot stanovenému v prováděcích opatřeních;
- f) vodíkové konstrukční části jsou označeny v souladu s prováděcími opatřeními;
- g) u všech vodíkových konstrukčních částí s usměrněným průtokem je jasně označen směr průtoku;
- h) všechny vodíkové konstrukční části a systémy jsou navrženy tak, aby mohly být instalovány v souladu s požadavky stanovenými v příloze VI.

Článek 6

Požadavky na vodíkové zásobníky určené k použití pro kapalný vodík

Vodíkové zásobníky určené k použití pro kapalný vodík se zkoušejí v souladu se zkušebními postupy stanovenými v příloze II.

Článek 7

Požadavky na vodíkové konstrukční části určené k použití pro kapalný vodík jiné než zásobníky

1. Vodíkové konstrukční části určené k použití pro kapalný vodík jiné než zásobníky se zkoušejí s ohledem na jejich typ v souladu se zkušebními postupy stanovenými v příloze III.
2. Přetlaková zařízení musí být navržena tak, aby zajistila, že tlak ve vnitřním zásobníku nebo v jakýchkoliv jiných vodíkových konstrukčních částech nepřekročí povolenou hodnotu. Hodnoty se stanoví úměrně maximálnímu povolenému pracovnímu tlaku vodíkového systému. Výměníky tepla musí být vybaveny bezpečnostním systémem pro zjištění selhání.

Článek 8

Požadavky na vodíkové zásobníky určené k použití pro stlačený (plynný) vodík

1. Klasifikace vodíkových zásobníků určených k použití pro stlačený (plynný) vodík se provádí v souladu s bodem 1 přílohy IV.

2. Vodíkové zásobníky uvedené v odstavci 1 se zkoušejí s ohledem na jejich typ v souladu se zkušebními postupy stanovenými v příloze IV.

3. Poskytuje se podrobný popis všech důležitých vlastností materiálů a tolerancí použitých při konstrukci zásobníků, včetně výsledků zkoušek, jimž byl materiál podroben.

Článek 9

Požadavky na vodíkové konstrukční části určené k použití pro stlačený (plynný) vodík jiné než zásobníky

Vodíkové konstrukční části určené k použití pro stlačený (plynný) vodík jiné než zásobníky se zkoušejí s ohledem na jejich typ v souladu se zkušebními postupy stanovenými v příloze V.

Článek 10

Všeobecné požadavky na instalaci vodíkových konstrukčních částí a systémů

Vodíkové konstrukční části a systémy se instalují v souladu s požadavky stanovenými v příloze VI.

Článek 11

Harmonogram uplatňování

1. S účinkem od 24. února 2011 odmítnou vnitrostátní orgány udělit:

- a) ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel z důvodů souvisejících s vodíkovým pohonem, pokud taková vozidla nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením nebo prováděcími opatřeními k němu, a

- b) ES schválení typu novým typům vodíkových konstrukčních částí nebo systémů, pokud takové konstrukční části nebo systémy nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením nebo prováděcími opatřeními k němu.

2. S účinkem od 24. února 2012 vnitrostátní orgány:

- a) považují, z důvodů souvisejících s vodíkovým pohonem, prohlášení o shodě pro nové typy vozidel za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakázají registraci, prodej a uvádění do provozu takových vozidel, pokud tato vozidla nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením nebo prováděcími opatřeními k němu, a

- b) zakázají prodej a uvádění do provozu nových vodíkových konstrukčních částí nebo systémů, pokud takové konstrukční části nebo systémy nesplňují požadavky stanovené tímto nařízením nebo prováděcími opatřeními k němu.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření přijatých podle čl. 12 odst. 1, pokud o to výrobce požádá, vnitrostátní orgány nesmějí:

- a) z důvodů souvisejících s vodíkovým pohonem odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nové typy vozidel, nebo ES schválení typu pro nové typy vodíkových konstrukčních částí nebo systémů, pokud taková vozidla, konstrukční části nebo systémy splňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, nebo
- b) zakázat registraci, prodej nebo uvádění do provozu nových typů vozidel nebo prodej nebo uvádění do provozu nových vodíkových konstrukčních částí nebo systémů, pokud taková vozidla, konstrukční části nebo systémy splňují požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

Článek 12

Prováděcí opatření

- 1. Komise přijme tato prováděcí opatření:
 - a) správní předpisy pro ES schválení typu vozidel, pokud jde o s vodíkový pohon a vodíkové konstrukční části a systémy;
 - b) pravidla poskytování údajů výrobcí pro účely schvalování typu a kontroly uvedené v čl. 4 odst. 4 a 5;
 - c) podrobná pravidla pro zkušební postupy stanovená v přílohách II až V;
 - d) podrobná pravidla pro požadavky na instalaci vodíkových konstrukčních částí a systémů uvedená v příloze VI;
 - e) podrobná pravidla pro požadavky na bezpečné a spolehlivé fungování vodíkových konstrukčních částí a systémů podle článku 5;
 - f) podrobná pravidla pro označování nebo jiné prostředky jasné a rychlé identifikace vozidel na vodíkový pohon uvedené v bodě 16 přílohy VI.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

2. Komise může přijmout tato prováděcí opatření:

- a) specifikace pro požadavky týkající se kteréhokoli z těchto případů:
 - použití čistého vodíku nebo směsi vodíku a zemního plynu/biometanu,
 - nové formy uchovávání či používání vodíku,
 - ochrana při nárazu vozidel s ohledem na integritu vodíkových konstrukčních částí a systémů,
 - bezpečnostní požadavky na integrované systémy, které se týkají alespoň zjišťování případů úniků, a bezpečností požadavky týkající se čistícího plynu,
 - elektrická izolace a elektrická bezpečnost;
- b) další opatření nezbytná pro uplatňování tohoto nařízení.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 2.

Článek 13

Postup projednávání ve výboru

- 1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla zřízený čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES.
- 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 14

Změny směrnice 2007/46/ES

Přílohy IV, VI a XI směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou VII tohoto nařízení.

Článek 15

Sankce za porušení nařízení

- 1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu výrobci a přijmou veškerá opatření nezbytná k uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do 24. srpna 2010 a neprodleně ji oznámí každou jejich následnou změnu.

2. Mezi porušení nařízení, na která se vztahují sankce, patří: e) používání odpojovacích zařízení.

a) nepravdivá prohlášení v průběhu postupů schvalování typu nebo postupů vedoucích ke stažení vozidla;

Článek 16

b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;

Vstup v platnost

c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidla nebo k odejmutí schválení typu;

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

d) odmítnutí zpřístupnit informace;

Použije se ode dne 24. února 2011, s výjimkou čl. 11 odst. 3 a článku 12, které se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost, a čl. 11 odst. 2, který se použije ode dne stanoveného v uvedeném odstavci.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 14. ledna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
A. VONDRA

PŘÍLOHA I

Seznam vodíkových konstrukčních částí, na které se vztahuje schvalování typu

Tyto vodíkové konstrukční části musí být podrobeny schvalování typu, jsou-li namontovány na vozidlo na vodíkový pohon:

- a) konstrukční části určené k použití tekutého vodíku:
- 1) zásobník;
 - 2) automatický uzavírací ventil;
 - 3) zpětný ventil nebo nevratný ventil (je-li použit jako bezpečnostní zařízení);
 - 4) ohebné palivové vedení (v případě prvního automatického uzavíracího ventilu proti proudu nebo jiných bezpečnostních zařízení);
 - 5) výměník tepla;
 - 6) ruční nebo automatický ventil;
 - 7) regulátor tlaku;
 - 8) přetlakový ventil;
 - 9) čidla tlaku, teploty a toku (jsou-li použita jakožto bezpečnostní zařízení);
 - 10) spoj nebo hrdlo pro doplňování paliva;
 - 11) čidla pro zjištění úniku vodíku;
- b) konstrukční části určené k použití pro stlačený (plynný) vodík pod jmenovitým pracovním tlakem vyšším než 3,0 MPa:
- 1) zásobník;
 - 2) automatický uzavírací ventil;
 - 3) sestava zásobníku;
 - 4) upevňovací díly;
 - 5) ohebné palivové vedení;
 - 6) výměník tepla;
 - 7) vodíkový filtr;
 - 8) ruční nebo automatický ventil;
 - 9) nevratný ventil;
 - 10) regulátor tlaku;
 - 11) přetlakové zařízení;
 - 12) přetlakový ventil;
 - 13) spoj nebo hrdlo pro doplňování paliva;
 - 14) snímatelný konektor systému uchovávání;
 - 15) čidla tlaku, teploty, vodíku nebo toku (jsou-li použita jakožto bezpečnostní zařízení);
 - 16) čidla pro zjištění úniku vodíku.
-

PŘÍLOHA II

Použitelné postupy zkoušení vodíkových zásobníků určených k použití pro kapalný vodík

Typ zkoušky
Zkouška na roztržení
Zkouška ohněm
Zkouška maximální úrovně naplnění
Zkouška tlaku
Zkouška těsnosti

Postupy zkoušení, které se uplatní při schvalování typu vodíkových zásobníků určených k použití pro kapalný vodík, zahrnují:

- Zkouška na roztržení: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník odolá stanovené úrovni vysokého tlaku, tlaku při roztržení (bezpečnostní faktor vynásobený hodnotou maximálního povoleného pracovního tlaku). K získání schválení typu musí hodnota skutečného tlaku při roztržení při zkoušce překročit minimální požadovanou hodnotu tlaku při roztržení.
- Zkouška ohněm: účelem této zkoušky je prokázat, že zásobník s ochranným protipožárním systémem se při zkoušce za stanovených požárních podmínek neroztrhne.
- Zkouška maximální úrovně naplnění: účelem této zkoušky je prokázat, že systém bránící přeplnění zásobníku řádně funguje a že hladina vodíku v průběhu postupu plnění nikdy nezpůsobí otevření přetlakových zařízení.
- Zkouška tlaku: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat stanovené úrovni vysokého tlaku. K prokázání této vlastnosti se zásobník vystaví tlaku o dané hodnotě po stanovenou dobu. Zásobník nesmí po zkoušce vykazovat žádné známky viditelné trvalé deformace, ani viditelných úniků.
- Zkouška těsnosti: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník za stanovených podmínek nevykazuje známky netěsnosti. Za tímto účelem se zásobník vystaví jmenovitému pracovnímu tlaku. Nesmí vykazovat známky netěsnosti v podobě trhlin, pórů či dalších podobných závad.

Použitelné postupy zkoušení vodíkových konstrukčních částí určených k použití pro kapalný vodík jiných než vodíkových zásobníků

VODÍKOVÁ KONSTRUKČNÍ ČÁST	TYP ZKOUŠKY										
	Zkouška tlaku	Zkouška vnější těsnosti	Zátěžová zkouška	Provozní zkouška	Zkouška odolnosti proti korozi	Zkouška odolnosti proti suchému teplu	Zkouška stárnutí v ozónovém prostředí	Zkouška teplotním cyklem	Zkouška tlakovým cyklem	Zkouška slučitelnosti s vodíkem	Zkouška těsnosti sedla
Přetlaková zařízení	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Ventily	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Výměníky tepla	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Spoje nebo hrdla pro doplňování paliva	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regulátory tlaku	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Čidla	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Ohebná palivová vedení	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

S výhradou zvláštních požadavků na jakoukoli vodíkovou konstrukční část zahrnují zkušební postupy, které mají být použity při schvalování typu vodíkových konstrukčních částí určených k použití pro kapalný vodík jiných než vodíkových zásobníků, tyto zkoušky:

- Zkouška tlaku: účelem této zkoušky je prokázat, že konstrukční části obsahující vodík odolají tlaku, který je vyšší než pracovní tlak dané konstrukční části. Při zvýšení tlaku na určitou úroveň nesmí vodíková konstrukční část vykazovat viditelné známky netěsnosti, deformace, trhlin či prasklin.
- Zkouška vnější těsnosti: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části nevykazují známky vnější netěsnosti. Vodíkové konstrukční části nesmějí vykazovat známky a pórovitosti.
- Zátěžová zkouška: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části jsou schopny spolehlivého nepřetržitého provozu. Zkouška spočívá v podrobení konstrukční části řadě zkušebních cyklů za stanovených teplotních a tlakových podmínek. Zkušební cyklus předpokládá běžný provoz (tj. jedno otevření a zavření) vodíkové konstrukční části.
- Provozní zkouška: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části jsou schopny spolehlivého provozu.
- Zkouška odolnosti proti korozi: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části jsou schopny odolávat korozi. Za tímto účelem jsou vodíkové konstrukční části vystaveny styku se stanovenými chemickými látkami.
- Zkouška odolnosti proti suchému teplu: účelem této zkoušky je prokázat, že nekovové vodíkové konstrukční části jsou schopny odolat vysokým teplotám. Za tímto účelem se tyto konstrukční části vystaví vzduchu při maximální provozní teplotě.
- Zkouška stárnutí v ozónovém prostředí: účelem této zkoušky je prokázat, že nekovové vodíkové konstrukční části jsou schopny odolat stárnutí vlivem ozónu. Za tímto účelem jsou tyto konstrukční části vystaveny vzduchu s vysokou koncentrací ozónu.

- h) Zkouška teplotním cyklem: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části jsou schopny odolat vysokým změnám (výkyvům) teploty. Za tímto účelem jsou vodíkové konstrukční části podrobeny teplotnímu cyklu o stanovené délce od minimální provozní teploty až po maximální provozní teplotu.
- i) Zkouška tlakovým cyklem: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části jsou schopny odolat velkým změnám (výkyvům) tlaku. Za tímto účelem jsou vodíkové konstrukční části v krátkém časovém intervalu podrobeny změně tlaku z atmosférického tlaku na maximální povolený pracovní tlak a poté opět musí klesnout na atmosférický tlak.
- j) Zkouška slučitelnosti s vodíkem: účelem této zkoušky je prokázat, že kovové vodíkové konstrukční části (tj. válce a ventily) nepodléhají vodíkovému křehnutí. V případě vodíkových konstrukčních částí, které jsou vystaveny častým cyklům zatížení, je třeba zamezit podmínkám, které mohou vést k lokálnímu opotřebování a vzniku a šíření únavových prasklin ve struktuře.
- k) Zkouška těsnosti sedla: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkové konstrukční části nevykazují po instalaci do vodíkového systému netěsnosti.
-

PŘÍLOHA IV

Použitelné postupy zkoušení vodíkových zásobníků určených k použití pro stlačený (plynný) vodík

Typ zkoušky	Použitelná na typ zásobníku			
	1	2	3	4
Zkouška na roztržení	✓	✓	✓	✓
Zkouška tlakovým cyklem při teplotě okolí	✓	✓	✓	✓
Zkouška úniku před prasknutím	✓	✓	✓	✓
Zkouška ohněm	✓	✓	✓	✓
Zkouška průrazem	✓	✓	✓	✓
Zkouška vystavení chemickým látkám		✓	✓	✓
Zkouška kompozitu na toleranci vad		✓	✓	✓
Zrychlená zkouška na roztržení při namáhání		✓	✓	✓
Zkouška tlakovým cyklem při mezních teplotách		✓	✓	✓
Zkouška na poškození při nárazu			✓	✓
Zkouška těsnosti				✓
Zkouška prostupnosti				✓
Zkouška hrdla ve zkrutu				✓
Zkouška cyklem vodíkového plynu				✓

1. Klasifikace vodíkových zásobníků určených k použití pro stlačený (plynný) vodík:

Typ 1 Bezešvý kovový zásobník

Typ 2 Zásobník s obručovitým ovinutím a bezešvou kovovou vložkou

Typ 3 Zásobník s plným ovinutím a bezešvou či svařovanou kovovou vložkou

Typ 4 Zásobník s plným ovinutím a nekovovou vložkou

2. Postupy zkoušení, které se uplatní při schvalování typu vodíkových zásobníků určených k použití pro stlačený (plynný) vodík:

- Zkouška na roztržení: účelem této zkoušky je stanovit hodnotu tlaku, při němž dojde k roztržení zásobníku. Za tímto účelem se zásobník vystaví tlaku o dané hodnotě, která by měla být vyšší než hodnota jmenovitého pracovního tlaku zásobníku. Tlak při roztržení zásobníku překročí stanovený tlak. Tlak při roztržení zásobníku musí být zaznamenán a uschován výrobcem po celou dobu životnosti zásobníku.
- Zkouška tlakovým cyklem při teplotě okolí: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat velkým změnám (výkyvům) tlaku. Za tímto účelem se zásobník vystavuje tlakovým cyklům až do bodu selhání, nebo dokud není dosaženo stanoveného počtu cyklů postupným zvyšováním a snižováním tlaku na stanovené hodnoty. Zásobník by měl vydržet bez selhání stanovený počet cyklů. Zaznamená se počet cyklů do selhání společně s místem a popisem selhání. Výrobce musí tyto výsledky uchovávat po celou dobu životnosti zásobníku.
- Zkouška na únik před prasknutím: účelem této zkoušky je prokázat, že u vodíkových zásobníků dojde před prasknutím nejprve k úniku. Za tímto účelem se zásobník vystaví tlakovým cyklům postupným zvyšováním a snižováním tlaku na stanovené hodnoty. K selhání zkoušených zásobníků dojde prostřednictvím úniku, nebo se překročí stanovený počet zkušebních cyklů a k selhání nedojde. Počet cyklů do selhání společně s místem a popisem selhání musí být zaznamenán.
- Zkouška ohněm: účelem této zkoušky je prokázat, že zásobník s ochranným protipožárním systémem se při zkoušce za stanovených požárních podmínek neroztrhne. U zásobníku vystaveného pracovnímu tlaku dochází pouze k uvolňování tlaku prostřednictvím přetlakového zařízení a nedojde k roztržení.

- e) Zkouška průrazem: účelem této zkoušky je prokázat, že u vodíkového zásobníku nedojde k roztržení, pronikne-li jím střela. Za tímto účelem se celý zásobník i s ochranným obalem vystaví tlaku a prostřelí. Zásobník se nesmí roztrhnout.
- f) Zkouška vystavení chemickým látkám: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat vystavení stanoveným chemickým látkám. Za tímto účelem se zásobník vystaví různým chemickým roztokům. Tlak na zásobník se zvýší na danou hodnotu a provede se zkouška na roztržení uvedená v písmenu a). Zásobník musí dosáhnout stanoveného tlaku při roztržení, jehož hodnota se zaznamená.
- g) Zkouška kompozitu na toleranci vad: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat vystavení vysokému tlaku. Za tímto účelem se v boční stěně zásobníky vyřežou vady stanoveného tvaru a zásobník se vystaví stanovenému počtu tlakových cyklů. V rámci stanoveného počtu cyklů nedojde k unikání, ani nedojde k roztržení zásobníku, může však dojít k selhání prostřednictvím úniku v průběhu zbývajících zkušebních cyklů. Počet cyklů do selhání společně s místem a popisem selhání musí být zaznamenán.
- h) Zrychlená zkouška na roztržení při namáhání: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat dlouhodobému vystavení vysokému tlaku a vysokým teplotám v mezi povoleného provozního rozsahu. Za tímto účelem se zásobník po stanovenou dobu vystaví stanoveným tlakovým a teplotním podmínkám a následně projde zkouškou na roztržení uvedenou v písmenu a). Zásobník musí dosáhnout stanoveného tlaku při roztržení.
- i) Zkouška tlakovým cyklem při mezních teplotách: Účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat změnám (výkyvům) tlaku za různých teplotních podmínek. Za tímto účelem se zásobník bez ochranného obalu podrobí zkouškovým cyklům hydrostatickým tlakem a současně se vystaví mezním podmínkám okolí a následně se provede zkouška na roztržení a zkouška těsnosti uvedené v písmenech a) a k). Zásobníky nesmějí při zkoušce tlakovým cyklem vykazovat známky roztržení, úniku nebo roztřepení vlákn. Zásobník se nesmí při stanoveném tlaku roztrhnout.
- j) Zkouška na poškození při nárazu: Účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník zůstane provozuschopný i po vystavení stanoveným mechanickým nárazům. Za tímto účelem se zásobník vystaví zkoušce nárazu pádem a provede se stanovený počet tlakových cyklů. V rámci stanoveného počtu cyklů nesmí dojít k unikání, ale smí dojít k selhání zásobníku prostřednictvím unikání v průběhu zbývajících zkušebních cyklů.
- k) Zkouška těsnosti: Účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník za stanovených podmínek nevykazuje známky netěsnosti. Za tímto účelem se zásobník vystaví jmenovitému pracovnímu tlaku. Nesmí vykazovat známky netěsnosti v podobě trhlin, pórů či podobných defektů.
- l) Zkouška prostupnosti: účelem této zkoušky je prokázat, že prostupnost vodíkového zásobníku nepřesahuje stanovenou míru. Za tímto účelem se zásobník vystaví tlaku vodíkového plynu o hodnotě jmenovitého pracovního tlaku a následně se monitoruje prostupnost v uzavřené komoře po stanovenou dobu a za stanovených teplotních podmínek.
- m) Zkouška hrdla ve zkrutu: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník je schopen odolat stanovenému zkrutu. Za tímto účelem se zásobník vystaví zkrutu z různých směrů. Následně se provede zkouška na roztržení a zkouška těsnosti uvedené v písmenech a) a k). Zásobník musí splnit požadavky zkoušky těsnosti a zkoušky na roztržení. Hodnota uplatněného zkrutu a tlak při unikání a roztržení musí být zaznamenány.
- n) Zkouška cyklem plynného vodíku: účelem této zkoušky je prokázat, že vodíkový zásobník při použití plynného vodíku je schopen odolat velkým změnám (výkyvům) tlaku. Za tímto účelem se zásobník vystaví řadě tlakových cyklů s použitím plynného vodíku a podrobí se zkoušce těsnosti uvedené v písmenu k). Prověří se známky opotřebení, jako např. vznik únavových trhlin nebo elektrostatický výboj. Zásobník musí splnit požadavky zkoušky těsnosti. Zásobník nesmí vykazovat známky opotřebení, jako např. únavové trhliny nebo elektrostatický výboj.

PŘÍLOHA V

Použitelné postupy zkoušení vodíkových konstrukčních částí, určených k použití pro stlačený (plynný) vodík jiných než zásobníků

VODÍKOVÁ KONSTRUKČNÍ ČÁST	TYP ZKOUŠKY					
	Zkoušky materiálu	Zkouška odolnosti proti korozi	Zátěžová zkouška	Zkouška tlakovým cyklem	Zkouška vnitřní těsnosti	Zkouška vnější těsnosti
Přetlaková zařízení	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Automatické ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ruční ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nevratné ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Přetlakové ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Výměníky tepla	✓	✓		✓		✓
Spoje nebo hrdla pro doplňování paliva	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Regulátory tlaku	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Čidla pro vodíkové systémy	✓	✓	✓	✓		✓
Ohebná palivová vedení	✓	✓	✓	✓		✓
Upevňovací díly	✓	✓	✓	✓		✓
Vodíkové filtry	✓	✓		✓		✓
Snímatelné konektory systému uchovávání	✓	✓	✓	✓		✓

S výhradou zvláštních požadavků na jakoukoli vodíkovou konstrukční část zahrnují zkušební postupy, které mají být použity při schvalování typu vodíkových konstrukčních částí určených k použití pro stlačený (plynný) vodík jiných než zásobníků, tyto zkoušky:

1. Zkoušky materiálu:
 - 1.1 Zkouška slučitelnosti s vodíkem uvedená v písmenu j) přílohy III.
 - 1.2 Zkouška stárnutí: účelem této zkoušky je ověřit, zda nekovové materiály použité ve vodíkových konstrukčních částech jsou schopny odolat stárnutí. U zkoušených vzorků nejsou dovoleny žádné viditelné trhliny.
 - 1.3 Zkouška slučitelnosti s ozonem: účelem této zkoušky je ověřit, zda je elastomerový materiál vodíkové konstrukční části slučitelný s ozonem. U zkoušených vzorků nejsou dovoleny žádné viditelné trhliny.
2. Zkouška odolnosti vůči korozi stanovená v písmenu e) přílohy III.
3. Zátěžová zkouška stanovená v písmenu c) přílohy III.
4. Zkouška tlakovým cyklem stanovená v písmenu i) přílohy III. Vodíkové konstrukční části nesmějí vykazovat viditelné známky deformace nebo protlačování a musí splňovat požadavky zkoušky vnitřní a vnější těsnosti.
5. Zkouška vnitřní těsnosti: účelem této zkoušky je prokázat, že u stanovených vodíkových konstrukčních částí nedochází k vnitřní netěsnosti. Za tímto účelem se vodíkové konstrukční části vystaví tlaku za různých teplotních podmínek a sleduje se těsnost. Vodíkové konstrukční části musí zůstat bez bublin a vnitřní netěsnost se u ní nesmí projevit ve vyšší míře, než je stanovená hodnota.
6. Zkouška vnější těsnosti stanovená v písmenu b) přílohy III.

PŘÍLOHA VI

Požadavky na instalaci vodíkových konstrukčních částí a systémů

1. Vodíkový systém se instaluje tak, aby byl chráněn proti poškození.
Musí být izolován od tepelných zdrojů ve vozidle.
2. Vodíkový zásobník je možné nahradit jiným vodíkovým zásobníkem pouze za účelem doplnění paliva nebo údržby.
V případě spalovacího motoru se zásobník nesmí instalovat v prostoru vozidla vyhrazeném pro motor.
Zásobník musí být dostatečně chráněn proti všem druhům koroze.
3. Je nutné přijmout opatření, kterými se předejde chybnému doplňování paliva do vozidla a unikání vodíku během doplňování paliva a zajistí bezpečné sejmутí snímatelného systému pro uchovávání vodíku.
4. Spoj nebo hrdlo pro doplňování paliva se zajistí proti špatnému seřízení a chrání před nečistotami a vodou. Spoj nebo hrdlo pro doplňování paliva musí být spojen s nevratným ventilem nebo ventilem, který má stejnou funkci. Pokud není spoj na doplňování paliva připevněn přímo na zásobník, přívod pro doplňování paliva se zajistí nevratným ventilem nebo ventilem, který má stejnou funkci, připevněným přímo na zásobník nebo dovnitř zásobníku.
5. Vodíkový zásobník musí být namontován a připevněn tak, aby absorboval stanovená zrychlení bez vzniku poškození na bezpečnostních částech ve chvíli, kdy jsou vodíkové zásobníky plné.
6. Přívody pro vodíkové palivo se zajistí automatickým uzavíracím ventilem namontovaným přímo na zásobníku nebo uvnitř zásobníku. Ventil se uzavře, pokud to vyžaduje porucha vodíkového systému nebo jakákoli jiná událost vedoucí k úniku vodíku. Je-li pohonný systém vypnut, odpojí se přívod paliva ze zásobníku do pohonného systému a zůstane uzavřen až do doby, než je požadováno uvedení systému v chod.
7. V případě nehody přeruší proud plynu ze zásobníku automatický uzavírací ventil namontovaný přímo na zásobníku nebo uvnitř zásobníku.
8. Vodíkové konstrukční části, včetně ochranných materiálů, které tvoří součást takových konstrukčních částí, nesmějí vyčnívat nad profil vozidla nebo ochranné konstrukce. To se nevztahuje na vodíkovou konstrukční část, která je dostatečně chráněna a jejíž žádná součást není umístěna vně této ochranné konstrukce.
9. Vodíkový systém se instaluje tak, aby byl, nakolik je to přiměřeným způsobem proveditelné, chráněn proti poškození, jako je např. poškození způsobené pohyblivými částmi vozidla, nárazy, šterkem či v důsledku nakládání nebo vykládání vozidla či přesouvání nákladu.
10. Vodíkové konstrukční části nesmějí být umístěny v blízkosti výfuku vnitřního spalovacího motoru nebo jiného zdroje tepla, nejsou-li takové konstrukční části proti teple dostatečně chráněny.
11. Větrací nebo vytápěcí systém v prostoru pro cestující a v místech, kde existuje možnost unikání nebo hromadění vodíku, musí být navržena tak, aby vodík nebyl nasáván do vozidla.
12. V případě nehody musí být, nakolik je to přiměřeným způsobem proveditelné, zajištěno, aby přetlakové zařízení a s ním spojený větrací systém zůstaly provozuschopné. Větrací systém přetlakového zařízení musí být dostatečně chráněn před nečistotami a vodou.
13. Prostor pro cestující ve vozidle musí být oddělen od vodíkového systému, aby se zabránilo hromadění vodíku. Musí být zajištěno, aby žádné palivo unikající z zásobníku či jeho příslušenství neunikalo do prostoru pro cestující vozidla.
14. Vodíkové konstrukční části, z nichž by mohl unikat vodík do prostoru pro cestující nebo do zavazadlového prostoru či jiného nevětraného prostoru, se uzavřou do plynotěsné skříně nebo zajistí rovnocenným ochranným prostředkem, jak je stanoveno v prováděcích opatřeních.
15. Elektricky ovládaná zařízení obsahující vodík se izolují takovým způsobem, aby součástmi obsahujícími vodík neprocházely žádné proudy, aby se v případě lomu zabránilo elektrickým jiskrám.
Kovové části vodíkového systému musí být elektricky propojeny s uzemněním vozidla.
16. Pro potřeby záchranných služeb musí být použity štítky nebo jiné identifikační prostředky označující, že je vozidlo poháněno vodíkem a že je používán kapalný nebo stlačený (plynný) vodík.

PŘÍLOHA VII

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

- 1) V části I přílohy IV se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32	X	X	X	X	X	X“				

- 2) V dodatku části I přílohy IV se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník M ₁
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32
			X“

- 3) V dodatku přílohy VI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt ⁽¹⁾	Ve znění	Použitelné pro varianty
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009“		

- 4) V dodatku 1 přílohy XI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q“

- 5) V dodatku 2 přílohy XI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	A	A	A	A	A	A“				

- 6) V dodatku 3 přílohy XI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₁
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	X“

- 7) V dodatku 4 přílohy XI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q“				

- 8) V dodatku 5 přílohy XI se do tabulky doplňuje nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Autojeřáb kategorie N ₃
„62	Vodíkový systém	Nařízení (ES) č. 79/2009	X“

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 80/2009

ze dne 14. ledna 2009

o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 2299/89

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 a čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů ⁽⁴⁾ výrazně přispělo k zajištění rovných a nediskriminačních podmínek pro letecké dopravce v počítačovém rezervačním systému, a tím k ochraně zájmů spotřebitelů.
- (2) Významný podíl rezervací letenek se stále provádí prostřednictvím počítačových rezervačních systémů.
- (3) Rozvoj technologií a vývoj na trhu umožňují podstatné zjednodušení právního rámce poskytnutím větší míry flexibility prodejcům systémů a leteckým společnostem při vyjednávání výše rezervačních poplatků a informací o tarifech. To by jim mělo umožnit pružně se přizpůsobit potřebám a požadavkům cestovních kanceláří a spotřebitelů a efektivněji distribuovat své produkty dopravních služeb.
- (4) Za současné situace na trhu je však nadále nezbytné zachovat určitá ustanovení o počítačových rezervačních systémech obsahujících produkty dopravních služeb, která zabrání zneužívání hospodářské soutěže a zajistí poskytování neutrálních informací spotřebitelům.

- (5) Pokud mateřští dopravci odmítnou poskytnout stejné informace o letových řádech, tarifech a volné kapacitě jiným než vlastním systémům a přijmout rezervace provedené prostřednictvím jiných systémů, může dojít k vážnému narušení hospodářské soutěže mezi počítačovými rezervačními systémy.
- (6) Je nezbytné zachovat účinnou hospodářskou soutěž mezi zúčastněnými dopravci a mateřskými dopravci a zajistit dodržování zásady nediskriminace mezi leteckými dopravci bez ohledu na to, zda se účastní počítačového rezervačního systému.
- (7) Aby byly na trhu zajištěny transparentní a srovnatelné podmínky hospodářské soutěže, měla by se na mateřské dopravce vztahovat zvláštní pravidla.
- (8) Prodejci systémů by měli zřetelně oddělit počítačové rezervační systémy od interního rezervačního systému jakékoli letecké společnosti nebo jakéhokoli jiného druhu rezervačního systému a nerezervovat distribuční prostředky pro své mateřské dopravce, aby mateřský dopravce neměl k počítačovému rezervačnímu systému zvýhodněný přístup.
- (9) Na ochranu zájmů spotřebitelů je nezbytné poskytovat uživatelům počítačového rezervačního systému nestranné úvodní zobrazení a zajistit stejný přístup k informacím o všech zúčastněných dopravcích tak, aby žádný zúčastněný dopravce nebyl ve výhodnější pozici oproti jinému zúčastněnému dopravci.
- (10) Používání nestranného zobrazení informací zvyšuje transparentnost produktů a služeb dopravy nabízených zúčastněnými dopravci a posiluje důvěru zákazníka.
- (11) Prodejci systémů by měli zajistit, aby marketingové údaje z počítačových rezervačních systémů byly dostupné všem zúčastněným dopravcům bez jakékoli diskriminace, a poskytovatelé dopravních služeb by neměli mít možnost těmito údaji nepřípustně ovlivnit volbu cestovní kanceláře nebo zákazníka.
- (12) Dohody mezi předplatiteli a prodejcem systému týkající se datových pásek s marketingovými informacemi (MIDT) by mohly obsahovat systém kompenzací pro předplatitele.
- (13) V zobrazeních počítačových rezervačních systémů by mělo být podpořeno poskytování informací o službách železniční dopravy a kombinacích železniční a letecké dopravy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 224, 30.8.2008, s. 57.

⁽²⁾ Úř. věst. C 233, 11.9.2008, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 4. září 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 16. prosince 2008.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 220, 29.7.1989, s. 1.

- (14) Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepřacované znění) ⁽¹⁾ jsou letečtí dopravci povinni zveřejnit své tarify včetně všech daní, poplatků, příplatků a dalších plateb, jež jsou nevyhnutelné a předvídatelné. Zobrazení v počítačových rezervačních systémech by měla poskytovat informace o tarifech, včetně stejných cenových kategorií, aby se zajistilo, že cestovní kanceláře mohou tyto informace sdělit svým zákazníkům.
- (15) Informace o autobusové dopravě související s produkty letecké dopravy nebo produkty železniční dopravy zobrazované společně s produkty letecké dopravy by počítačové rezervační systémy měly v budoucnu uvádět v základním zobrazení.
- (16) Je třeba podporovat, aby počítačové rezervační systémy v budoucnu obsahovaly snadno srozumitelné informace o emisích CO₂ a spotřebě paliva daného letu. Tyto informace by mohly být uvedeny jako údaj o průměrné spotřebě paliva na osobu v l/100 km a jako průměrné množství emisí CO₂ na osobu v g/km, přičemž by mohly být srovnány s údaji nejlepšího alternativního vlakového nebo autobusového spojení v případě cest kratších než 5 hodin.
- (17) Letečtí dopravci ze Společenství a letečtí dopravci ze třetích zemí by měli požívat rovnocenného zacházení, pokud jde o služby počítačových rezervačních systémů.
- (18) V zájmu správného uplatňování tohoto nařízení by Komise měla mít odpovídající pravomoci k jeho prosazování, včetně možnosti vyšetřovat z vlastního podnětu nebo na základě stížnosti jeho porušení, nařídit dotyčným podnikům, aby protiprávní jednání ukončily, a ukládat pokuty.
- (19) Komise by měla pravidelně sledovat uplatňování tohoto nařízení, a zejména jeho účinnost při předcházení protisoutěžním a diskriminačním postupům na trhu cestovních služeb prostřednictvím počítačového rezervačního systému, především pokud jde o dopravce s těsnými vazbami na prodejce systému.
- (20) Tímto nařízením není dotčeno použití článků 81 a 82 Smlouvy. Toto nařízení doplňuje obecná pravidla hospodářské soutěže, jež i nadále platí v plném rozsahu v případě zneužívání hospodářské soutěže, jako je například nedodržení předpisů proti kartelům nebo zneužití dominantního postavení.
- (21) Ochranu fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů upravuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽²⁾. Ustanovení tohoto nařízení upřesňují a doplňují směrnici 95/46/ES, pokud jde o používání počítačových rezervačních systémů.

- (22) Nařízení (EHS) č. 2299/89 by mělo být zrušeno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

ODDÍL 1

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na jakýkoli počítačový rezervační systém obsahující produkty letecké dopravy, je-li nabízen k používání nebo používán ve Společenství.

Toto nařízení se rovněž vztahuje na produkty železniční dopravy uvedené spolu s produkty letecké dopravy v základním zobrazení počítačového rezervačního systému, pokud jsou nabízeny k používání nebo používány ve Společenství.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „produktem dopravy“ přeprava cestujících mezi dvěma letišti nebo železničními stanicemi;
- 2) „pravidelnou leteckou dopravou“ soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:
 - a) u každého letu jsou k dispozici k individuálnímu prodeji veřejnosti (přímo leteckým dopravcem nebo jeho oprávněnými zástupci) místa nebo prostor k přepravě nákladu nebo poštovních zásilek;
 - b) let je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, a to:
 - podle zveřejněného letového řádu nebo
 - jsou lety tak pravidelné nebo časté, že zjevně tvoří systematický soubor;
- 3) „tarifem“ cena, kterou cestující platí leteckému dopravci, provozovateli železniční dopravy, jejich zástupci nebo jinému prodejci letenek či jízdenek za svou přepravu, a všechny podmínky, za nichž tato cena platí, včetně odměn a podmínek nabízených zástupcům a včetně jiných doplňkových služeb;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

- 4) „počítačovým rezervačním systémem“ počítačový systém obsahující informace mimo jiné o letových řádech, volné kapacitě a tarifech více než jednoho leteckého dopravce s možností nebo bez možnosti provádět rezervace nebo vystavovat letenky, jsou-li některé nebo všechny tyto služby dostupné předplatitelům;
- 5) „prodejcem systému“ jakýkoli subjekt a jeho přidružené subjekty, které odpovídají za provoz počítačového rezervačního systému nebo jeho uvedení na trh;
- 6) „distribučními prostředky“ prostředky, které prodejce systému poskytuje za účelem podávání informací o letových a jízdních řádech, volné kapacitě, tarifech a souvisejících službách leteckých dopravců a provozovatelů železniční dopravy, za účelem provádění rezervací nebo vystavování letenek a jízdenek a za účelem zajištění jiných souvisejících služeb;
- 7) „mateřským dopravcem“ letecký dopravce nebo provozovatel železniční dopravy, který přímo či nepřímo, sám nebo společně s dalšími subjekty kontroluje nebo má účast na kapitálu prodejce systému se zákonnými právy nebo zastoupením ve správní radě, dozorčí radě nebo jiném řídicím orgánu tohoto prodejce, jakož i jakýkoli letecký dopravce nebo provozovatel železniční dopravy, kterého kontroluje;
- 8) „účastí na kapitálu se zákonnými právy nebo zastoupením ve správní radě, dozorčí radě nebo jiném řídicím orgánu prodejce systému“ investice, s níž jsou spojena práva nebo zastoupení ve správní radě, dozorčí radě nebo jiném řídicím orgánu prodejce systému a která zakládá možnost rozhodujícího vlivu, ať samostatně nebo společně s jinými subjekty, na obchodní činnost prodejce systému;
- 9) „kontrolou“ vztah vzniklý na základě práv, smluv nebo jiných prostředků, které samostatně nebo ve vzájemné kombinaci a s ohledem na věcné a právní skutečnosti umožňují vykonávat rozhodující vliv na podnik, zejména na základě:
- a) vlastnického nebo užívacího práva ke všem aktivům podniku nebo jejich části;
- b) práv nebo smluv, které poskytují rozhodující vliv na složení, hlasování nebo rozhodování orgánů podniku;
- 10) „zúčastněným dopravcem“ letecký dopravce nebo provozovatel železniční dopravy, který uzavřel s prodejcem systému dohodu o distribuci produktů dopravy prostřednictvím počítačového rezervačního systému;
- 11) „předplatitelem“ osoba nebo podnik, s výjimkou zúčastněného dopravce, které používají počítačový rezervační systém na základě smlouvy s prodejcem systému za účelem rezervace produktů letecké dopravy a souvisejících produktů jménem zákazníka;
- 12) „základním zobrazením“ úplné neutrální zobrazení údajů o dopravních službách mezi dvojicí měst v daném časovém období;
- 13) „letenkou“ či „jízdenkou“ platný doklad opravňující k přepravě nebo jeho ekvivalent v jiné než papírové podobě, vydaný nebo schválený leteckým dopravcem, provozovatelem železniční dopravy nebo oprávněným zástupcem;
- 14) „kombinovaným produktem“ předem připravená kombinace přepravy s jinými službami, které nejsou z hlediska dopravy související službou a jsou nabízeny za souhrnnou cenu;
- 15) „rezervačním poplatkem“ cena, kterou zaplatí letecký dopravce prodejci systému za služby poskytnuté počítačovým rezervačním systémem.

ODDÍL 2

PRAVIDLA CHOVÁNÍ PRODEJČŮ SYSTÉMŮ

Článek 3

Vztahy s poskytovateli dopravních služeb

1. Prodejce systému nesmí:
- a) klást v žádné smlouvě se zúčastněným dopravcem nespravedlivé nebo neoprávněné podmínky ani požadovat přijetí dodatečných podmínek, které vzhledem ke své povaze nebo obchodním zvyklostem nesouvisejí s účastí v jeho počítačovém rezervačním systému;
- b) podmiňovat účast ve svém počítačovém rezervačním systému tím, že se zúčastněný dopravce nesmí zároveň účastnit jiného systému nebo že zúčastněný dopravce nesmí svobodně používat alternativní rezervační systémy, jako je vlastní internetový rezervační systém a klientská telefonní centra.
2. Prodejce systému zadává a zpracovává údaje poskytované zúčastněnými dopravci se stejnou pečlivostí a stejně rychle pouze v závislosti na omezeních daných metodou zadávání údajů, kterou volí jednotliví zúčastnění dopravci.
3. Prodejce systému zveřejní existenci a velikost přímého nebo nepřímého kapitálového podílu leteckého dopravce nebo provozovatele železniční dopravy v prodejci systému, nebo kapitálového podílu prodejce systému v leteckém dopravci nebo provozovateli železniční dopravy, pokud nejsou tyto údaje zveřejněny jiným způsobem.

Článek 4

Distribuční prostředky

1. Prodejce systému nesmí vyhradit zvláštní postup pro zadávání nebo zpracování údajů ani žádný jiný distribuční prostředek ani změny postupů pro jednoho nebo několik zúčastněných dopravců, včetně svých mateřských dopravců. Prodejce systému poskytuje všem zúčastněným dopravcům informace o změnách svých distribučních prostředků a postupů pro zadávání nebo zpracování údajů.

2. Prodejce systému zajistí, aby jeho distribuční prostředky byly odděleny alespoň pomocí vhodného softwaru a jasným a ověřitelným způsobem od soukromého majetku každého dopravce, jakož i od způsobů jeho spravování a uvádění na trh.

Článek 5

Zobrazení

1. Prodejce systému poskytne pro každou jednotlivou transakci procházející jeho počítačovým rezervačním systémem jedno nebo více základních zobrazení, která budou obsahovat údaje poskytnuté zúčastněnými dopravci, které budou zobrazeny neutrálním, vyčerpávajícím, nediskriminačním a nestranným způsobem. Kritéria pro řazení informací nesmějí mít přímou ani nepřímou souvislost s totožností dopravce a musí být uplatňována bez diskriminace na všechny zúčastněné dopravce. Základní zobrazení nesmějí úmyslně klamat spotřebitele, musí být snadno dostupná a odpovídat pravidlům uvedeným v příloze I.

2. Pro informace poskytované počítačovým rezervačním systémem spotřebiteli použije předplatitel neutrální zobrazení v souladu s odstavcem 1, s výjimkou případů, kdy je vyžadováno jiné zobrazení podle požadavků spotřebitele.

3. V zobrazení musí být jasně a konkrétně označeny lety provozované leteckými dopravci, na něž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství a o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce⁽¹⁾.

4. Prodejce systému zavede v zobrazování počítačového rezervačního systému zvláštní symbol, jehož prostřednictvím budou uživatelé moci zjistit informace o totožnosti provozujícího leteckého dopravce stanovené podle článku 11 nařízení (ES) č. 2111/2005.

5. Tento článek se nevztahuje na počítačový rezervační systém používaný leteckou společností či provozovatelem železniční dopravy nebo skupinou leteckých společností či provozovatelů železniční dopravy v jejich vlastních kancelářích, prodejních místech nebo na vlastních internetových stránkách, které jsou jako vlastní jasně označené.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

Článek 6

Vztahy s předplatiteli

1. Prodejce systému nesmí klást ve smlouvě s předplatitelem nespravedlivé nebo neoprávněné podmínky, například nesmí bránit předplatiteli předplatit nebo používat jiný systém či systémy, nesmí požadovat přijetí dodatečných podmínek, které nesouvisí s předplacením používání jeho počítačového rezervačního systému, nesmí ukládat předplatiteli povinnost přijmout nabízené technické nebo programové vybavení.

2. Je-li předplatitel nezávislým podnikem s méně než 50 zaměstnanci a s ročním obratem nebo roční bilanční sumou nižší než 10 milionů EUR, má možnost ukončit smlouvu s prodejcem systému výpovědí s výpovědní lhůtou nepřesahující tři měsíce, která uplyne nejdříve ke konci prvního roku trvání smlouvy. V takovém případě má prodejce systému právo na náhradu pouze nákladů přímo souvisejících s vypovězením smlouvy.

Článek 7

Datové pásy s marketingovými informacemi (MIDT)

1. Prodejci systémů mohou poskytnout údaje týkající se marketingu, rezervací a prodeje pod podmínkou, že dané údaje jsou nabízeny včas a bez jakékoli diskriminace všem zúčastněným dopravcům včetně mateřských dopravců. Údaje se mohou a na žádost musí týkat všech zúčastněných dopravců nebo předplatitelů.

2. Zúčastnění dopravci nesmějí těmito údaji ovlivnit volbu předplatitele.

3. Pokud dané údaje vyplývají z používání distribučních prostředků počítačového rezervačního systému předplatitelem usazeným ve Společenství, nesmí obsahovat žádné informace umožňující přímou nebo nepřímou identifikaci daného předplatitele s výjimkou případů, kdy předplatitel a prodejce systému souhlasí s podmínkami pro přiměřené využití těchto údajů. Toto ustanovení se obdobně vztahuje na poskytování takových údajů prodejci systému jakékoli jiné straně k jiným účelům, než je zpracování účtů.

4. Dohody mezi předplatitelem či předplatiteli a prodejcem či prodejci systému datových pásek s marketingovými informacemi (MIDT) se zveřejní.

Článek 8

Rovnocenné zacházení ve třetích zemích

1. Aniž jsou dotčeny mezinárodní dohody, jejichž stranami jsou Společenství nebo členské státy, pokud v souvislosti s jakoukoli otázkou upravenou v tomto nařízení prodejce systému působící ve třetí zemi neposkytne leteckým dopravcům ze Společenství zacházení rovnocenné se zacházením, které poskytuje zúčastněným dopravcům z této třetí země, může Komise požadovat od všech prodejců systémů působících na území Společenství, aby leteckým dopravcům z této třetí země poskytovali zacházení rovnocenné s tím, které je poskytováno v této třetí zemi leteckým dopravcům ze Společenství.

2. Komise sleduje, zda prodejci systému ve třetích zemích nezacházejí s leteckými dopravci ze Společenství diskriminačním nebo nerovným způsobem. Komise na žádost členského státu nebo ze své vlastní iniciativy prošetří potenciální případy diskriminace leteckých dopravců ze Společenství v počítačových rezervačních systémech třetích zemí. Je-li taková diskriminace odhalena, Komise před přijetím rozhodnutí informuje členské státy a zúčastněné strany, vyžádá si jejich připomínky a případně uspořádá setkání příslušných odborníků z členských států.

ODDÍL 3

PRAVIDLA CHOVÁNÍ POSKYTOVATELŮ DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Článek 9

Údaje poskytované zúčastněnými dopravci

Zúčastnění dopravci a zprostředkovatelé, kteří s údaji nakládají, zajistí, aby údaje předávané počítačovému rezervačnímu systému byly přesné a umožnily prodejci systému dodržet pravidla uvedená v příloze I.

Článek 10

Zvláštní pravidla pro mateřské dopravce

1. Mateřský dopravce nesmí, s výhradou vzájemnosti uvedené v odstavci 2, diskriminovat konkurenční počítačové rezervační systémy tím, že jim odmítne poskytnout na žádost a včas stejné informace o letových řádech, tarifech a volné kapacitě týkající se jeho vlastních produktů dopravy, které poskytuje do vlastního počítačového rezervačního systému, nebo tím, že odmítne distribuovat své produkty dopravy prostřednictvím jiného počítačového rezervačního systému, nebo tím, že odmítne přijmout nebo potvrdit včas rezervaci provedenou prostřednictvím konkurenčního počítačového rezervačního systému pro některý ze svých produktů dopravy distribuovaných také prostřednictvím svého počítačového rezervačního systému. Mateřský dopravce je povinen přijmout a potvrdit výlučně rezervace, které odpovídají jeho tarifům a podmínkám.

2. Konkurenční počítačový rezervační systém nesmí odmítnout uchovávání informací o letových řádech, tarifech a volných místech, pokud jde o přepravní služby poskytované mateřským dopravcem, a tyto informace zadává a zpracovává se stejnou pečlivostí a včas jako v případě údajů poskytovaných jiným zákazníkům a předplatitelům na jakémkoli trhu, s výjimkou omezení daných metodou zadávání, kterou volí jednotliví zúčastnění dopravci.

3. Mateřský dopravce není povinen nést v této souvislosti jakékoli náklady s výjimkou nákladů na obnovu informací, které mají být poskytnuty, a nákladů na přijaté rezervace. Rezervační poplatek splatný počítačovému rezervačnímu systému za rezervaci přijatou a uskutečněnou v souladu s odstavcem 1 musí odpovídat poplatku účtovanému stejným počítačovým rezervačním systémem jiným zúčastněným dopravcům za obdobné transakce.

4. Mateřský dopravce nesmí přímo ani nepřímo zvýhodňovat vlastní počítačový rezervační systém tím, že v souvislosti s prodejem svých produktů dopravy spojí používání určitého počítačového rezervačního systému předplatitelem s platbou provize nebo jinou pobídkou či odrazujícím opatřením.

5. Mateřský dopravce nesmí přímo ani nepřímo zvýhodňovat vlastní počítačový rezervační systém tím, že bude od předplatitele požadovat, aby pro prodej nebo vystavování letenek či jízdenek pro kterýkoli z produktů dopravy, který dopravce přímo nebo nepřímo nabízí, používal určitý počítačový rezervační systém.

ODDÍL 4

OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

Článek 11

Zpracování a uchovávání údajů a přístup k nim

1. Osobní údaje shromážděné při používání počítačového rezervačního systému za účelem provádění rezervací nebo vystavování letenek či jízdenek k produktům dopravy se zpracovávají pouze způsobem, který je slučitelný s těmito účely. V souvislosti se zpracováním těchto údajů se prodejce systému považuje za správce údajů podle čl. 2 písm. d) směrnice 95/46/ES.

2. Osobní údaje jsou zpracovávány, pouze pokud je zpracování nezbytné pro plnění smlouvy, v níž je subjekt údajů jednou ze stran, nebo pro provedení opatření před uzavřením smlouvy na žádost tohoto subjektu.

3. Zvláštní kategorie údajů uvedené v článku 8 směrnice 95/46/ES jsou zpracovávány, pouze pokud subjekt údajů udělil k jejich zpracování svůj výslovný informovaný souhlas.

4. Informace, jimiž disponuje prodejce systému a jež se týkají identifikovatelných individuálních rezervací, jsou uloženy off-line do sedmdesáti dvou hodin od vyřízení posledního kroku individuální rezervace a jsou zničeny do tří let. Přístup k těmto údajům je možný pouze v případě sporu o vyúčtování.

5. Údaje týkající se marketingu, rezervací a prodeje poskytnuté prodejcem systému nesmějí obsahovat žádné údaje umožňující přímou nebo nepřímou identifikaci fyzické osoby, případně organizace nebo společnosti, jejímž jménem osoba jedná.

6. Předplatitel na žádost sdělí spotřebiteli jméno a adresu prodejce systému, účely zpracování a dobu uchování osobních údajů a informuje jej o prostředcích, kterými spotřebitel jako subjekt údajů může vykonávat svá přístupová práva.

7. Každý subjekt údajů má právo na bezplatný přístup k údajům, které se ho týkají, bez ohledu na to, zda údaje uchovává prodejce systému nebo předplatitel.

8. Práva přiznaná tímto článkem doplňují práva subjektů údajů stanovená směrnicí 95/46/ES, vnitrostátními předpisy přijatými na základě této směrnice a ustanoveními mezinárodních dohod, jejichž smluvní stranou je Společenství.

9. Ustanovení tohoto nařízení upřesňují a doplňují směrnici 95/46/ES pro účely uvedené v článku 1. Není-li stanoveno jinak, použijí se definice uvedené v dané směrnici. Nepoužijí-li se zvláštní ustanovení pro zpracování osobních údajů v souvislosti s používáním počítačového rezervačního systému stanovená tímto článkem, nejsou tímto nařízením dotčena ustanovení uvedené směrnice, vnitrostátních předpisů přijatých na jejím základě, ani ustanovení mezinárodních dohod, jejichž smluvní stranou je Společenství.

10. Pokud prodejce systému provozuje databáze s různým účelem, jako je počítačový rezervační systém nebo hosting pro letecké společnosti, musí být přijata technická a organizační opatření, aby se zabránilo obcházení předpisů pro ochranu údajů prostřednictvím vzájemného propojení databází a aby se zajistila dostupnost osobních údajů pouze pro konkrétní účel, pro který byly shromážděny.

ODDÍL 5

AUDIT

Článek 12

Auditor a auditorská zpráva

1. Každý prodejce systému předkládá každé čtyři roky a kromě toho i na žádost Komise nezávislou auditorskou zprávu obsahující podrobnosti o vlastnické struktuře a způsobu řízení. Náklady spojené s auditorskou zprávou nese prodejce systému.

2. Prodejce systému informuje Komisi o totožnosti auditora před potvrzením jeho jmenování. Komise může podat námitku a do dvou měsíců po konzultaci s auditorem, prodejcem systému a jakoukoli další stranou, která uplatňuje legitimní zájem, rozhodne, zda je nutné auditora nahradit.

ODDÍL 6

PORUŠENÍ KODEXU CHOVÁNÍ A POSTIHY

Článek 13

Porušení kodexu chování

Pokud Komise na základě stížnosti nebo z vlastního podnětu zjistí, že došlo k porušení tohoto nařízení, může svým rozhodnutím požadovat, aby dotčené podniky nebo sdružení podniků takové protiprávní jednání ukončily. Při vyšetřování možného porušení tohoto nařízení se plně zohlední výsledky všech šetření podle článků 81 a 82 Smlouvy.

Článek 14

Pravomoc provádět vyšetřování

Za účelem plnění povinností svěřených jí tímto nařízením si může Komise prostou žádostí nebo rozhodnutím vyžádat od podniků nebo sdružení podniků veškeré nezbytné informace, včetně provedení zvláštních auditů, zejména v otázkách, na něž se vztahují články 4, 7, 10 a 11.

Článek 15

Pokuty

1. Komise může rozhodnutím uložit podnikům a sdružením podniků pokuty nepřesahující 10 % celkového obrátu v předchozím účetním roce, pokud úmyslně nebo z nedbalosti poruší toto nařízení.

2. Komise může rozhodnutím uložit podnikům nebo sdružením podniků pokuty nepřesahující 1 % celkového obrátu v předchozím účetním roce, pokud úmyslně nebo z nedbalosti poskytnou nesprávné nebo neúplné informace nebo neposkytnou informace požadované rozhodnutím přijatým podle článku 14 v požadované lhůtě.

3. Při stanovení výše pokuty se přihlíží k závažnosti a k délce trvání protiprávního jednání.

4. Pokuty nemají trestněprávní povahu.

5. Soudní dvůr Evropských společenství má neomezenou příslušnost přezkoumávat rozhodnutí, kterými Komise uložila pokutu. Může pokutu zrušit, snížit nebo zvýšit.

Článek 16

Postupy

1. Před přijetím rozhodnutí podle článků 13 a 15 předloží Komise dotýčným podnikům nebo sdružením podniků prohlášení o námitkách a poskytne jim příležitost vyjádřit se k námitkám písemně nebo na jejich žádost při ústním jednání.

2. Komise nezveřejní informace, na něž se vztahuje povinnost zachovávat služební tajemství a které obdržela podle tohoto nařízení.

Každá osoba, která podává Komisi informace podle tohoto nařízení, zřetelně a s odůvodněním určí informace, které považuje za důvěrné, a ve lhůtě stanovené Komisí předloží zvláštní verzi nedůvěrné povahy.

3. Jsou-li podle Komise na základě informací, které má k dispozici, důvody k zásahu ve věci stížnosti nedostatečné, informuje stěžovatele o těchto důvodech a stanoví lhůtu, ve které stěžovatel může písemně vyjádřit své stanovisko.

Oznámí-li stěžovatel své stanovisko ve lhůtě stanovené Komisí a písemná podání učiněná stěžovatelem nevedou k odlišnému hodnocení stížnosti, Komise stížnost zamítne rozhodnutím. Neoznámí-li stěžovatel své stanovisko ve lhůtě stanovené Komisí, považuje se stížnost za staženou.

Vydává-li Komise prohlášení o námitkách, poskytne stěžovateli kopii nedůvěrné verze a stanoví lhůtu, ve které může stěžovatel písemně oznámit svá stanoviska.

4. Na základě žádosti umožní Komise stranám, jimž byly zaslány námitky, a stěžovateli nahlížet do spisu. Nahlédnutí je možné po oznámení námitek. Právo nahlížet do spisu se nevztahuje na obchodní tajemství, jiné důvěrné informace a interní dokumenty Komise.

5. Pokud to Komise považuje za nezbytné, může poskytnout slyšení také jiným fyzickým nebo právnickým osobám.

ODDÍL 7

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 17

Zrušení

1. Nařízení (EHS) č. 2299/89 se zrušuje.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 14. ledna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

2. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze II.

Článek 18

Přezkum

1. Komise pravidelně sleduje uplatňování tohoto nařízení, a to případně za pomoci zvláštních auditů podle článku 14. Přezkoumává zejména účinnost tohoto nařízení při zajišťování nediskriminační a spravedlivé hospodářské soutěže na trhu pro služby počítačových rezervačních systémů.

2. Komise dle potřeby předkládá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování článku 8, pokud jde o rovné zacházení ve třetích zemích, a navrhne jakékoli vhodné opatření s cílem zmírnit diskriminační podmínky, včetně uzavření nebo změny dvoustranných dohod o letecké dopravě mezi Společenstvím a třetími zeměmi.

3. Do 29. března 2013 vypracuje Komise zprávu o uplatňování tohoto nařízení, v níž posoudí potřebu zachování, změn nebo zrušení tohoto nařízení.

Článek 19

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 29. března 2009.

Za Radu
předseda
A. VONDRA

PŘÍLOHA I

PRAVIDLA PRO ZÁKLADNÍ ZOBRAZENÍ

1. Jsou-li v základním zobrazení zobrazeny ceny nebo je-li zvoleno řazení informací podle cen, musí ceny zahrnovat tarify a všechny daně, poplatky, příplatky a další platby splatné leteckému dopravci nebo provozovateli železniční dopravy, které jsou povinné a předvídatelné v době, kdy jsou zobrazeny.
2. Při sestavování a výběru produktů dopravy pro určitou dvojici měst nesmí v základním zobrazení docházet k diskriminaci založené na skutečnosti, že jedno město obsluhují různá letiště a železniční stanice.
3. Jiné než pravidelné lety musí být jasně označeny. Spotřebitel je oprávněn získat na žádost základní zobrazení omezené pouze na pravidelné spoje nebo pouze na nepravidelné spoje.
4. Lety s mezipřistáním musí být jasně označeny.
5. Jsou-li lety zajišťovány jiným leteckým dopravcem, než který je označen identifikačním kódem dopravce, musí být jasně označen dopravce skutečně zajišťující let. Tento požadavek platí ve všech případech s výjimkou krátkodobých ujednání ad hoc.
6. Informace o kombinovaných produktech nesmějí být v základním zobrazení uvedeny.
7. Podle volby předplatitele se možnosti cest v základním zobrazení řadí podle tarifů nebo v následujícím pořadí:
 - i) přímé cesty řazené podle času odletu či odjezdu,
 - ii) všechny ostatní cesty řazené podle celkové doby jejich trvání.
8. S výjimkou bodu 10 nesmí být v základním zobrazení možnost cesty vyznačena více než jednou.
9. Jsou-li možnosti cest řazené podle bodu 7 podbodů i) a ii) a nabízí-li počítačový rezervační systém pro danou dvojici měst vlakové spojení, je na první obrazovce hlavního zobrazení vyznačeno alespoň nejlepší vlakové či kombinované vlakové a letecké spojení.
10. Provozují-li letečtí dopravci svou činnost v rámci dohod o společném označování linek, každý z dotčených leteckých dopravců, avšak maximálně dva, může mít samostatné zobrazení s vlastním identifikačním kódem dopravce. V případě více než dvou leteckých dopravců provádí identifikaci těchto dvou dopravců dopravce, který skutečně provozuje let.

PŘÍLOHA II

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EHS) č. 2299/89	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Článek 2	Článek 2
Čl. 3 odst. 1 a 2	—
Čl. 3 odst. 3	Čl. 3 odst. 1
Čl. 3 odst. 4	Čl. 4 odst. 1
Článek 3a	Čl. 10 odst. 1 a 3
Čl. 4 odst. 1	Článek 9
Čl. 4 odst. 2	—
Čl. 4 odst. 3	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4a odst. 1 a 2	Čl. 4 odst. 1
Čl. 4a odst. 3	Čl. 4 odst. 2
Čl. 4a odst. 4	—
Článek 5	Článek 5
Článek 6	Články 7 a 11
Článek 7	Článek 8
Článek 8	Čl. 10 odst. 4 a 5
Článek 9	Článek 6
Článek 9a	Čl. 5 odst. 2 a článek 11
Článek 10	—
Článek 11	Článek 13
Článek 12	Článek 14
Článek 13	Článek 14
Článek 14	Čl. 16 odst. 2
Článek 15	Článek 14
Článek 16	Čl. 15 odst. 1 až 4
Článek 17	Čl. 15 odst. 5
Článek 18	—
Článek 19	Čl. 16 odst. 1 a 5
Článek 20	—
Článek 21	—
Článek 21a	—
Článek 21b	—
Článek 22	Článek 11
Článek 23	Článek 18
Příloha I	Příloha I

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 81/2009**ze dne 14. ledna 2009,****kterým se mění nařízení (ES) č. 562/2006, pokud jde o využití Vízového informačního systému (VIS)
podle Schengenského hraničního kodexu**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 62 odst. 2 písm. a) uvedené smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽¹⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006 ze dne 15. března 2006, kterým se stanoví kodex Společenství o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex) ⁽²⁾, stanoví podmínky, kritéria a prováděcí pravidla, jimiž se řídí kontroly na hraničních přechodech a ostraha hranic včetně kontrol prostřednictvím Schengenského informačního systému.
- (2) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 ze dne 9. července 2008 o Vízovém informačním systému (VIS) a o výměně údajů o krátkodobých vízech mezi členskými státy (nařízení o VIS) ⁽³⁾ má za cíl zlepšit provádění společné vízové politiky. Toto nařízení také stanoví, že je účelem VIS jak usnadnění kontrol na hraničních přechodech na vnějších hranicích, tak usnadnění boje proti podvodům.
- (3) Nařízení (ES) č. 767/2008 stanoví vyhledávací kritéria a podmínky pro přístup orgánů, které jsou příslušné pro provádění kontrol na hraničních přechodech na vnějších hranicích, k údajům, přičemž účelem tohoto přístupu je ověřit totožnost držitele víza a jeho pravost a ověřit, zda jsou splněny podmínky vstupu, a zjistit totožnost každé osoby, která případně nesplňuje nebo přestala splňovat podmínky pro vstup, přítomnost nebo pobyt na území členských států.
- (4) Jelikož jen ověření otisků prstů může s jistotou potvrdit, že osoba, která si přeje vstoupit do schengenského prostoru, je totožná s osobou, již bylo vízum uděleno, je nutno upravit využívání VIS na vnějších hranicích.

- (5) Aby příslušníci pohraniční stráže mohli ověřit, zda jsou splněny podmínky vstupu pro příslušníky třetích zemí stanovené v článku 5 nařízení (ES) č. 562/2006, a aby mohli zdárně plnit své úkoly, měli by využívat všechny potřebné informace, které jsou k dispozici, včetně informací, které mohou být ověřeny prostřednictvím VIS.
- (6) Aby se zamezilo obcházení hraničních přechodů, na nichž by se VIS využíval, a aby se zaručila plná účinnost VIS, je při provádění vstupních kontrol na vnějších hranicích zvláště nutné využívat VIS harmonizovaným způsobem.
- (7) Jelikož je vhodné, aby v případech opakovaných žádostí o vízum bylo možné využít biometrické údaje opětovně a okopírovat je z první žádosti uložené v systému VIS, mělo by být využívání VIS při vstupních kontrolách na vnějších hranicích povinné.
- (8) Využívání VIS by mělo znamenat systematické vyhledávání ve VIS pomocí čísla vízového štítku v kombinaci s ověřením otisků prstů držitele víza. Vzhledem k možnému dopadu takového vyhledávání na čekací dobu na hraničních přechodech by však mělo být možné dočasně na základě výjimky a za přísně stanovených podmínek použít VIS bez systematického ověřování otisků prstů. Členské státy by měly zajistit, aby tato výjimka byla využívána pouze v případech, které zcela splňují podmínky pro její použití, a aby doba trvání a četnost využití této výjimky byla na jednotlivých hraničních přechodech omezena na nezbytné nutné minimum.
- (9) Nařízení (ES) č. 562/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (10) Jelikož cílů tohoto nařízení, tedy zavedení pravidel o využívání VIS na vnějších hranicích, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jej může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

⁽¹⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 2. září 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 27. listopadu 2008.

⁽²⁾ Úř. věst. L 105, 13.4.2006, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 60.

(11) Toto nařízení ctí základní práva a dodržuje zásady uznávané čl. 6 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii, které odráží Evropská úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod a také Listina základních práv Evropské unie.

- (12) Pokud jde o Island a Norsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu dohody uzavřené Radou Evropské unie a Islandskou republikou a Norským královstvím o přidružení těchto dvou států k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽¹⁾, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě A rozhodnutí Rady 1999/437/ES ze dne 17. května 1999 o některých opatřeních pro uplatňování dohody uzavřené mezi Radou Evropské unie a Islandskou republikou a Norským královstvím o přidružení těchto dvou států k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽²⁾.
- (13) Pokud jde o Švýcarsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu dohody mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽³⁾, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě A rozhodnutí 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2008/146/ES ⁽⁴⁾.
- (14) Pokud jde o Lichtenštejsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu protokolu podepsaného mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím, Švýcarskou konfederací a Lichtenštejnským knížectvím o přistoupení Lichtenštejnského knížectví k Dohodě mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ⁽⁵⁾, která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě A rozhodnutí 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2008/261/ES ⁽⁶⁾.
- (15) V souladu s články 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a ke Smlouvě o založení Evropského společenství, se Dánsko neúčastní přijímání tohoto nařízení, a proto pro ně není závazné ani použitelné. Vzhledem k tomu, že toto nařízení navazuje na schengenské *acquis* podle hlavy IV části třetí Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodne se Dánsko v souladu s článkem 5 uvedeného protokolu do šesti měsíců po přijetí tohoto nařízení, zda je provede ve svém vnitrostátním právu.
- (16) Toto nařízení rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Spojené království v souladu s rozhodnutím Rady 2000/365/ES ze dne 29. května 2000 o žádosti Spojeného království Velké Británie a Severního Irska, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* ⁽⁷⁾. Spojené království se tedy neúčastní jeho přijímání a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné.
- (17) Toto nařízení rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Irsko v souladu s rozhodnutím Rady 2002/192/ES ze dne 28. února 2002 o žádosti Irska, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* ⁽⁸⁾. Irsko se tedy neúčastní jeho přijímání a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné.
- (18) Pokud jde o Kypr, navazují ustanovení tohoto nařízení o využívání VIS na schengenské *acquis* nebo s ním jinak souvisejí ve smyslu čl. 3 odst. 2 aktu o přistoupení z roku 2003.
- (19) Ustanovení tohoto nařízení o využívání VIS, navazují na schengenské *acquis* nebo s ním jinak souvisejí ve smyslu čl. 4 odst. 2 aktu o přistoupení z roku 2005,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změna

Ustanovení čl. 7 odst. 3 nařízení (ES) č. 562/2006 se mění takto:

- 1) Za písmeno a) se vkládají se nová podpísmena, které znějí:

„aa) jestliže je státní příslušník třetí země držitelem víza uvedeného v čl. 5 odst. 1 písm. b), sestávají důkladné kontroly při vstupu také z ověření totožnosti držitele víza a pravosti víza prostřednictvím Vízového informačního systému (VIS) v souladu s článkem 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 ze dne 9. července 2008 o Vízovém informačním systému (VIS) a výměně údajů o krátkodobých vízech mezi členskými státy (nařízení o VIS) ^(*);

ab) odchylně od výše uvedeného je možné v případě, že:

- i) dojde k takové intenzitě provozu, že čekací doba na hraničních přechodech je neúměrně dlouhá,
- ii) již byly vyčerpány veškeré zdroje, pokud jde o personální zajištění, vybavení a organizaci a

(1) Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 36.

(2) Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 31.

(3) Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 52.

(4) Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 1.

(5) Dokument Rady 16462/08; dostupný na <http://register.consilium.europa.eu>.

(6) Úř. věst. L 83, 26.3.2008, s. 3.

(7) Úř. věst. L 131, 1.6.2000, s. 43.

(8) Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 20.

- iii) na základě posouzení neexistuje riziko z hlediska vnitřní bezpečnosti a nedovoleného přistěhovalectví,

použít systém VIS za pomoci čísla vízového štítku ve všech případech a namátkově za pomoci čísla vízového štítku spolu s ověřením otisků prstů.

Nicméně ve všech případech, ve kterých nastanou pochybnosti o totožnosti držitele víza nebo o pravosti víza, bude systém VIS používán systematicky za pomoci čísla vízového štítku spolu s ověřením otisků prstů.

Tuto výjimku lze použít na dotyčných hraničních přechodech pouze tehdy, jsou-li splněny výše uvedené podmínky;

- ac) rozhodnutí o použití VIS v souladu s podpísmenem ab) přijme velitel pohraniční stráže na daném hraničním přechodu, nebo se přijme na vyšší úrovni.

Dotyčný členský stát o takovém rozhodnutí neprodleně uvědomí ostatní členské státy a Komisi;

- ad) každý členský stát předá jednou za rok Evropskému parlamentu a Komisi zprávu o uplatňování písmene ab), která by měla obsahovat počet státních příslušníků třetích zemí, kteří byli zkontrolováni v systému VIS pouze za pomoci čísla vízového štítku, a délku čekací doby uvedenou v podpísmenu ab) bodu i);

- ae) podpísmena ab) a ac) se použijí po dobu nejvýše tří let, která začíná tři roky od zahájení provozu VIS. Před koncem druhého roku uplatňování ustanovení podpísmene ab) a ac) Komise předá Evropskému parlamentu a Radě hodnocení provádění těchto ustanovení. Na základě tohoto hodnocení může Evropský parlament nebo Rada vyzvat Komisi, aby v případě potřeby navrhla k tomuto nařízení příslušné pozměňovací návrhy.

(*) Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 60.“

- 2) Na konec písm. c) bodu i) se doplňuje nová věta, která zní:

„toto ověření může sestávat z využití VIS v souladu s článkem 18 nařízení (ES) č. 767/2008;“.

- 3) Doplňuje se nové písmeno d), které zní:

„d) za účelem zjištění totožnosti každé osoby, která případně nesplňuje nebo přestala splňovat podmínky pro vstup, přítomnost nebo pobyt na území členských států, je možné využít VIS v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 767/2008.“

Článek 2

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od dvacátého dne následující po dni uvedeném v čl. 48 odst. 1 nařízení (ES) č. 767/2008.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech v souladu se Smlouvou o založení Evropského společenství.

Ve Štrasburku dne 14. ledna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
A. VONDRA

POZNÁMKA PRO ČTENÁŘE

Orgány se rozhodly, že ve svých textech již nebudou uvádět odkazy na poslední změny a doplňky citovaných aktů.

Pokud není uvedeno jinak, akty, na které se odkazuje v textech zde zveřejněných, se rozumí akty v platném znění.