

Dziennik Urzędowy L 35

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

4 lutego 2009

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 2003/102/WE i 2005/66/WE ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE ⁽¹⁾ 32
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 ⁽¹⁾ 47
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 81/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 562/2006 w odniesieniu do korzystania z wizowego systemu informacyjnego (VIS) na mocy kodeksu granicznego Schengen 56

Nota do czytelnika (zob. wewnętrzna tylna strona okładki) s3

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 78/2009

z dnia 14 stycznia 2009 r.

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu ustanowiono wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych należy zharmonizować, aby uniknąć przyjęcia różnych wymogów w poszczególnych państwach członkowskich oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

- (2) Niniejsze rozporządzenie jest jednym z kilku szczegółowych aktów prawnych w kontekście wspólnotowej procedury homologacji typu w zakresie dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. określającej ramowe przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów (dyrektywa ramowa) ⁽³⁾. Dla osiągnięcia celów określonych w motywie 1 niniejszego rozporządzenia należy zmienić załączniki I, III, IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE.

- (3) Doświadczenie wskazuje, że akty prawne dotyczące pojazdów silnikowych zawierają często bardzo dużo szczegółów technicznych. Dlatego w celu uniknięcia rozbieżności pomiędzy środkami transpozycji i niepotrzebnego poziomu ustawodawstwa w państwach członkowskich właściwe jest przyjęcie rozporządzenia zamiast dyrektywy, ponieważ nie ma potrzeby transpozycji do prawa krajowego. W związku z tym, w celu zapewnienia spójności w omawianej dziedzinie, dyrektywę 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. odnoszącą się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym ⁽⁴⁾ oraz dyrektywę 2005/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie stosowania przednich układów zabezpieczających w pojazdach silnikowych ⁽⁵⁾, określającą wymogi dotyczące instalacji i stosowania w pojazdach przednich układów zabezpieczających, a zarazem ustanawiającą pewien poziom ochrony pieszych, należy zastąpić niniejszym rozporządzeniem. Oznacza to, że państwa członkowskie powinny uchylić przepisy transponujące uchyloną dyrektywę.

⁽¹⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 18 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 16 grudnia 2008 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 321 z 6.12.2003, s. 15.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 309 z 25.11.2005, s. 37.

- (4) Wymogi dotyczące drugiej fazy realizacji dyrektywy 2003/102/WE okazały się niewykonalne. W tym względzie art. 5 tej dyrektywy wymaga od Komisji przedłożenia wszelkich niezbędnych wniosków w celu rozwiązania problemów w zakresie wykonalności tych wymogów oraz potencjalne wykorzystanie systemów ochrony czynnej, zapewniając jednocześnie, że nie został obniżony dotychczasowy poziom ochrony niechronionych użytkowników dróg.
- (5) Badanie zlecone przez Komisję wskazuje, że można znacznie poprawić ochronę pieszych poprzez połączenie środków czynnych i biernych, co zapewni wyższy poziom ochrony niż poprzednio obowiązujące przepisy. W szczególności badanie wskazuje, że system ochrony czynnej zwany „wspomaganiem hamulców” w połączeniu ze zmianami wymagań w zakresie środków biernych w znacznym stopniu podwyższyłby poziom ochrony pieszych. Należy zatem zapewnić obowiązkową instalację systemów wspomagania hamulców w nowych pojazdach silnikowych. Nie powinno to jednak zastąpić wysokiej jakości systemów bezpieczeństwa biernego, a raczej je uzupełniać.
- (6) Niektóre pojazdy wyposażone w systemy antykolizyjne mogą nie spełniać niektórych wymogów ustanowionych niniejszym rozporządzeniem w zakresie, w jakim będą w stanie uniknąć kolizji z pieszymi, zamiast jedynie łagodzić skutki takich kolizji. Po sprawdzeniu, czy dzięki stosowaniu tego typu technologii można skutecznie uniknąć kolizji z pieszymi i innymi niechronionymi użytkownikami dróg, Komisja może przedstawić wnioski zmieniające niniejsze rozporządzenie w celu dopuszczenia stosowania systemów antykolizyjnych.
- (7) Ze względu na wzrost liczby cięższych pojazdów na drogach miejskich przepisy dotyczące ochrony pieszych powinny mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów, których masa maksymalna nie przekracza 2 500 kg, lecz również — po upływie ograniczonego okresu przejściowego — do pojazdów kategorii M₁ oraz N₁, których masa przekracza ten limit.
- (8) Aby podwyższyć poziom ochrony pieszych na jak najwcześniejszym etapie, producenci, którzy chcieliby złożyć wniosek o homologację typu zgodnie z nowymi wymogami, zanim ich przestrzeganie stanie się obowiązkowe, powinni mieć taką możliwość, pod warunkiem że w tym momencie będą już obowiązywać niezbędne środki wykonawcze.
- (9) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (10) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjęcia przepisów technicznych dotyczących zastosowania wymogów w zakresie przeprowadzania badań oraz opierających się na wynikach monitorowania środków wykonawczych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (11) W celu zapewnienia płynnej zmiany przepisów dyrektyw 2003/102/WE i 2005/66/WE na przepisy niniejszego rozporządzenia stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odłożyć o pewien okres po jego wejściu w życie.
- (12) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych dotyczących ochrony pieszych, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące konstrukcji i działania pojazdów silnikowych oraz przednich układów zabezpieczających w celu ograniczenia liczby i rozmiarów uszkodzeń ciała pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, w wyniku uderzenia powierzchnią czołową pojazdów, oraz w celu uniknięcia takich kolizji.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

- a) pojazdów silnikowych kategorii M₁ zgodnych z definicją zawartą w art. 3 ust. 11 dyrektywy 2007/46/WE oraz w pkt 1 sekcji A załącznika II do tej dyrektywy, z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu;
- b) pojazdów silnikowych kategorii N₁ zgodnych z definicją zawartą w art. 3 ust. 11 dyrektywy 2007/46/WE oraz w pkt 2 sekcji A załącznika II do tej dyrektywy, z zastrzeżeniem ust. 2 tego artykułu;

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

c) przednich układów zabezpieczających, będących częścią fabrycznego wyposażenia pojazdów, o których mowa w lit. a) i b), lub rozprowadzanych jako oddzielne jednostki techniczne przeznaczone do zamontowania w takich pojazdach.

2. Sekcji 2 i 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

- a) pojazdów kategorii N_1 ; oraz
- b) pojazdów kategorii M_1 pochodzących od N_1 i o maksymalnej masie przekraczającej 2 500 kg,

w których „punkt R” położenia kierowcy znajduje się przed osią przednią lub wzdłużnie za osią poprzeczną osi przedniej w odległości nie większej niż 1 100 mm.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „słupek A” oznacza najdalsze tylne i przednie wsparcie dachu rozciągające się od podwozia do dachu pojazdu;
- 2) „system wspomagania hamulców” oznacza funkcję systemu hamulcowego, która ze sposobu hamowania kierowcy rozpoznaje sytuację gwałtownego hamowania i w takich warunkach:
 - a) pomaga kierowcy w uzyskaniu maksymalnego osiągalnego wskaźnika hamowania; lub
 - b) jest wystarczająca dla spowodowania pełnego cyklu działania układu przeciwblokującego ABS;
- 3) „zderzak” oznacza jakiegokolwiek przedni, nisko umiejscowiony lub zewnętrzny element pojazdu, z wyjątkiem jakiegokolwiek przedniego układu zabezpieczającego, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- 4) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem struktur o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;
- 5) „masa maksymalna” oznacza technicznie dopuszczalną masę ładunkową określoną przez producenta na podstawie pkt 2.8 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- 6) „pojazdy kategorii N_1 pochodzące od M_1 ” oznaczają pojazdy kategorii N_1 , które w części przedniej od czoła do słupków przednich mają taką samą ogólną budowę i kształt jak pojazd kategorii M_1 , od którego pochodzą;

7) „pojazdy kategorii M_1 pochodzące od N_1 ” oznaczają pojazdy kategorii M_1 , które w części przedniej od czoła do słupków przednich mają taką samą ogólną budowę i kształt jak pojazd kategorii N_1 , od którego pochodzą.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Wymagania techniczne

1. Zgodnie z art. 9 producenci zapewniają, aby wprowadzane do obrotu pojazdy były wyposażone w homologowane systemy wspomagania hamulców zgodne z wymogami sekcji 4 załącznika I oraz aby takie pojazdy były zgodne z wymogami sekcji 2 lub 3 załącznika I.

2. Zgodnie z art. 10 producenci zapewniają, aby przednie układy zabezpieczające stanowiące element fabrycznego wyposażenia pojazdu lub wprowadzane na rynek jako oddzielne jednostki techniczne były zgodne z wymogami sekcji 5 i 6 załącznika I.

3. Producenci przedstawiają organom homologacyjnym odpowiednie dane dotyczące specyfikacji i badań pojazdu oraz przedniego układu zabezpieczającego. Dane te powinny zawierać informacje wymagane do sprawdzenia działania wszystkich urządzeń ochrony czynnej zainstalowanych w pojeździe.

4. W przypadku przednich układów zabezpieczających, które mają być rozprowadzane jako oddzielne jednostki techniczne, producenci przedstawiają organom homologacyjnym odpowiednie dane dotyczące specyfikacji pojazdu i warunków badań.

5. Przednie układy zabezpieczające, udostępniane jako oddzielne jednostki techniczne, nie są rozprowadzane, oferowane do sprzedaży lub sprzedawane, jeśli nie jest do nich dołączona lista typów pojazdów, dla których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiała instrukcja montażu. Instrukcja montażu powinna zawierać szczegółowe instrukcje dotyczące montażu, obejmujące tryb montażu w pojazdach, dla których zespoły zostały homologowane, aby umożliwić zamontowanie homologowanych części składowych w tym pojeździe w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami zawartymi w sekcji 6 załącznika I.

6. Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające wymagania techniczne dotyczące zastosowania wymogów określonych w załączniku I. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 5

Wniosek o homologację typu WE

1. Składając wniosek o homologację typu WE danego typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru określonego w części 1 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany.

2. Składając wniosek o homologację typu WE danego typu pojazdu w odniesieniu do jego wyposażenia w przedni układ zabezpieczający, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru określonego w części 2 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany, wyposażony w przedni układ zabezpieczający. Na wniosek służby technicznej producent przekazuje również określone części składowe lub próbki użytych materiałów.

3. Składając wniosek o homologację typu WE oddzielnego zespołu technicznego określonego typu przedniego układu zabezpieczającego, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru wskazanego w części 3 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych jedną próbkę typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być homologowany. Jeśli służba techniczna uzna to za stosowne, może zażądać dostarczenia kolejnych próbek. Próbką lub próbki są wyraźnie i trwale oznakowane nazwą handlową wnioskodawcy lub marką oraz opisem typu. Producent bierze pod uwagę późniejszy obowiązek umieszczenia znaku homologacji typu WE w widocznym miejscu.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI ORGANÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 6

Udzielenie homologacji typu WE

1. Jeśli zostaną spełnione odpowiednie wymagania, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu WE i wydaje numer homologacji typu zgodnie z systemem numerowania określonym w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.

2. Do celów określonych w sekcji 3 tego numeru homologacji typu używa się jednej z następujących liter:

- a) do homologacji pojazdów w odniesieniu do ochrony pieszych:
 - „A”, jeżeli pojazd spełnia wymogi sekcji 2 załącznika I,
 - „B”, jeżeli pojazd spełnia wymogi sekcji 3 załącznika I;

b) do homologacji pojazdów wyposażonych w przedni układ zabezpieczający lub homologacji przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna:

- „A”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 i 5.3,
- „B”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 i 5.3,
- „X”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 i 5.3.

3. Organ udzielający homologacji nie przyporządkowuje takiego samego numeru innemu typowi pojazdu lub typowi przedniego układu zabezpieczającego.

4. Do celów ust. 1 organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone:

- a) dla typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych — zgodnie ze wzorem określonym w części 1 załącznika III;
- b) dla typu pojazdu w odniesieniu do montowanego w nim przedniego układu zabezpieczającego — zgodnie ze wzorem określonym w części 2 załącznika III;
- c) dla typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna — zgodnie ze wzorem określonym w części 3 załącznika III.

Artykuł 7

Świadectwo homologacji typu WE

Każdy przedni układ zabezpieczający, który otrzymał homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w zakresie homologacji typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego lub homologacji typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz otrzymuje i jest odpowiednio opatrzony znakiem homologacji typu WE zgodnie z przepisami określonymi w załączniku IV.

Artykuł 8

Zmiany typu oraz zmiany homologacji

Wszelkie zmiany pojazdu od jego czoła do słupków przednich lub zmiany przedniego układu zabezpieczającego, mające wpływ na budowę, na materiały, z których wykonano zewnętrzne powierzchnie pojazdu, na metody zamocowania lub rozmieszczenia części zewnętrznych i wewnętrznych, które mogą mieć poważny wpływ na wyniki badań uznaje się za zmianę zgodnie z art. 13 dyrektywy 2007/46/WE wymagającą nowego wniosku o homologację typu.

Artykuł 9

Harmonogram zastosowania do pojazdów

1. Ze skutkiem od daty określonej w art. 16 ust. 2 organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu następującym typom pojazdów:

- a) pojazdy kategorii M_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I;
- b) pojazdy kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 lub sekcji 3 załącznika I;
- c) pojazdy kategorii N_1 pochodzące od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 i 4 lub sekcji 3 i 4 załącznika I.

2. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2011 r. organy krajowe — z powodów związanych z ochroną pieszych uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia:

- a) pojazdów kategorii M_1 ;
- b) pojazdów kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg.

3. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2013 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu następującym nowym typom pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I;
- b) kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I.

4. Ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2012 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 lub sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia:

- a) pojazdów kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg;
- b) pojazdów kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg.

5. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2015 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do następujących nowych typów pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej przekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I;
- b) kategorii N_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 i 4 załącznika I.

6. Ze skutkiem od dnia 24 sierpnia 2015 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu nowej kategorii N_1 pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

7. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2018 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- b) kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

8. Ze skutkiem od dnia 24 sierpnia 2019 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej przekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- b) kategorii N_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

9. Bez uszczerbku dla ust. 1–8 niniejszego artykułu i pod warunkiem wejścia w życie środków przyjętych zgodnie z art. 4 ust. 6, jeśli występuje z takim wnioskiem producent, organy krajowe nie odmawiają udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowego pojazdu z powodów związanych z ochroną pieszych lub zabronić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu nowego pojazdu, jeśli dany pojazd jest zgodny z przepisami technicznymi określonymi w sekcjach 3 lub 4 załącznika I.

Artykuł 10**Zastosowanie do przednich układów zabezpieczających**

1. Organy krajowe odmawiają przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowego typu pojazdu w odniesieniu do jego wyposażenia w przedni układ zabezpieczający lub homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego nowego typu przedniego układu zabezpieczającego, który nie jest zgodny z wymogami określonymi w sekcjach 5 i 6 załącznika I.
2. Organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają odtąd za nieważne świadectwa zgodności dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych w sekcjach 5 i 6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.
3. Wymogi określone w sekcjach 5 i 6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do przednich układów zabezpieczających rozprowadzanych jako oddzielna jednostka techniczna dla celów art. 28 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 11**Systemy antykolizyjne**

1. Po dokonaniu oceny przez Komisję pojazdy wyposażone w systemy antykolizyjne mogą nie spełniać wymogów badań określonych w sekcjach 2 i 3 załącznika I w celu uzyskania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych w przypadku, lub w celu sprzedaży, rejestracji oraz dopuszczania do ruchu.
2. Komisja przedstawia ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, wraz z ewentualnymi wnioskami zmieniającymi niniejsze rozporządzenie, w stosownych przypadkach.

Wszelkie proponowane środki zapewniają poziom ochrony, który pod względem rzeczywistej skuteczności jest co najmniej równoważny z poziomem ochrony zapewnianym przez sekcje 2 i 3 załącznika I.

Artykuł 12**Monitorowanie**

1. Krajowe organy przekazują Komisji wyniki monitorowania, o którym mowa w pkt 2.2, 2.4 i 3.2 załącznika I co roku, najpóźniej do dnia 28 lutego roku następującego po roku, w którym je uzyskano.

Wymóg przekazywania tych wyników traci moc od dnia 24 lutego 2014 r.

2. Na podstawie wyników monitorowania przeprowadzonego zgodnie z pkt 2.2, 2.4 oraz 3.2 załącznika I Komisja może przyjąć odpowiednie środki wykonawcze.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

3. Komisja, działając w oparciu o odpowiednie informacje przekazane przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony, a także w oparciu o niezależne badania, monitoruje rozwój technologiczny w tej dziedzinie dotyczący zwiększonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa biernego, systemu wspomagania hamulców i innych technologii bezpieczeństwa czynnego, które mogą zapewnić lepszą ochronę niechronionych użytkowników dróg.

4. Do dnia 24 lutego 2014 r. Komisja dokonuje przeglądu wykonalności i stosowania wszystkich zwiększonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa biernego. Komisja dokonuje przeglądu funkcjonowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do stosowania i skuteczności systemu wspomagania hamulców i innych technologii w zakresie bezpieczeństwa czynnego.

5. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie wraz z odpowiednimi wnioskami legislacyjnymi w tej dziedzinie.

Artykuł 13**Sankcje**

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia przez producentów i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach do dnia 24 sierpnia 2010 r. oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.

2. Sankcje nakładane są przynajmniej na następujące typy naruszeń:

- a) składanie fałszywych oświadczeń w czasie trwania procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do odebrania homologacji;
- b) fałszowanie wyników badań na potrzeby homologacji typu;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odebrania lub wycofania homologacji typu;
- d) odmowa udostępnienia informacji.

ROZDZIAŁ IV**PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE****Artykuł 14****Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE**

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15

Uchylenie

Dyrektywy 2003/102/WE oraz 2005/66/WE tracą moc ze skutkiem od daty określonej w art. 16 akapit drugi niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 24 listopada 2009 r., z wyjątkiem art. 4 ust. 6 i art. 9 ust. 9, które stosuje się od dnia wejścia w życie, oraz art. 9 ust. 2–8, które stosuje się od dat, które są w nich określone.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 stycznia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. VONDRA
Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik I Przepisy techniczne dotyczące badania pojazdów i przednich układów zabezpieczających
- Załącznik II Wzór przedkładanego przez producenta dokumentu informacyjnego
- | | |
|---------|---|
| Część 1 | Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych |
| Część 2 | Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego |
| Część 3 | Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna |
- Załącznik III Wzory świadectw homologacji typu WE
- | | |
|---------|--|
| Część 1 | Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych |
| Część 2 | Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego |
| Część 3 | Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu przednich układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna |
- Załącznik IV Znak homologacji typu WE
- | | |
|---------|------------------------------------|
| Dodatek | Przykład znaku homologacji typu WE |
|---------|------------------------------------|
- Załącznik V Zmiany dyrektywy 2007/46/WE

ZAŁĄCZNIK I

Przepisy techniczne dotyczące badania pojazdów i przednich układów zabezpieczających

1. Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:
 - 1.1. „krawędź czołowa maski” oznacza przód górnej konstrukcji zewnętrznej, obejmującej maskę i błotniki, górne i boczne elementy składowe obudowy reflektorów i wszelkie inne przymocowane elementy;
 - 1.2. „linia odniesienia krawędzi czołowej maski” oznacza miejsce geometryczne punktów styku liniału pomiarowego długości 1 000 mm z powierzchnią czołową maski, gdy liniał pomiarowy, trzymany równolegle do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu, odchylony do tyłu o 50° i z dolnym końcem na wysokości 600 mm nad podłożem, jest przesuwany poprzecznie wzdłuż krawędzi czołowej maski, cały czas jej dotykając. W przypadku pojazdów, w których powierzchnia pokrywy maski jest nachylona zasadniczo pod kątem 50°, co oznacza, że liniał pomiarowy nie styka się z nią w jednym punkcie, lecz w wielu punktach lub stale, linię odniesienia należy wyznaczyć, odchylając liniał pomiarowy do tyłu o 40°. Jeżeli ze względu na kształt pojazdu, z jego powierzchnią jako pierwszy zetknie się dolny koniec liniału pomiarowego, za linię odniesienia krawędzi czołowej maski w danej pozycji bocznej uważa się to miejsce styku. Jeżeli ze względu na kształt pojazdu z jego powierzchnią jako pierwszy zetknie się górny koniec liniału pomiarowego, linią odniesienia krawędzi czołowej maski w danej pozycji bocznej jest geometryczne miejsce odległości zawinięcia 1 000 mm. Do celów niniejszego rozporządzenia górna krawędź zderzaka jest również uważana za krawędź czołową maski, jeśli w trakcie tej procedury styka się z liniałem pomiarowym;
 - 1.3. „odległość zawinięcia 1 000 mm” oznacza geometryczne miejsce wyznaczone na górnej powierzchni czołowej jednym końcem taśmy elastycznej o długości 1 000 mm, ustawionej w płaszczyźnie pionowej wzdłuż osi pojazdu i przesuwanej poprzecznie wzdłuż czoła zderzaka i przedniego układu zabezpieczającego. W czasie wykonywania tej operacji taśma jest cały czas napięta, jeden jej koniec styka się z poziomym odniesieniem podłoża i jest przytrzymywany w pozycji pionowej poniżej czoła zderzaka, a drugi koniec styka się z górną powierzchnią czołową. Pojazd jest ustawiony w normalnym położeniu do jazdy;
 - 1.4. „pokrywa maski” oznacza zewnętrzną konstrukcję, która obejmuje górną powierzchnię wszystkich zewnętrznych elementów z wyjątkiem szyby przedniej, słupków przednich oraz elementów znajdujących się za nimi; obejmuje zatem maskę, błotniki, belkę deski rozdzielczej, trzpień wycieraczki i dolną ramę szyby przedniej, ale nie jest do nich ograniczony;
 - 1.5. „górna powierzchnia czołowa” to konstrukcja zewnętrzna obejmująca górną powierzchnię wszystkich elementów zewnętrznych, z wyjątkiem szyby przedniej, słupków przednich oraz elementów znajdujących się za nimi;
 - 1.6. „poziom odniesienia podłoża” to płaszczyzna pozioma, równoległa do poziomu podłoża, będąca poziomem podłoża w odniesieniu do pojazdu będącego w stanie spoczynku na płaskiej powierzchni, z włączonym hamulcem ręcznym i w normalnym położeniu do jazdy;
 - 1.7. „normalne położenie do jazdy” oznacza położenie pojazdu w gotowości do jazdy, na podłożu, z oponami napompowanymi do zalecanego ciśnienia, kołami przednimi ustawionymi na wprost, przy maksymalnym możliwym napełnieniu substancjami niezbędnymi do działania pojazdu, z kompletnym standardowym wyposażeniem dostarczonemu przez producenta pojazdu, z masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu kierowcy i z masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu przedniego pasażera oraz z zawieszeniem dopasowanym do jazdy z prędkością 40 km/h lub 35 km/h w normalnych warunkach jazdy, określonych przez producenta (w szczególności w przypadku pojazdów posiadających aktywne zawieszenie lub urządzenie do automatycznej regulacji wysokości);
 - 1.8. „szyba przednia” to przednie oszklenie pojazdu, spełniające wszystkie odpowiednie wymagania zawarte w załączniku I do dyrektywy Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych ⁽¹⁾;
 - 1.9. „kryterium wpływu zderzenia na głowę” (*Head Performance Criterion — HPC*) jest miarą maksymalnego przyspieszenia odczuwanego w czasie zderzenia, obliczoną dla określonego odcinka czasu. Kryterium, obliczane na podstawie wyników przebiegów czasowych przyspieszeniomierza, jest równe najwyższemu wynikowi następującego równania (ze zmiennymi t_1 i t_2):

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

W równaniu tym „a” jest przyspieszeniem uzyskanym jako wielokrotność „g”, natomiast „ t_1 ” i „ t_2 ” są dwoma momentami w czasie (wyrażonymi w sekundach) zmierzonymi podczas zderzenia, oznaczającymi początek i koniec zapisu, w którym wartość HPC jest maksymalna. Podczas obliczania wartości maksymalnej wartości HPC, dla których przedział czasowy ($t_1 - t_2$) jest większy niż 15 ms, są pomijane;

⁽¹⁾ Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1.

- 1.10. „promień krzywizny” oznacza promień łuku okręgu najbardziej zbliżonego do zaokrąglenia danej części składowej.
2. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:
- 2.1. Badanie uderzenia modelu nogi w zderzak:
- Należy przeprowadzić jedno z następujących badań:
- a) uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 21,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 200 g;
- b) uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.
- 2.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie powinna przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 5,0 kN, a moment zginający impaktora jest rejestrowany i porównywany z możliwą wartością docelową wynoszącą 300 Nm.
- Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.
- 2.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w pokrywę maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 3,5 kg. HPC (kryterium wpływu uderzenia na głowę) nie przekracza 1 000 na 2/3 badanej powierzchni maski i 2 000 na pozostałej 1/3 badanej powierzchni maski.
- 2.4. Uderzenie modelu głowy dorosłego w szybę przednią:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 4,8 kg. HPC jest rejestrowane i porównywane z możliwą wartością docelową wynoszącą 1 000.
- Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.
3. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:
- 3.1. Badanie uderzenia modelu nogi w zderzak:
- Należy przeprowadzić jedno z następujących badań:
- a) uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 19,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 170 g.
- Ponadto producent może wybrać szerokość badanego zderzaka nieprzekraczającą ogółem 264 mm, przy przyspieszeniu mierzonym przy górnym końcu kości piszczelowej nieprzekraczającym 250 g;
- b) uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.

3.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski:

Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilową sumę sił uderzenia w odniesieniu do czasu porównuje się z możliwą wartością maksymalną wynoszącą 5,0 kN, a moment zginający impaktora porównuje się z możliwą wartością maksymalną wynoszącą 300 Nm.

Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.

3.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w pokrywę maski:

Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 3,5 kg. HPC powinno spełniać wymogi pkt 3.5.

3.4. Uderzenie modelu głowy dorosłego w pokrywę maski:

Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 4,5 kg. HPC powinno spełniać wymogi pkt 3.5.

3.5. Zarejestrowane HPC nie może przekraczać 1 000 na 1/2 badanej powierzchni modelu głowy dziecka, a ponadto nie może przekraczać 1 000 na 2/3 łącznej badanej powierzchni modelu głowy dziecka i dorosłego. HPC dla pozostałej powierzchni nie może przekraczać 1 700 w odniesieniu do zarówno do modelu głowy dziecka, jak i dorosłego.

4. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:

4.1. Badanie referencyjne w celu określenia punktu zadziałania systemu ABS.

4.2. Badanie sprawdzające, czy działanie systemu wspomagania hamulców jest wywoływane prawidłowo, w sposób powodujący maksymalne wyhamowywanie pojazdu.

5. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań przedniego układu zabezpieczającego:

5.1. Należy przeprowadzić jedno z następujących badań z wykorzystaniem modelu nogi zgodnie z pkt 5.1.1 lub 5.1.2:

5.1.1. Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający:

Wszystkie badania przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h.

5.1.1.1. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 2 maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 21,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 200 g.

5.1.1.2. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 3, maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 19,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 170 g.

5.1.1.3. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu wyłącznie w pojazdach, które są niezgodne z przepisami sekcji 2 lub 3, wymogi w zakresie przeprowadzania badań określone w pkt 5.1.1.1 i 5.1.1.2 można zastąpić wymogami w zakresie badań określonymi w pkt 5.1.1.3.1 lub w pkt 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 24,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 7,5 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 215 g.

5.1.1.3.2. Należy przeprowadzić dwa badania pojazdu — jedno z zamontowanym przednim układem zabezpieczającym, a drugie bez tego układu. Każdą parę badań przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwym organem udzielającym homologacji. Rejestruje się maksymalne wartości dynamicznego kąta zgięcia kolana, dynamicznego ścierającego przemieszczenia kolana oraz przyspieszenia mierzonego przy górnym końcu kości piszczelowej. Wartość zarejestrowana dla pojazdu wyposażonego w przedni układ zabezpieczający nie może nigdy przekraczać 90 % wartości zarejestrowanej w przypadku pojazdu niewyposażonego w taki układ.

- 5.1.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający:
- Wszystkie badania przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h.
- 5.1.2.1. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.
- 5.1.2.2. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu wyłącznie w pojazdach, które są niezgodne z przepisami sekcji 2 lub 3, wymogi w zakresie przeprowadzania badań określone w pkt 5.1.2.1 można zastąpić wymogami w zakresie badań określonymi w pkt 5.1.2.2.1 lub w pkt 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza możliwego poziomu 9,4 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Należy przeprowadzić dwa badania pojazdu — jedno z zamontowanym przednim układem zabezpieczającym, a drugie bez tego układu. Każdą parę badań przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwym organem udzielającym homologacji. Rejestruje się wartości chwilowej sumy sił uderzenia oraz moment zginający impaktora. Wartość zarejestrowana dla pojazdu wyposażonego w przedni układ zabezpieczający nie może nigdy przekraczać 90 % wartości zarejestrowanej w przypadku pojazdu niewyposażonego w taki układ.
- 5.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, działająca na górną i dolną część impaktora, nie powinna przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 5,0 kN, a moment zginający impaktora nie powinien przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 300 Nm. Oba wyniki są rejestrowane do celów monitorowania.
- 5.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w przedni układ zabezpieczający
- Badanie to wykonuje się przy prędkości 35 km/h, przy pomocy impaktora o wadze 3,5 kg z wykorzystaniem modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej. HPC, obliczone na podstawie wyników przebiegów czasowych przyspieszeniomierza, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 000.
6. Przepisy dotyczące konstrukcji i montażu przedniego układu zabezpieczającego:
- 6.1. Poniższe wymogi odnoszą się w równym stopniu do przednich układów zabezpieczających jako wyposażenie zamontowane w nowych pojazdach i do przednich układów zabezpieczających, które mają być rozprowadzane jako oddzielne jednostki techniczne do zamocowania w określonych pojazdach.
- 6.1.1. Części składowe przedniego układu zabezpieczającego muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby promień krzywizny wszystkich sztywnych powierzchni, z którymi może mieć styczność kula o promieniu 100 mm, wynosił nie mniej niż 5 mm.
- 6.1.2. Całkowita masa przedniego układu zabezpieczającego, łącznie ze wszystkimi wspornikami i łącznikami, nie może przekraczać 1,2 % maksymalnej masy pojazdu, dla którego układ został zaprojektowany, z uwzględnieniem górnej granicy wynoszącej 18 kg.
- 6.1.3. Odległość przedniego układu zabezpieczającego zamocowanego w pojeździe od linii odniesienia krawędzi czołowej maski nie może być większa niż 50 mm.
- 6.1.4. Przedni układ zabezpieczający nie może powodować zwiększenia szerokości pojazdu, na którym jest zamocowany. Jeżeli całkowita szerokość przedniego układu zabezpieczającego przekracza 75 % szerokości pojazdu, końcówki układu muszą być odwrócone w kierunku powierzchni zewnętrznej w celu zmniejszenia do minimum ryzyka zakleszczenia. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli przedni układ zabezpieczający znajduje się w zagłębieniu lub stanowi integralną część nadwozia, lub jeżeli końcówka układu jest odwrócona w taki sposób, aby nie było styczności pomiędzy nim i kulą o średnicy 100 mm, a prześwit pomiędzy końcówką układu i otaczającym nadwoziem nie przekracza 20 mm.
- 6.1.5. Z zastrzeżeniem pkt 6.1.4, prześwit pomiędzy częściami składowymi przedniego układu zabezpieczającego i właściwą powierzchnią zewnętrzną nie może przekraczać 80 mm. Miejscowe nieciągłości w ogólnym zarysie bryły nadwozia (takie jak szczeliny w okratowaniu, wlotach powietrza itp.) nie są uwzględniane.
- 6.1.6. W jakiegokolwiek płaszczyźnie poprzecznej pojazdu, w celu zachowania funkcji zderzaka pojazdu, odległość wzdłużna pomiędzy najbardziej wysuniętą do przodu częścią zderzaka i najbardziej wysuniętą do przodu częścią przedniego układu zabezpieczającego nie może przekraczać 50 mm.
- 6.1.7. Przedni układ zabezpieczający nie może ograniczać w sposób znaczący skuteczności zderzaka. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli na zderzak zachodzą nie więcej niż dwie pionowe części składowe oraz jeżeli nie zachodzi na niego żadna z poziomych części składowych przedniego układu zabezpieczającego.

- 6.1.8. Przedni układ zabezpieczający nie może być nachylony ku przodowi w stosunku do płaszczyzny pionowej. Górne elementy przedniego układu zabezpieczającego nie mogą być wydłużone do góry lub do tyłu (w kierunku szyby przedniej) o więcej niż 50 mm w stosunku do linii odniesienia krawędzi czołowej maski przy zdjętym przednim układzie zabezpieczającym.
 - 6.1.9. Zamontowanie przednich układów zabezpieczających nie może mieć wpływu na spełnianie wymogów określonych w homologacji typu pojazdu.
 - 7. W drodze odstępstwa od sekcji 2, 3 i 5 właściwy organ udzielający homologacji może uznać, że wymogi odnoszące się do któregośkolwiek z określonych w nich badań spełnia równoważne badanie przeprowadzone zgodnie z wymogami odnoszącymi się do innego badania określonego w niniejszym załączniku.
-

ZAŁĄCZNIK II

Wzór przedkładanego przez producenta dokumentu informacyjnego

Część 1

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Część 2

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Część 3

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna.

CZĘŚĆ 1

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skoroszycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeśli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, przedstawia się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):

0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Położenie tego oznaczenia:

0.4. Kategoria pojazdu ^(c):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli jest):

1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego:

1.6. Położenie i układ silnika:

9. NADWOZIE

9.1. Typ nadwozia:

9.2. Zastosowane materiały i metody wykonania:

9.23. Ochrona pieszych

9.23.1. Należy złożyć szczegółowy opis, w tym również zdjęcia i/lub rysunki pojazdu odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonana jest przednia część pojazdu (wewnętrzna i zewnętrzna). Opis ten zawiera szczegółowe informacje o wszelkich zainstalowanych systemach ochrony czynnej.

CZĘŚĆ 2

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skoroszycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, dostarcza się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):

0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Położenie tego oznaczenia:

0.4. Kategoria pojazdu ^(c):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:

0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego:

2. MASY I WYMIARY: (w kg i mm) (w stosownych przypadkach odnieść się do rysunków)

2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita podana przez producenta:

2.8.1. Rozkład tej masy na osiach (maks. i min.):

9. NADWOZIE

9.1. Typ nadwozia:

9.24. Przedni układ zabezpieczający

9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

- 9.24.2. W stosownych przypadkach rysunki lub zdjęcia elementów takich jak kratki wlotu powietrza, kratki chłodnicy, elementy ozdobne, plakietki, emblematy i wgłębienia oraz wszystkie inne elementy wystające i części powierzchni zewnętrznej, które mogą być uznane za krytyczne (np. urządzenia oświetleniowe). Jeżeli znaczenie części wymienionych w pierwszym zdaniu nie jest krytyczne, dla celów dokumentacyjnych można je zastąpić zdjęciami do których, jeżeli to konieczne, dołącza się szczegółowe wymiary i/lub tekst:
- 9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania:
- 9.24.4. Rysunek zderzaków:
- 9.24.5. Rysunek linii podłogi w przedniej części pojazdu:

CZĘŚĆ 3

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skrószycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, dostarcza się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:

0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

1. OPIS URZĄDZENIA

1.1. Szczegółowy opis techniczny (zawierający zdjęcia lub rysunki):

1.2. Instrukcja montażu i zamocowania, łącznie z wymaganymi momentami dokręcania:

1.3. Zestawienie typów pojazdów, w których układ może być zamontowany:

1.4. Ograniczenia dotyczące stosowania i warunki instalowania:

^(b) Jeśli środki identyfikacji typu zawierają znaki niemające znaczenia dla opisu typów pojazdu, części składowych lub oddzielnych jednostek technicznych, których dotyczą powyższe informacje, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

^(c) Sklasyfikowane zgodnie z definicjami wyszczególnionymi w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić (w niektórych przypadkach, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja, skreślenia nie są konieczne).

ZAŁĄCZNIK III

Wzory świadectw homologacji typu WE

Część 1

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Część 2

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Część 3

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu przednich układu zabezpieczającego, który ma być rozprawdzany jako oddzielna jednostka techniczna

CZĘŚĆ 1

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu WE

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):
- 0.3. Oznaczenie typu, jeżeli pojazd jest oznaczony ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

- 1. Dodatkowe informacje (w stosownych przypadkach) (zob. dodatek)
- 2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
- 3. Data sprawozdania z badania:
- 4. Numer sprawozdania z badania:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

5. Uwagi (o ile są) (zob. dodatek):
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu
w odniesieniu do ochrony pieszych w odniesieniu do rozporządzenia (WE)
nr 78/2009

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Krótki opis typu pojazdu dotyczący jego budowy, wymiarów, linii i materiałów składowych:
 - 1.2. Umieszczenie silnika: przód/tył/środek ⁽¹⁾
 - 1.3. Napęd: na przednie koła — na tylne koła ⁽¹⁾
 - 1.4. Masa pojazdu poddawanego badaniu (określona zgodnie z ppkt 1.7 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009):
 - Oś przednia:
 - Oś tylna:
 - Razem:
 - 1.5. Wyniki badania zgodnie z wymogami załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009:
 - 1.5.1. Wyniki badania sekcji 2:

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	 stopni	
	Przemieszczenie ścierające	 mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	 g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	 Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski	Suma sił uderzenia	 kN	⁽²⁾
	Moment zginający	 Nm	⁽²⁾
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego (3,5 kg) w pokrywę maski	Wartości HPC w strefie A (12 wyników ⁽³⁾)		
	Wartości HPC w strefie B (6 wyników ⁽³⁾)		
Uderzenie modelu głowy dorosłego (4,8 kg) w szybę przednią	Wartości HPC (5 wyników ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami określonymi w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009.

⁽²⁾ Jedynie w celach monitorowania.

⁽³⁾ Zgodnie z [przepisami wykonawczymi] Komisji.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

1.5.2. Wyniki badania sekcji 3:

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	 stopni	
	Przemieszczenie ścierające	 mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	 g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	 Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski	Suma sił uderzenia	 kN	⁽²⁾
	Moment zginający	 Nm	⁽²⁾
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego (3,5 kg) w pokrywę maski	Wartości HPC (9 wyników ⁽³⁾)		
Uderzenie modelu głowy dorosłego (4,5 kg) w pokrywę maski	Wartości HPC (9 wyników ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami określonymi w sekcji 3 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009.

⁽²⁾ Jedynie w celach monitorowania.

⁽³⁾ Zgodnie z [przepisami wykonawczymi] Komisji.

Uwagi: (np. obowiązujące w stosunku do pojazdów z układem kierowniczym lewostronnym i prawostronnym).

1.5.3. Wymogi sekcji 4:

Przedłożone szczegółowe informacje dotyczące systemu wspomagania hamulców ⁽¹⁾ .	
Uwagi ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Podać szczegółowe informacje dotyczące sposobu działania systemu.

⁽²⁾ Podać szczegółowe informacje dotyczące badań przeprowadzonych w celu zweryfikowania systemu.

CZĘŚĆ 2

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczeń organu udzielającego homologacji typu WE

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):
- 0.3. Oznaczenie typu, jeżeli pojazd jest oznaczony ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.

⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje (w stosownych przypadkach): zob. dodatek
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (o ile są): zob. dodatek
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu
WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego
w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

1. Dodatkowe informacje (o ile są):
2. Uwagi:
3. Wyniki badania zgodnie z wymogami sekcji 5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone
Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	 stopni	
	Przemieszczenie ścierające	 mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	 g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	 Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego — 3 pozycje badania (tylko monitorowanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	Nm	
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej (3,5 kg) w przedni układ zabezpieczający	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)		

CZĘŚĆ 3

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu WE

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna

w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli jest oznaczony na przednim układzie zabezpieczającym ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje: zob. dodatek
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (o ile są): zob. dodatek
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu
przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna
jednostka techniczna w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Sposób mocowania:
 - 1.2. Instrukcja montażu i zamocowania:
 - 1.3. Lista pojazdów, w których może zostać zamontowany przedni układ zabezpieczający, wszelkie ograniczenia dotyczące stosowania oraz warunki montażu:
.....
2. Uwagi:
3. Wyniki badania zgodnie z wymogami sekcji 5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone
Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	 stopni	
	Przemieszczenie ścierające	 mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	 g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	 Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego — 3 pozycje badania (tylko monitorowanie)	Suma sił uderzenia	 kN	
	Moment zginający	Nm	
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej (3,5 kg) w przedni układ zabezpieczający	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)		

ZAŁĄCZNIK IV

ZNAK HOMOLOGACJI TYPU WE

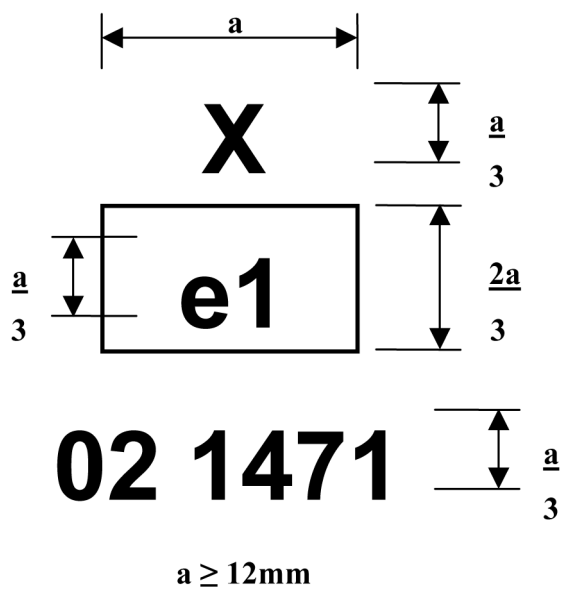
1. Powyższy znak składa się z:
 - 1.1. prostokąta otaczającego małą literę „e”, po której następuje numer lub litera(-y) wyróżniające państwo członkowskie, które przyznało homologację WE:

—	1	dla Niemiec
—	2	dla Francji
—	3	dla Włoch
—	4	dla Niderlandów
—	5	dla Szwecji
—	6	dla Belgii
—	7	dla Węgier
—	8	dla Republiki Czeskiej
—	9	dla Hiszpanii
—	11	dla Zjednoczonego Królestwa
—	12	dla Austrii
—	13	dla Luksemburga
—	17	dla Finlandii
—	18	dla Danii
—	19	dla Rumunii
—	20	dla Polski
—	21	dla Portugalii
—	23	dla Grecji
—	24	dla Irlandii
—	26	dla Słowenii
—	27	dla Słowacji
—	29	dla Estonii
—	32	dla Łotwy
—	34	dla Bułgarii
—	36	dla Litwy
—	49	dla Cypru
—	50	dla Malty
 - 1.2. umieszczonego obok prostokąta „podstawowego numeru homologacji” zawartego w sekcji 4 numeru homologacji typu, o którym mowa w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE, poprzedzonego dwiema cyframi oznaczającymi numer porządkowy przyporządkowany ostatnim (w dniu udzielenia homologacji typu WE) istotnym technicznym zmianom w rozporządzeniu. Numerem porządkowym dla niniejszego rozporządzenia jest 02.
 - 1.3. Następujące dodatkowe litery umieszcza się powyżej prostokąta:
 - 1.3.1. „A”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został zatwierdzony zgodnie z wymogami pkt 5.1.1.1 załącznika I i można go montować w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 2 załącznika I.
 - 1.3.2. „B”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został zatwierdzony zgodnie z wymogami pkt 5.1.1.2 załącznika I i można go montować w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 3 załącznika I.

- 1.3.3. „X”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został dopuszczony do badania impaktorem z zastosowaniem modelu nogi, na które zezwala pkt 5.1.1.3 lub 5.1.2.2 załącznika I, i można go montować wyłącznie w pojazdach, które nie spełniają wymogów sekcji 2 lub 3 załącznika I.
 - 1.4. Znak homologacji typu WE jest czytelny, nieusuwalny i wyraźnie widoczny po umieszczeniu go na pojeździe.
 - 1.5. Przykładowy znak homologacji znajduje się w dodatku do niniejszego załącznika.
-

Dodatek

Przykład znaku homologacji typu WE



Urządzenie oznaczone zamieszczonym powyżej znakiem homologacji typu WE jest przednim układem zabezpieczającym homologowanym w Niemczech (e1) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (02), a jego podstawowy numer homologacji to 1471.

Litera „X” oznacza, że dany przedni układ zabezpieczający został dopuszczony do badania impaktorem z zastosowaniem modelu nogi, na które zezwala albo pkt 5.1.1.3, albo pkt 5.1.2.2 załącznika I.

ZAŁĄCZNIK V

Zmiany dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I sekcja 9.24 otrzymuje brzmienie:

„9.24. Przedni układ zabezpieczający

9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

9.24.2. W stosownych przypadkach rysunki lub zdjęcia elementów takich, jak kratki wlotu powietrza, kratki chłodnicy, elementy ozdobne, plakietki, emblematy i wgłębienia oraz wszystkie inne elementy wystające i części powierzchni zewnętrznej, które mogą być uznane za krytyczne (np. urządzenia oświetleniowe). Jeżeli znaczenie części wymienionych w pierwszym zdaniu nie jest krytyczne, dla celów dokumentacyjnych można je zastąpić zdjęciami, do których, jeżeli to konieczne, dołącza się szczegółowe wymiary i/lub tekst:

9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania:

9.24.4. Rysunek zderzaków:

9.24.5. Rysunek linii podłogi w przedniej części pojazdu;”;

- 2) w załączniku III część I pkt A sekcja 9.24 otrzymuje brzmienie:

„9.24. Przedni układ zabezpieczający

9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania;”;

- 3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- a) w części I:

- (i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58. Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 1.	X			X							
-----------------------	--------------------------------	------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

- (ii) skreśla się przypis 7;

- (iii) skreśla się pozycję 60;

- b) w dodatku:

- (i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 1.	N/D (*)
------	------------------	--------------------------------	------------------------	---------

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany;”;

- (ii) skreśla się pozycję 60;

4) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009”		
------	------------------	---------------------------------	--	--

b) skreśla się pozycję 60;

5) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	X	N/D (*)		
------	------------------	--------------------------------	---	---------	--	--

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany.”;

(ii) skreśla się pozycję 60;

b) w dodatku 2:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	N/D			N/D”					
------	------------------	--------------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--

(ii) skreśla się pozycję 60;

c) w dodatku 3:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	X”
------	------------------	--------------------------------	----

(ii) skreśla się pozycję 60;

d) w dodatku 4:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009			N/D (*)					
------	------------------	--------------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany.”;

(ii) skreśla się pozycję 60.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 79/2009**z dnia 14 stycznia 2009 r.****w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu wprowadzono kompleksowy wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych. Należy zharmonizować wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do napędu wodorowego, aby uniknąć przyjmowania różnych wymagań w poszczególnych państwach członkowskich oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego.
- (2) Niniejsze rozporządzenie stanowi szczególne rozporządzenie dla celów wspólnotowej procedury homologacji typu przewidzianej w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej) ⁽³⁾. W związku z tym należy odpowiednio zmienić załączniki IV, VI i XI do tej dyrektywy.

- (3) Na wniosek Parlamentu Europejskiego w prawodawstwie WE dotyczącym pojazdów zastosowano nowe podejście regulacyjne. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno określać wyłącznie podstawowe przepisy w zakresie wymagań dotyczących homologacji typu instalacji i części wodorowych, podczas gdy specyfikacje techniczne należy określić w ramach środków wykonawczych przyjętych zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.

- (4) Należy w szczególności upoważnić Komisję do ustanowienia wymagań i procedur badań dotyczących nowych form przechowywania lub wykorzystywania wodoru, dodatkowych części wodorowych i układu napędowego. Należy również upoważnić Komisję do ustanowienia specjalnych procedur, badań i wymagań dotyczących ochrony pojazdów napędzanych wodorem w przypadku zderzenia oraz wymagań dotyczących bezpieczeństwa instalacji zintegrowanych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez dodanie do niego nowych elementów, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

- (5) Jednym z głównych celów w sektorze transportowym powinno być zwiększenie udziału pojazdów przyjaznych dla środowiska. Należy podjąć dodatkowe starania, aby wprowadzić większą liczbę takich pojazdów na rynek. Wprowadzenie pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi może znacznie poprawić jakość powietrza w miastach, a w związku z tym również stan zdrowia publicznego.

- (6) Napęd wodorowy uznaje się za czysty napęd pojazdów przyszłości, stanowiący krok na drodze ku gospodarce nie-zanieczyszczającej środowiska opartej na wtórnym wykorzystaniu surowców i na odnawialnych źródłach energii, ponieważ pojazd napędzany wodorem nie emituje zanieczyszczeń zawierających węgiel ani gazów cieplarnianych. Ponieważ wodór jest nośnikiem energii, a nie jej źródłem, korzyść dla klimatu wynikająca z napędu wodorowego uzależniona jest od rodzaju źródła, z którego pozyskuje się wodór. Dlatego należy dołożyć starań, aby paliwo wodorowe wytwarzane było w zrównoważony sposób, w miarę możliwości z odnawialnych źródeł energii, tak aby ogólny bilans środowiskowy wprowadzenia wodoru jako paliwa dla pojazdów silnikowych był pozytywny.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 9 lipca 2008 r.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 16 grudnia 2008 r.⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (7) W sprawozdaniu końcowym grupy wysokiego szczebla CARS 21 stwierdzono, że „w stosownych przypadkach należy utrzymać działania zmierzające do zwiększenia międzynarodowej harmonizacji przepisów dotyczących pojazdów silnikowych w celu zaangażowania kluczowych rynków motoryzacyjnych i rozszerzenia harmonizacji na obszary dotychczas nią nieobjęte, zwłaszcza w ramach obu umów EKG ONZ z roku 1958 i 1998”. Zgodnie z tym zaleceniem Komisja powinna nadal popierać opracowywanie ujednoliconych w skali międzynarodowej wymogów dotyczących pojazdów silnikowych, pod auspicjami EKG ONZ. W szczególności, jeśli przyjęte zostaną ogólne przepisy techniczne (GTR) w sprawie pojazdów napędzanych wodorem i ogniwami paliwowymi, Komisja powinna rozważyć możliwość dostosowania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu do wymogów ustanowionych w GTR.
- (8) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów napędzanych wodorem w państwach członkowskich, w których istnieje dobra infrastruktura gazu ziemnego, mieszaniny wodoru mogłyby być wykorzystywane jako paliwo przejściowe na drodze do zastosowania czystego wodoru. W związku z tym Komisja powinna opracować wymogi stosowania mieszanin wodoru i gazu ziemnego/biometanu, zwłaszcza stosunek ilościowy wodoru i gazu, uwzględniające możliwości techniczne oraz korzyści środowiskowe.
- (9) Określenie ram homologacji typu dla pojazdów napędzanych wodorem zwiększyłoby zaufanie potencjalnych użytkowników i szerszej rzeszy społeczeństwa do nowej technologii.
- (10) W związku z tym konieczne jest stworzenie odpowiednich ram, aby przyspieszyć wprowadzenie na rynek pojazdów, w których zastosowano innowacyjne technologie napędu, i pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne o niższym wpływie środowiskowym.
- (11) Większość producentów dokonuje istotnych inwestycji w rozwój technologii wodorowej i już zaczęło wprowadzać takie pojazdy na rynek. W przyszłości udział pojazdów napędzanych wodorem w całej flocie pojazdów prawdopodobnie zwiększy się. W związku z tym należy określić wspólne wymagania dotyczące bezpieczeństwa pojazdów napędzanych wodorem. Ponieważ producenci mogliby realizować odmienne podejścia w rozwoju pojazdów napędzanych wodorem, wymagania te należy określić bez powiązania z konkretną technologią.
- (12) Niezbędne jest ustanowienie wymagań w zakresie bezpieczeństwa dla instalacji wodorowej i jej części, które są niezbędne, aby uzyskać homologację typu.
- (13) Dla homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem konieczne jest ustanowienie wymagań dla montażu instalacji wodorowej i jej części w pojeździe.
- (14) Ze względu na charakterystykę paliwa pojazdy napędzane wodorem mogą wymagać specjalnego traktowania przez służby ratownicze. W związku z tym konieczne jest określenie wymagań umożliwiających jednoznaczną i szybką identyfikację takich pojazdów, pozwalającą służbom ratowniczym na uzyskanie informacji o paliwie znajdującym się w pojeździe. O ile sposób oznakowania powinien odpowiadać jego przeznaczeniu, o tyle w miarę możliwości należy unikać takiej jego formy, która mogłaby dostarczyć powodów do niepokoju w społeczeństwie.
- (15) Ważne jest również określenie obowiązków producentów dotyczących przyjęcia odpowiednich środków w celu umożliwienia tankowania pojazdów napędzanych wodorem niewłaściwym paliwem.
- (16) Pojazdy napędzane wodorem będą mogły odnieść sukces na rynku tylko wtedy, gdy w Europie zostanie udostępniona odpowiednia infrastruktura zaopatrzenia w paliwo. Komisja powinna zbadać stosowne środki w celu wparcia budowy ogólnoeuropejskiej sieci stacji paliw dla pojazdów napędzanych wodorem.
- (17) Innowacyjne małe pojazdy, określone w prawodawstwie WE dotyczącym homologacji typu jako pojazdy kategorii L, uznawane są za pojazdy, które można szybko przystosować do wykorzystywania w nich wodoru jako paliwa. Zastosowanie wodoru w tych pojazdach wymaga mniej wysiłku, gdyż problemy techniczne nie są tak poważne, a poziom niezbędnych inwestycji nie jest tak wysoki jak w przypadku pojazdów kategorii M i N, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE. Nie później niż dnia 1 stycznia 2010 r. Komisja powinna ocenić możliwość regulacji homologacji typu pojazdów kategorii L napędzanych wodorem.
- (18) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie stworzenie rynku wewnętrznego przez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych dotyczących pojazdów napędzanych wodorem, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymagania dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do napędu wodorowego oraz homologacji typu części i instalacji wodorowych. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również wymagania dotyczące montażu takich części i instalacji.

Artykuł 2**Zakres**

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

- 1) pojazdów napędzanych wodorem kategorii M i N, określonych w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, w tym ochrony w przypadku zderzenia i bezpieczeństwa elektrycznego takich pojazdów;
- 2) części wodorowych przeznaczonych dla pojazdów silnikowych kategorii M i N, wymienionych w załączniku I;
- 3) instalacji wodorowych przeznaczonych dla pojazdów silnikowych kategorii M i N, w tym nowych form przechowywania i wykorzystania wodoru.

Artykuł 3**Definicje**

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „pojazd napędzany wodorem” oznacza każdy pojazd silnikowy wykorzystujący wodór jako paliwo napędzające pojazd;
- b) „układ napędowy” oznacza silnik o spalaniu wewnętrznym lub układ ogniw paliwowych wykorzystywany do napędzania pojazdu;
- c) „część wodorowa” oznacza zbiornik wodoru i wszystkie inne części pojazdu, które bezpośrednio stykają się z wodorem lub stanowią część instalacji wodorowej;
- d) „instalacja wodorowa” oznacza zestaw części wodorowych i elementów łączących zamocowanych w pojeździe napędzanym wodorem, z wyłączeniem jednostek układu napędowego lub dodatkowej mocy;
- e) „maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze” (MAWP) oznacza maksymalne ciśnienie, któremu nominalnie ma być poddana dana część, które stanowi podstawę określenia wytrzymałości danej części;
- f) „nominalne ciśnienie robocze” (NWP) oznacza — w odniesieniu do zbiorników — ciśnienie ustalone przy jednolitej temperaturze 288 K (15 °C) dla zbiornika napelnionego lub — w odniesieniu do innych części — poziom ciśnienia, przy którym zwykle działa dana część;
- g) „zbiornik wewnętrzny” oznacza część zbiornika wodoru przeznaczonego na wodór ciekły zawierającą wodór kriogeniczny.

2. Do celów ust. 1 lit. d) „instalacje wodorowe” obejmują, między innymi:

- a) układy monitorowania i kontroli zużycia;

- b) zawory instalacji w pojeździe;

- c) układy nadmiernego wypływu;

- d) układy ochrony przed nadciśnieniem;

- e) układy wykrywania awarii wymiennika ciepła.

Artykuł 4**Obowiązki producentów**

1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy napędzane wodorem sprzedane, zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu we Wspólnocie oraz wszystkie części lub instalacje wodorowe sprzedane lub dopuszczone do eksploatacji we Wspólnocie uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z jego środkami wykonawczymi.

2. Do celów homologacji typu pojazdu producenci wyposażają pojazdy napędzane wodorem w części i instalacje wodorowe, które spełniają wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych i które są zamontowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z jego środkami wykonawczymi.

3. Do celów homologacji typu części i instalacji producenci zapewniają, aby części i instalacje wodorowe spełniały wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych.

4. Producenci dostarczają organom przyznającym homologację odpowiednie informacje o specyfikacjach pojazdu i warunkach kontroli.

5. Producenci dostarczają informacje do celów kontroli części i instalacji wodorowych w okresie użytkowania pojazdu.

Artykuł 5**Ogólne wymagania wobec części i instalacji wodorowych**

Producenci zapewniają, aby:

- a) części i instalacje wodorowe funkcjonowały w prawidłowy i bezpieczny sposób oraz niezawodnie znosiły eksploatacyjne warunki elektryczne, mechaniczne, termiczne i chemiczne, bez przecieków lub widocznych zniekształceń;

- b) instalacje wodorowe były chronione przed nadmiernym ciśnieniem;

- c) materiały użyte do wykonania tych elementów części i instalacji wodorowych, które mają bezpośrednio stykać się z wodorem, były dostosowane do kontaktu z wodorem;
- d) części i instalacje wodorowe niezawodnie znosiły przewidywane temperatury i ciśnienia przez cały zakładany okres ich użytkowania;
- e) części i instalacje wodorowe niezawodnie znosiły zakres temperatur eksploatacyjnych określony w środkach wykonawczych;
- f) części wodorowe zostały oznaczone zgodnie ze środkami wykonawczymi;
- g) kierunek przepływu w częściach wodorowych z przepływem kierunkowym został wyraźnie oznaczony;
- h) części i instalacje wodorowe zostały zaprojektowane w taki sposób, aby mogły zostać zamontowane zgodnie z wymogami określonymi w załączniku VI.

Artykuł 6

Wymagania wobec zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór ciekły

Zbiorniki wodoru przeznaczone na wodór ciekły są badane zgodnie z procedurami badań określonymi w załączniku II.

Artykuł 7

Wymagania wobec części wodorowych, innych niż zbiorniki, przeznaczonych na wodór ciekły

1. Części wodorowe, inne niż zbiorniki, przeznaczone na wodór ciekły są badane zgodnie z procedurami badań określonymi w załączniku III w odniesieniu do ich typu.
2. Urządzenia nadmiarowe ciśnieniowe są projektowane w sposób mający zapewnić, że ciśnienie w zbiorniku wewnętrznym lub w innych częściach wodorowych nie przekroczy wartości dopuszczalnej. Wartości określone są proporcjonalnie do maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia roboczego (MAWP) instalacji wodorowej. Należy zapewnić instalację systemu bezpieczeństwa wymienników ciepła umożliwiającą wykrywanie ich awarii.

Artykuł 8

Wymagania wobec zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy)

1. Zbiorniki wodoru przeznaczone na wodór sprężony (gazowy) są klasyfikowane zgodnie z załącznikiem IV pkt 1.

2. Zbiorniki, o których mowa w ust. 1, są badane zgodnie z procedurami badań określonymi w załączniku IV w odniesieniu do ich typu.

3. Należy przedstawić szczegółowy opis wszystkich głównych właściwości materiału i tolerancji zastosowanych w konstrukcji zbiornika, w tym wyniki badań, którym poddano materiał.

Artykuł 9

Wymagania wobec części wodorowych, innych niż zbiorniki, przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy)

Części wodorowe, inne niż zbiorniki, przeznaczone na wodór sprężony (gazowy) są badane zgodnie z procedurami badań określonymi w załączniku V w odniesieniu do ich typu.

Artykuł 10

Ogólne wymagania dotyczące montażu części i instalacji wodorowych

Części i instalacje wodorowe są montowane zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku VI.

Artykuł 11

Harmonogram zastosowania

1. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2011 r. organy krajowe odmawiają przyznawania:

- a) homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych typów pojazdów w oparciu o przesłanki dotyczące napędu wodorowego, jeżeli takie pojazdy, części lub instalacje nie spełniają wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu lub w jego środkach wykonawczych; oraz
- b) homologacji typu WE w odniesieniu do nowych typów części lub instalacji wodorowych, jeżeli takie pojazdy, części lub instalacje nie spełniają wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu lub w jego środkach wykonawczych.

2. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2012 r. organy krajowe:

- a) w oparciu o przesłanki dotyczące napędu wodorowego uznają świadectwa homologacji nowych pojazdów za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu takich pojazdów, jeżeli takie pojazdy, części lub instalacje nie spełniają wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu lub w jego środkach wykonawczych; oraz
- b) zabraniają sprzedaży i dopuszczania do eksploatacji nowych części lub instalacji wodorowych, jeżeli takie pojazdy, części lub instalacje nie spełniają wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu lub w jego środkach wykonawczych.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 i pod warunkiem wejścia w życie środków wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 12 ust. 1, na wniosek producenta organy krajowe:

- a) w oparciu o przesłanki dotyczące napędu wodorowego — nie odmawiają wydania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla nowych typów pojazdów lub homologacji typu WE dla nowych typów części lub instalacji wodorowych, jeżeli takie pojazdy, części lub instalacje spełniają wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych; lub
- b) nie zabraniają rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych typów pojazdów lub sprzedaży albo dopuszczania do eksploatacji nowych typów części lub instalacji wodorowych, jeśli takie pojazdy, części lub instalacje spełniają wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu i w jego środkach wykonawczych.

Artykuł 12

Środki wykonawcze

- 1. Komisja przyjmuje następujące środki wykonawcze:
 - a) przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu WE pojazdów, w odniesieniu do napędu wodorowego, oraz części i instalacji wodorowych;
 - b) przepisy dotyczące informacji, które mają być przekazywane przez producentów dla celów homologacji typu i kontroli, o których mowa w art. 4 ust. 4 i 5;
 - c) szczegółowe przepisy w zakresie procedur badań określonych w załącznikach II–V;
 - d) szczegółowe przepisy dotyczące wymagań odnoszących się do montażu części i instalacji wodorowych określonych w załączniku VI;
 - e) szczegółowe przepisy dotyczące wymagań odnoszących się do bezpiecznego i niezawodnego funkcjonowania części i instalacji wodorowych, określonych w art. 5;
 - f) szczegółowe przepisy dotyczące oznakowania lub innych sposobów jednoznacznego i szybkiego identyfikowania pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w załączniku VI pkt 16.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

2. Komisja może przyjąć następujące środki wykonawcze:

- a) specyfikacje dla wymagań dotyczących dowolnego z poniższych punktów:
 - stosowanie czystego wodoru lub mieszanki wodoru i gazu ziemnego/biometanu,
 - nowe formy przechowywania lub wykorzystywania wodoru,
 - ochrona pojazdów w przypadku zderzenia w odniesieniu do szczelności części i instalacji wodorowych,
 - wymagania dotyczące bezpieczeństwa instalacji zintegrowanych, obejmujące co najmniej wykrywanie przecieków i wymagania dotyczące gazu upuszczanego z obiegu,
 - izolacji elektrycznej i bezpieczeństwa elektrycznego;
- b) inne środki niezbędne dla stosowania niniejszego rozporządzenia.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Artykuł 13

Procedura komitetu

- 1. Komisja jest wspierana przez Komitet Techniczny — Pojazdy Silnikowe (TCMV), ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE.
- 2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 14

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

Załączniki IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE zostają zmienione zgodnie z załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15

Sankcje za brak zgodności

- 1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przez producentów przepisów niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia, aby przepisy te były stosowane. Wprowadzone sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie przekazują Komisji te przepisy nie później niż dnia 24 sierpnia 2010 r. i niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

2. Rodzaje naruszeń podlegających sankcji obejmują co najmniej:

- a) składanie niezgodnych z prawdą oświadczeń w ramach procedury homologacji typu lub procedury prowadzącej do odwołania;
- b) fałszowanie wyników badań dla celów homologacji typu lub zgodności w trakcie użytkowania;
- c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odwołania lub wycofania homologacji typu;
- d) odmowę udzielenia dostępu do informacji;

e) zastosowanie niesprawnych urządzeń.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 24 lutego 2011 r., z wyjątkiem art. 11 ust. 3 i art. 12, które stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, oraz art. 11 ust. 2, który stosuje się od określonej w nim daty.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 stycznia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. VONDRA
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz części wodorowych, które mają uzyskać homologację typu

Następujące części wodorowe muszą uzyskać homologację typu, w przypadku gdy pojazd napędzany wodorem jest w nie wyposażony:

- a) części przeznaczone do stosowania z wodorem ciekłym:
 - 1) zbiornik;
 - 2) automatyczny zawór odcinający;
 - 3) zawór zwrotny lub zawór jednokierunkowy (jeśli stanowi urządzenie zabezpieczające);
 - 4) elastyczny przewód paliwowy (jeśli jest zainstalowany przed pierwszym automatycznym zaworem odcinającym lub innymi urządzeniami zabezpieczającymi);
 - 5) wymiennik ciepła;
 - 6) zawór ręczny lub automatyczny;
 - 7) regulator ciśnienia;
 - 8) zawór bezpieczeństwa;
 - 9) czujniki ciśnienia, temperatury i przepływu (jeśli są używane jako urządzenie zabezpieczające);
 - 10) złącze lub gniazdo do tankowania;
 - 11) czujniki wycieku wodoru;
- b) części przeznaczone do stosowania z wodorem sprężonym (gazowym) o nominalnym ciśnieniu roboczym powyżej 3,0 MPa:
 - 1) zbiornik;
 - 2) automatyczny zawór odcinający;
 - 3) montaż zbiornika;
 - 4) osprzęt;
 - 5) elastyczny przewód paliwowy;
 - 6) wymiennik ciepła;
 - 7) filtr wodoru;
 - 8) zawór ręczny lub automatyczny;
 - 9) zawór jednokierunkowy;
 - 10) regulator ciśnienia;
 - 11) urządzenie nadmiarowe ciśnieniowe;
 - 12) zawór bezpieczeństwa;
 - 13) złącze lub gniazdo do tankowania;
 - 14) zdejmowane przyłącze do instalacji zbiornika;
 - 15) czujniki ciśnienia, temperatury, wodoru lub przepływu (jeśli są używane jako urządzenie zabezpieczające);
 - 16) czujniki wycieku wodoru.

ZAŁĄCZNIK II

Obowiązujące procedury badań dla zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór ciekły

Rodzaj próby
Badanie na rozerwanie
Badanie wrażliwości na płomień zewnętrzny
Badanie poziomu maksymalnego napełnienia
Badanie ciśnieniowe
Badanie szczelności

Procedury badań, które mają być stosowane dla celów homologacji typu zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór ciekły, obejmują:

- a) badanie na rozerwanie: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru nie ulegnie uszkodzeniu przed przekroczeniem określonego poziomu wysokiego ciśnienia — ciśnienia rozrywającego (współczynnik bezpieczeństwa pomnożony przez MAWP). Aby uzyskać homologację typu, wartość rzeczywistego ciśnienia rozrywającego podczas badania musi przekroczyć wymagane minimalne ciśnienie rozrywające;
- b) badanie wrażliwości na płomień zewnętrzny: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik ze swoim systemem ochrony przeciwpożarowej nie ulegnie rozerwaniu podczas badania w określonych warunkach ogniowych;
- c) badanie poziomu maksymalnego napełnienia: celem badania jest uzyskanie dowodów, że system zapobiegający przepełnieniu zbiornika działa odpowiednio i że poziom wodoru w czasie procedury napełniania nigdy nie powoduje otwarcia urządzeń nadmiarowych ciśnieniowych;
- d) badanie ciśnieniowe: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru może wytrzymać określony poziom wysokiego ciśnienia. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu ciśnienia o zadanej wartości przez określony czas. Po badaniu zbiornik nie może wykazywać żadnych oznak widocznego stałego zniekształcenia ani przecieków;
- e) badanie szczelności: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru nie wykazuje oznak przecieków w określonych warunkach. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu nominalnego ciśnienia roboczego. Zbiornik nie może wykazywać żadnych oznak przecieków przez pęknięcia, pory lub inne podobne uszkodzenia.

ZAŁĄCZNIK III

Obowiązujące procedury badań dla części wodorowych innych niż zbiorniki przeznaczone na wodór ciekły

CZĘŚĆ WODOROWA	RODZAJ PRÓBY										
	Badanie ciśnieniowe	Badanie na przecieki zewnętrzne	Badanie wytrzymałościowe	Badanie eksploatacyjne	Badanie odporności na korozję	Badanie wytrzymałości na suche gorąco	Badanie starzenia się ozonowego	Badanie cyklu temperaturowego	Badanie cyklu ciśnienia	Badanie zgodności z wodorem	Badanie szczelności po montażu
Urządzenia nadmiarowe ciśnieniowe	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Zawory	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Wymienniki ciepła	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Złącza lub gniazda do tankowania	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regulatory ciśnienia	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Czujniki	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Elastyczne przewody paliwowe	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Z zastrzeżeniem specjalnych wymagań dotyczących poszczególnych części wodorowych, procedury badań, które mają być stosowane dla celów homologacji typu części wodorowych innych niż zbiorniki wodoru, przeznaczone na wodór ciekły, muszą obejmować:

- badanie ciśnieniowe: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są odporne na działanie poziomu ciśnienia wyższego niż ciśnienie robocze danej części. Część wodorowa nie może wykazywać żadnych widocznych objawów przecieku, zniekształcenia, rozerwania ani pęknięć po zwiększaniu ciśnienia do określonego poziomu;
- badanie na przecieki zewnętrzne: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe nie przeciekają na zewnątrz. Części wodorowe nie mogą wykazywać oznak porowatości;
- badanie wytrzymałościowe: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są w stanie niezawodnie działać w sposób ciągły. Badanie polega na przeprowadzeniu określonej liczby cykli testowych części wodorowych w określonych warunkach temperaturowych i ciśnieniowych. Cykl testowy oznacza normalne działanie (tj. jedno otwarcie i jedno zamknięcie) części wodorowej;
- badanie eksploatacyjne: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są w stanie działać niezawodnie;
- badanie odporności na korozję: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są odporne na korozję. W tym celu części wodorowe poddaje się działaniu określonych substancji chemicznych;
- badanie wytrzymałości na suche gorąco: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe wykonane z materiałów niemetalicznych są odporne na działanie wysokiej temperatury. W tym celu części poddaje się działaniu powietrza nagrzanego do maksymalnej temperatury eksploatacyjnej;
- badanie starzenia się ozonowego: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe wykonane z materiałów niemetalicznych są odporne na starzenie się pod wpływem działania ozonu. W tym celu części poddaje się działaniu powietrza o wysokim stężeniu ozonu;

- h) badanie cyklu temperaturowego: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są odporne na znaczne zmiany temperatury. W tym celu części wodorowe bada się w cyklach temperaturowych o określonym czasie trwania od minimalnej temperatury eksploatacyjnej do maksymalnej temperatury eksploatacyjnej;
 - i) badanie cyklu ciśnienia: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe są odporne na znaczne zmiany ciśnienia. W tym celu części wodorowe poddaje się działaniu ciśnienia zmieniającego się od poziomu ciśnienia atmosferycznego do maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia roboczego (MAWP), a następnie z powrotem do poziomu ciśnienia atmosferycznego w krótkim czasie;
 - j) badanie zgodności z wodorem: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe wykonane z metalu (tj. butle i zawory) nie stają się kruche pod wpływem wodoru. W częściach wodorowych poddawanych częstym cyklom obciążeniowym należy unikać warunków, które mogą prowadzić do lokalnego zmęczenia, a także zapoczątkowywać i powodować rozpowszechnianie się pęknięć zmęczeniowych;
 - k) badanie szczelności po montażu: celem badania jest uzyskanie dowodów, że części wodorowe nie przeciekają po zamontowaniu w instalacji wodorowej.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Obowiązujące procedury badań dla zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy)

Rodzaj próby	Dotyczy zbiornika typu			
	1	2	3	4
Badanie na rozerwanie	✓	✓	✓	✓
Badanie cyklu ciśnienia w temperaturze otoczenia	✓	✓	✓	✓
Badanie odporności LBB (przeciek przed pęknięciem)	✓	✓	✓	✓
Badanie wrażliwości na płomień zewnętrzny	✓	✓	✓	✓
Badanie penetracyjne	✓	✓	✓	✓
Badanie odporności chemicznej		✓	✓	✓
Badanie tolerancji na uszkodzenia złożone		✓	✓	✓
Przyspieszona próba pełzania do zerwania		✓	✓	✓
Badanie cyklu ciśnienia w temperaturach ekstremalnych		✓	✓	✓
Badanie uszkodzenia przy zderzeniu			✓	✓
Badanie szczelności				✓
Badanie przepuszczalności				✓
Badanie wytrzymałości na skręcanie (Boss Torque Test)				✓
Badanie cyklu gazowego wodoru				✓

1. Klasyfikacja zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy):

Typ 1 Zbiornik bezszwowy metalowy

Typ 2 Zbiornik z obręczami z bezszwową wkładką metalową

Typ 3 Zbiornik owijany z bezszwową lub spawaną wkładką metalową

Typ 4 Zbiornik owijany z wkładką niemetaliczną.

2. Procedury badań, które mają być stosowane dla celów homologacji typu zbiorników wodoru przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy) muszą obejmować:

- badanie na rozerwanie: celem badania jest określenie wartości ciśnienia, przy której następuje rozerwanie zbiornika. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu ciśnienia o zadanej wartości, wyższego niż nominalne ciśnienie robocze zbiornika. Ciśnienie rozrywające zbiornik musi być wyższe od określonego ciśnienia. Producent rejestruje ciśnienie rozrywające zbiornik i przechowuje dane przez okres eksploatacji zbiorników tego typu;
- badanie cyklu ciśnienia w temperaturze otoczenia: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na znaczne zmiany ciśnienia. W tym celu zbiornik poddaje się cyklom ciśnienia do momentu uszkodzenia lub osiągnięcia określonej liczby cykli, przez zwiększanie i zmniejszanie ciśnienia do zadanej wartości. Zbiorniki nie mogą ulec uszkodzeniu przed realizacją określonej liczby cykli. W dokumentacji należy wskazać liczbę cykli do uszkodzenia wraz z lokalizacją i opisem uszkodzenia. Producent przechowuje wyniki przez okres eksploatacji zbiorników tego typu;
- badanie odporności LBB (przeciek przed pęknięciem): celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru nie przecieka przed pęknięciem. W tym celu zbiornik poddaje się cyklom ciśnienia przez zwiększanie i zmniejszanie ciśnienia do zadanej wartości. Badane zbiorniki muszą ulec uszkodzeniu w postaci przecieku lub przejść przez określoną liczbę cykli bez uszkodzenia. W dokumentacji należy wskazać liczbę cykli do uszkodzenia wraz z lokalizacją i opisem uszkodzenia;
- badanie wrażliwości na płomień zewnętrzny: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik ze swoim systemem ochrony przeciwpożarowej nie ulegnie rozerwaniu w czasie badania w określonych warunkach ogniowych. Zbiornik — przy ciśnieniu odpowiadającym ciśnieniu robocznemu — musi się tylko odpowietrzyć za pośrednictwem urządzenia nadmiarowego ciśnieniowego i nie może pęknąć;

- e) badanie penetracyjne: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik nie pęknie w przypadku przestrzelenia. W tym celu pełny zbiornik z warstwą ochronną należy doprowadzić do zadanego ciśnienia i przestrzelić. Zbiornik nie może pęknąć;
- f) badanie odporności chemicznej: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na działanie określonych substancji chemicznych. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu roztworów różnych substancji chemicznych. Ciśnienie zbiornika należy zwiększyć do zadanej wartości i przeprowadzić badanie na rozerwanie, o którym mowa w lit. a). Zbiornik musi osiągnąć określone ciśnienie rozrywające, które należy zarejestrować;
- g) badanie tolerancji na uszkodzenia złożone: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na działanie wysokiego ciśnienia. W tym celu w ścianach bocznych zbiornika wykonuje się naciecia o zadanej geometrii i zbiornik poddaje się określonej liczbie cykli ciśnieniowych. Zbiornik nie może przeciekać ani pęknąć w czasie określonej liczby cykli, ale może zacząć przeciekać w czasie pozostałych cykli badawczych. W dokumentacji należy wskazać liczbę cykli do uszkodzenia wraz z lokalizacją i opisem uszkodzenia;
- h) przyspieszona próba pełzania do zerwania: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na działanie wysokiego ciśnienia i wysokich temperatur w ramach dopuszczalnego zakresu operacyjnego przez przedłużony czas. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu określonego ciśnienia i temperatury przez zadany czas, a następnie przeprowadza się badanie na rozerwanie określone w lit. a). Zbiornik musi osiągnąć określone ciśnienie rozrywające;
- i) badanie cyklu ciśnienia w temperaturach ekstremalnych: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na znaczne zmiany ciśnienia w różnych warunkach temperaturowych. W tym celu zbiornik — bez warstwy ochronnej — należy przebadać w cyklu hydrostatycznym poddając go ekstremalnym warunkom zewnętrznym, a następnie przeprowadzić badanie szczelności i badanie na rozerwanie wymienione w lit. a) i k). Zbiornik musi przejść cykl badania bez oznak pęknięcia, przecieku lub odrywania się włókien. Zbiornik nie może ulec uszkodzeniu przy zadanym ciśnieniu;
- j) badanie uszkodzenia przy zderzeniu: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru może być dalej użytkowany po poddaniu go określonym naciskom mechanicznym. W tym celu w zbiornik poddaje się próbie zrzutu i określonej liczbie cykli ciśnieniowych. Zbiornik nie może przeciekać ani pęknąć w czasie określonej liczby cykli, ale może zacząć przeciekać w czasie pozostałych cykli próby;
- k) badanie szczelności: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru nie wykazuje oznak przecieków w określonych warunkach. W tym celu zbiornik poddaje się działaniu nominalnego ciśnienia roboczego. Zbiornik nie może wykazywać żadnych oznak przecieków przez pęknięcia, pory lub inne podobne uszkodzenia;
- l) badanie przepuszczalności: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru nie wykazuje przepuszczalności powyżej określonego wskaźnika. W tym celu zbiornik napęlnia się wodorem do nominalnego ciśnienia roboczego i monitoruje pod kątem przepuszczalności w zamkniętej komorze przez zadany czas w określonych warunkach temperaturowych;
- m) badanie wytrzymałości na skręcanie (ang. Boss Torque Test): celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na działanie określonego momentu skręcającego. W tym celu do zbiornika przykładają się moment skręcający z różnych kierunków. Następnie przeprowadza się badanie szczelności i badanie na rozerwanie określone w lit. a) i k). Zbiornik musi spełnić wymagania badania na rozerwanie i badania na przecieki. Należy zarejestrować przyłożony moment skręcający, przeciek i ciśnienie rozrywające;
- n) badanie cyklu gazowego wodoru: celem badania jest uzyskanie dowodów, że zbiornik wodoru jest odporny na znaczne zmiany ciśnienia w przypadku zastosowania wodoru gazowego. W tym celu w zbiornik poddaje się określonej liczbie cykli ciśnieniowych z zastosowaniem wodoru, a następnie przeprowadza badanie na przecieki wymienione w lit. k). Należy przeprowadzić kontrolę pod kątem pogorszenia stanu, w tym pęknięć zmęczeniowych i wyładowań elektrostatycznych. Zbiornik musi spełnić wymagania badania na przecieki. Zbiornik nie może wykazywać żadnego pogorszenia stanu, w tym pęknięć zmęczeniowych ani wyładowań elektrostatycznych.

ZAŁĄCZNIK V

Obowiązujące procedury badań dla części wodorowych, innych niż zbiorniki, przeznaczonych na wodór sprężony (gazowy)

CZĘŚĆ WODOROWA	RODZAJ PRÓBY					
	Badania materiałów	Badanie odporności na korozję	Badanie wytrzymałościowe	Badanie cyklu ciśnienia hydraulicznego	Badanie na przecieki wewnętrzne	Badanie na przecieki zewnętrzne
Urządzenia nadmiarowe ciśnieniowe	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zawory automatyczne	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zawory ręczne	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zawory jednokierunkowe	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zawory bezpieczeństwa	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Wymienniki ciepła	✓	✓		✓		✓
Złącza lub gniazda do tankowania	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Regulatory ciśnienia	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Czujniki instalacji wodorowych	✓	✓	✓	✓		✓
Elastyczne przewody paliwowe	✓	✓	✓	✓		✓
Osprzęt	✓	✓	✓	✓		✓
Filtry wodoru	✓	✓		✓		✓
Zdejmowane przyłącza do instalacji zbiornika	✓	✓	✓	✓		✓

Z zastrzeżeniem szczególnych wymagań dotyczących poszczególnych części wodorowych, procedury badań, które mają być stosowane dla celów homologacji typu części wodorowych innych niż zbiorniki przeznaczone na wodór sprężony (gazowy) muszą obejmować:

1. Badania materiałów:
 - 1.1. Badanie zgodności z wodorem opisane w lit. j) załącznika III.
 - 1.2. Badanie starzenia się: celem badania jest sprawdzenie, czy materiały niemetaliczne zastosowane w częściach wodorowych są odporne na starzenie się. Nie dopuszcza się widocznych pęknięć na badanych próbkach.
 - 1.3. Badanie zgodności z ozonem: celem badania jest sprawdzenie, czy materiały elastomerowe zastosowane w częściach wodorowych są odporne na działanie ozonu. Nie dopuszcza się widocznych pęknięć na badanych próbkach.
2. Badanie odporności na korozję opisane w lit. e) załącznika III.
3. Badanie wytrzymałościowe opisane w lit. c) załącznika III.
4. Badanie cyklu ciśnienia hydraulicznego opisane w lit. i) załącznika III. Części wodorowe nie mogą wykazywać żadnych widocznych objawów wytłoczenia lub zniekształcenia i muszą spełniać wymagania badań na przecieki wewnętrzne i zewnętrzne.
5. Badanie na przecieki wewnętrzne: celem badania jest uzyskanie dowodów, że określone części wodorowe nie wykazują przecieków wewnętrznych. W tym celu części wodorowe poddaje się działaniu ciśnienia w różnych warunkach temperatury i obserwuje pod kątem przecieków. Część wodorowa nie może wypuszczać pęcherzyków ani przeciekać wewnętrznie w stopniu wyższym niż określony.
6. Badanie na przecieki zewnętrzne opisane w lit. b) załącznika III.

ZAŁĄCZNIK VI

Wymagania dotyczące montażu części i instalacji wodorowych

1. Instalacje wodorowe należy montować w taki sposób, aby chronić je przed uszkodzeniem.
Powinny być one odizolowane od źródeł ciepła w pojeździe.
2. Zbiornik wodoru można wyjmować wyłącznie w celu wymiany na inny zbiornik wodoru dla celów tankowania lub konserwacji.
W przypadku silnika o spalaniu wewnętrznym zbiornik nie może być zamontowany w przedziale silnikowym pojazdu.
Musi być on odpowiednio zabezpieczony przed wszelkiego rodzaju korozją.
3. Należy zastosować środki zapobiegające zatankowaniu pojazdu niewłaściwym paliwem i wyciekom wodoru w czasie tankowania i zagwarantować bezpieczne wyjmowanie ruchomych instalacji magazynowania wodoru.
4. Złącze lub gniazdo do tankowania należy zabezpieczyć przed niewłaściwym ustawieniem i chronić przed brudem i wodą. Złącze lub gniazdo do tankowania jest scalone z zaworem jednokierunkowym lub z zaworem pełniącym taką samą funkcję. Jeżeli złącze do tankowania nie jest zamontowane bezpośrednio na zbiorniku, przewód do tankowania musi być zabezpieczony zaworem jednokierunkowym lub zaworem pełniącym taką samą funkcję, zamontowanym bezpośrednio na zbiorniku lub wewnątrz niego.
5. Zbiornik wodoru musi być zamontowany i zamocowany tak, aby absorbować określone przyśpieszenia bez uszkodzenia części zabezpieczających w momencie, gdy zbiorniki wodoru są pełne.
6. Przewody doprowadzające paliwo wodorowe muszą być zabezpieczone automatycznymi zaworami odcinającymi zamontowanymi bezpośrednio na zbiorniku lub wewnątrz niego. Zawór zamyka się w przypadku niewłaściwego działania instalacji wodorowej lub innego zdarzenia powodującego wyciek wodoru. W przypadku wyłączenia układu napędowego, dopływ paliwa ze zbiornika do układu napędowego również musi zostać przerwany i pozostać zamknięty do momentu uruchomienia układu.
7. W razie wypadku automatyczny zawór odcinający zamontowany bezpośrednio na zbiorniku lub wewnątrz niego przerywa dopływ gazu ze zbiornika.
8. Żadna część wodorowa, w tym materiały zabezpieczające wchodzące w jej skład, nie mogą wystawać poza obrys pojazdu lub konstrukcji ochronnej. Ta zasada nie obowiązuje, jeśli część wodorowa jest odpowiednio chroniona, a żaden element części wodorowej nie znajduje się poza konstrukcją ochronną.
9. Instalacja wodorowa musi być zamontowana w taki sposób, aby zapewnić jej maksymalną możliwą ochronę przed uszkodzeniem, na przykład uszkodzeniem w wyniku przesunięcia elementów pojazdu, zderzenia, działania zanieczyszczeń mechanicznych lub wyniku załadowania lub rozładowania pojazdu lub przesunięcia ładunku.
10. Żadne części wodorowe nie mogą być umieszczone w pobliżu wydechu silnika o spalaniu wewnętrznym lub innego źródła ciepła, chyba że takie części będą odpowiednio zabezpieczone przed działaniem ciepła.
11. Instalacja wentylacyjna lub grzewcza przedziału pasażerskiego i miejsca potencjalnego przecieku lub gromadzenia się wodoru muszą być zaprojektowane tak, aby wodór nie dostawał się do pojazdu.
12. W razie wypadku należy zapewnić, że urządzenia nadmiarowe ciśnieniowe i powiązany układ wentylacyjny w możliwie największym stopniu zachowują zdolność do funkcjonowania. Instalacja wentylacyjna i urządzenie nadmiarowe ciśnieniowe muszą być odpowiednio zabezpieczone przed zanieczyszczeniami i wodą.
13. Przedział pasażerski pojazdu musi być oddzielony od instalacji wodorowej, aby uniemożliwić gromadzenie się wodoru. Należy zagwarantować, że paliwo wyciekające ze zbiornika lub jego akcesoriów nie przedostaje się do przedziału pasażerskiego pojazdu.
14. Części wodorowe, z których wodór może wyciekać w przedziale pasażerskim lub bagażowym, lub innym przedziale niewentylowanym, muszą być wyposażone w szczelną obudowę lub inne równoważne rozwiązanie zgodnie ze środkami wykonawczymi.
15. Urządzenia elektryczne zawierające wodór muszą być zaizolowane w taki sposób, aby przez części zawierające wodór nie przebiegał żaden prąd, co wyeliminuje ryzyko iskrzenia w przypadku pęknięć.
Części metaliczne instalacji wodorowej muszą być w sposób ciągły połączone z uziemieniem pojazdu.
16. Aby zapewnić służbom ratowniczym informację o wodorowym napędzie pojazdu i o zastosowaniu wodoru ciekłego lub sprężonego (gazowego) należy stosować etykiety lub inne oznakowanie.

ZAŁĄCZNIK VII

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tabeli w części I załącznika IV dodaje się rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	Zastosowanie									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 32	X	X	X	X	X	X"				

- 2) w tabeli w dodatku do części I załącznika IV dodaje się rząd:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Odniesienie do Dziennika Urzędowego	M ₁
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 32	X

- 3) w tabeli w dodatku do załącznika VI dodaje się rząd:

	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Akt zmieniony przez	Dotyczy wariantów
„62.	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009		

- 4) w tabeli w dodatku 1 do załącznika XI dodaje się rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q

- 5) w tabeli w dodatku 2 do załącznika XI dodaje się rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	A	A	A	A	A	A				

- 6) w tabeli w dodatku 3 do załącznika XI dodaje się rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₁
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X

- 7) w tabeli w dodatku 4 do załącznika XI dodaje się rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q				

- 8) w tabeli w dodatku 5 do załącznika XI należy dodać rząd:

Pozy- cja	Przedmiot	Odniesienie do aktu prawnego	Żuraw samochodowy kategorii N ₃
„62	Instalacja wodorowa	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009	X

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) nr 80/2009**z dnia 14 stycznia 2009 r.****w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów informacji ⁽⁴⁾ przyczyniło się w dużym stopniu do zapewnienia uczciwych i bezstronnych warunków dla przewoźników lotniczych w ramach komputerowego systemu rezerwacji (dalej „KSR”), chroniąc w ten sposób interesy konsumentów.
- (2) Znaczna część rezerwacji linii lotniczych nadal odbywa się za pomocą KSR.
- (3) Dzięki rozwojowi technologii i rynku możliwe jest znaczące uproszczenie ram prawnych poprzez pozostawienie sprzedawcom systemów i przewoźnikom lotniczym większej elastyczności w negocjowaniu opłat za rezerwacje oraz zawartości oferty taryfowej. Powinno im to umożliwić elastyczniejsze dostosowanie się do potrzeb i wymagań biur podróży i konsumentów oraz bardziej efektywną dystrybucję produktów transportowych.
- (4) W obecnych warunkach rynkowych konieczne jest jednak utrzymanie niektórych przepisów dotyczących KSR, w zakresie, w jakim obejmują one produkty transportowe, aby zapobiec nadużyciom konkurencji i zapewnić obiektywność informacji udzielanych konsumentom.

- (5) Odmawianie przez przewoźników macierzystych przekazywania takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności systemom innym niż ich własne systemy czy też odmawianie przyjmowania rezerwacji dokonanych przez takie inne systemy może w poważnym stopniu zakłócić konkurencję między KSR.
- (6) Konieczne jest utrzymanie skutecznej konkurencji między przewoźnikami uczestniczącymi i macierzystymi oraz zapewnienie poszanowania zasady niedyskryminacji przewoźników lotniczych niezależnie od tego, czy uczestniczą w KSR.
- (7) W celu zapewnienia przejrzystych i porównywalnych warunków konkurencji na rynku przewoźnicy macierzyści powinni podlegać szczególnym przepisom.
- (8) Sprzedawcy systemu powinni wyraźnie oddzielać KSR od wszelkich wewnętrznych systemów rezerwacji linii lotniczej lub systemów rezerwacji innego rodzaju i powinni powstrzymać się od rezerwowania urządzeń dystrybucyjnych na potrzeby swoich przewoźników macierzystych, aby zapobiec możliwości uzyskania przez przewoźnika macierzystego uprzywilejowanego dostępu do KSR.
- (9) Ze względu na ochronę interesów konsumentów konieczne jest, aby wstępny wykaz przedstawiany użytkownikom KSR był obiektywny i aby informacje dotyczące wszystkich przewoźników uczestniczących były w równym stopniu dostępne, bez uprzywilejowywania jakiegokolwiek przewoźnika uczestniczącego kosztem pozostałych.
- (10) Wykorzystanie obiektywnych wykazów zwiększa przejrzystość produktów transportowych i usług oferowanych przez przewoźników uczestniczących oraz zwiększa zadowolenie konsumentów.
- (11) Sprzedawcy systemu powinni zapewnić dostępność danych marketingowych KSR wszystkim przewoźnikom uczestniczącym bez dyskryminacji, a przedsiębiorstwa transportowe powinny zostać pozbawione możliwości wykorzystywania tych danych w celu wywierania nieuzasadnionego wpływu na decyzje biura podróży lub na decyzje konsumenta.
- (12) Umowy między abonentami i sprzedawcą systemu, dotyczące taśm magnetycznych z danymi marketingowymi (MIDT), mogą uwzględniać system rekompensat na korzyść abonentów.
- (13) Należy ułatwić zamieszczanie w wykazach KSR informacji o przewozach kolejowych i kolejowo-lotniczych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 57.⁽²⁾ Dz.U. C 233 z 11.9.2008, s. 1.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 16 grudnia 2008 r.⁽⁴⁾ Dz.U. L 220 z 29.7.1989, s. 1.

- (14) Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (przekształcenie) ⁽¹⁾ przewoźnicy lotniczy muszą podawać do publicznej wiadomości swoje taryfy jako kwoty łączne zawierające wszelkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia. Wykazy KSR powinny podawać informacje o taryfach zawierających te same kategorie cen, tak aby biura podróży mogły przekazywać te informacje swoim klientom.
- (15) Główny wykaz KSR powinien w przyszłości obejmować — obok produktów transportu lotniczego — informacje o przewozach autobusowych związanych z produktami transportu lotniczego lub kolejowego.
- (16) Należy w przyszłości dążyć do tego, by KSR dostarczał łatwe zrozumiałych informacji o emisjach CO₂ i zużyciu paliwa podczas lotu. Informacje te mogłyby być podawane za pomocą danych o średnim zużyciu paliwa na osobę w l/100 km i o średniej emisji CO₂ na osobę w g/km oraz mogłyby być zestawione z danymi o najlepszych alternatywnych połączeniach kolejowych/autobusowych w odniesieniu do podróży nie dłuższych niż pięć godzin.
- (17) W odniesieniu do usług KSR wspólnotowi przewoźnicy lotniczy i przewoźnicy lotniczy z krajów trzecich powinni być traktowani w sposób równoważny.
- (18) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna otrzymać odpowiednie uprawnienia wykonawcze, w tym możliwość prowadzenia dochodzeń w sprawie naruszeń, zarówno z własnej inicjatywy, jak i na podstawie skargi, możliwość nakazania zainteresowanym przedsiębiorstwom zaprzestania naruszeń oraz nakładania grzywien.
- (19) Komisja powinna regularnie kontrolować stosowanie niniejszego rozporządzenia, a zwłaszcza jego skuteczność w zapobieganiu stosowaniu praktyk antykonkurencyjnych i dyskryminacyjnych na rynku dystrybucji usług podróży za pośrednictwem KSR, w szczególności ze względu na istnienie przewoźników mających bliskie powiązania ze sprzedawcami systemu.
- (20) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosowania art. 81 i 82 Traktatu. Niniejsze rozporządzenie uzupełnia ogólne zasady konkurencji, które w pełni stosują się do nadużyć konkurencji, takich jak nieprzestrzeganie zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję lub nadużywanie pozycji dominującej.
- (21) Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych jest uregulowana dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽²⁾. Przepisy niniejszego rozporządzenia doprecyzowują i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE w odniesieniu do działalności KSR.

- (22) Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 powinno zostać uchylone,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA 1

PRZEPISY WSTĘPNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego komputerowego systemu rezerwacji (KSR) w zakresie, w jakim obejmuje on produkty transportu lotniczego, kiedy są oferowane do użytkowania lub użytkowane we Wspólnocie.

Niniejsze rozporządzenie ma także zastosowanie do produktów transportu kolejowego, które znajdują się w głównym wykazie KSR wraz z produktami transportu lotniczego, jeżeli są one oferowane do użytkowania lub użytkowane we Wspólnocie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „produkt transportowy” oznacza przewóz pasażera między dwoma portami lotniczymi lub stacjami kolejowymi;
- 2) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie wymienione cechy:
 - a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);
 - b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:
 - zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, lub
 - w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- 3) „taryfy” oznaczają ceny płacone przez pasażerów przewoźnikom lotniczym, przewoźnikom kolejowym, ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz tych pasażerów w ramach usług transportowych oraz wszystkie warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi dodatkowe;

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

- 4) „komputerowy system rezerwacji” lub „KSR” oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o rozkładach, dostępności i taryfach więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w którym niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane abonentom;
- 5) „sprzedawca systemu” oznacza każdą jednostkę i jej podmioty powiązane, odpowiedzialną(-e) za eksploatację lub wprowadzanie do obrotu KSR;
- 6) „urządzenia dystrybucyjne” oznaczają urządzenia dostarczane przez sprzedawcę systemu, służące do przekazywaniu informacji o rozkładach przewoźników lotniczych lub kolejowych, dostępności, taryfach i usługach pokrewnych oraz dokonywaniu rezerwacji lub wystawianiu biletów, a także realizacji innych usług związanych;
- 7) „przewoźnik macierzysty” oznacza każdego przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub wspólnie z innymi kontroluje sprzedawcę systemu lub posiada udział kapitałowy wraz z uprawnieniami lub posiadaniem przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu, jak również każdego przewoźnika lotniczego lub kolejowego, nad którym sprawuje kontrolę;
- 8) „udział kapitałowy wraz z uprawnieniami lub posiadaniem przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu” oznacza inwestycję, z którą wiąże się uprawnienie lub posiadanie przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu i która daje możliwość wywierania, samodzielnie lub wspólnie z innymi, decydującego wpływu na prowadzenie działalności przez sprzedawcę systemu;
- 9) „kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego dają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- a) własność lub prawo użytkowania całości lub części aktywów przedsiębiorstwa;
- b) prawa lub umowy, które zapewniają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa;
- 10) „przewoźnik uczestniczący” oznacza przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który zawarł ze sprzedawcą systemu umowę w celu dystrybucji produktów transportowych poprzez KSR;
- 11) „abonent” oznacza osobę lub przedsiębiorstwo, inną(-e) niż przewoźnik uczestniczący, wykorzystującą(-e) KSR zgodnie z umową zawartą ze sprzedawcą systemu w celu dokonywania w imieniu klienta rezerwacji produktów transportu lotniczego lub produktów związanych;
- 12) „główny wykaz” oznacza wyczerpujący obiektywny wykaz danych dotyczących usług transportowych pomiędzy parami miast, w określonym przedziale czasowym;
- 13) „bilet” oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu albo jego równoważnik w formie niepapierowej, wystawiony lub zatwierdzony przez przewoźnika lotniczego, przewoźnika kolejowego lub upoważnionego agenta;
- 14) „produkt wiązany” oznacza uprzednio przygotowane i oferowane do sprzedaży za łączną cenę połączenie transportu z innymi usługami, które nie stanowią usług dodatkowych wobec transportu;
- 15) „opłata za rezerwację” oznacza cenę płaconą przez przewoźników lotniczych sprzedawcom systemu za usługi świadczone w ramach KSR.

SEKCJA 2

ZASADY POSTĘPOWANIA OBOWIĄZUJĄCE SPRZEDAWCÓW SYSTEMU

Artykuł 3

Relacje z przedsiębiorstwami transportowymi

1. Sprzedawca systemu:
- a) nie włącza do umowy z przewoźnikiem uczestniczącym nieuczciwych lub nieuzasadnionych warunków ani nie wymaga przyjęcia warunków dodatkowych, które ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe nie mają związku z uczestnictwem w jego KSR;
- b) nie uzależnia uczestniczenia w jego KSR od tego, że przewoźnik uczestniczący nie może być jednocześnie uczestnikiem innego systemu, ani nie ogranicza jego swobody korzystania z innego systemu rezerwacji, takiego jak jego własny internetowy system rezerwacji i centrum obsługi telefonicznej.
2. Sprzedawca systemu wprowadza i przetwarza dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących z jednakową starannością i w jednakowym czasie, z zastrzeżeniem jedynie ograniczeń wynikających z metody wprowadzania danych wybranej przez poszczególnych przewoźników uczestniczących.
3. Sprzedawca systemu podaje do wiadomości publicznej, o ile nie jest to podane do publicznej wiadomości w inny sposób, istnienie i zakres bezpośrednich lub pośrednich udziałów kapitałowych przewoźnika lotniczego lub kolejowego w przedsiębiorstwie sprzedawcy systemu albo udziałów kapitałowych sprzedawcy systemu w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego lub kolejowego.

Artykuł 4

Urządzenia dystrybucyjne

1. Sprzedawca systemu nie zastrzega dla jednego lub większej liczby przewoźników uczestniczących, w tym dla swojego(-ich) macierzystego(-ych) przewoźnika(-ów), określonej procedury wprowadzania i/lub przetwarzania danych, jakiegokolwiek urządzenia dystrybucyjnego ani też wprowadzonych do nich zmian. Sprzedawca systemu dostarcza wszystkim przewoźnikom uczestniczącym informacji o wszelkich zmianach w swoich urządzeniach dystrybucyjnych oraz w procedurach wprowadzania lub przetwarzania danych.

2. Sprzedawca systemu zapewnia, aby jego urządzenia dystrybucyjne były oddzielone, co najmniej za pomocą oprogramowania, w sposób wyraźny i możliwy do zweryfikowania, od urządzeń służących do inwentaryzacji, zarządzania i marketingu należących do jakiegokolwiek przewoźnika.

Artykuł 5

Wykazy

1. Sprzedawca systemu przewiduje wyświetlanie głównego(-ych) wykazu(-ów) dla każdej pojedynczej transakcji dokonywanej za pośrednictwem jego KSR i włącza do niego (nich) dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących w sposób obiektywny, wyczerpujący, niedyskryminacyjny i bezstronny. Kryteria wykorzystywane do ustalania porządku wyświetlania nie są oparte na jakimkolwiek czynniku bezpośrednio lub pośrednio odnoszącym się do tożsamości przewoźnika i są stosowane w sposób niedyskryminujący wobec wszystkich przewoźników uczestniczących. Główny(-e) wykaz(-y) nie wprowadza(-ją) użytkowników w błąd, jest (są) łatwo dostępny(-e) i zgodny(-e) z zasadami określonymi w załączniku I.

2. W przypadku informacji dostarczanej konsumentowi przez KSR abonent używa obiektywnego wykazu zgodnie z ust. 1, chyba że w związku z preferencjami wskazanymi przez konsumenta wymagane jest wyświetlenie innego wykazu.

3. Loty wykonywane przez przewoźników lotniczych objętych zakazem świadczenia usług zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz⁽¹⁾ muszą zostać wskazane w wykazie w sposób jasny i wyraźny.

4. Sprzedawca systemu wprowadza do wykazu KSR określony symbol, rozpoznawalny przez użytkowników, który dostarcza informacji na temat tożsamości przewoźnika lotniczego obsługującego lot zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do KSR używanych przez przewoźnika lotniczego lub kolejowego albo grupę przewoźników lotniczych lub kolejowych w ich własnym(-ych) biurze(-rach), stanowiskach sprzedaży lub na ich własnych stronach internetowych wyraźnie wskazanych jako takie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

Artykuł 6

Relacje z abonentami

1. Sprzedawca systemu nie włącza do umowy z abonentem nieuczciwych lub nieuzasadnionych warunków, takich jak warunki uniemożliwiające mu subskrybowanie lub korzystanie z innego(-ych) systemu(-ów), wymagające przyjęcia warunków dodatkowych, które nie mają związku z subskrybowaniem KSR sprzedawcy systemu lub narzucające zobowiązanie do przyjęcia oferty dotyczącej sprzętu technicznego lub oprogramowania.

2. W przypadku gdy abonent jest samodzielnym przedsiębiorstwem, które zatrudnia mniej niż 50 osób i którego roczny obrót lub całkowity bilans roczny nie przekracza 10 mln EUR, ma on prawo rozwiązać umowę ze sprzedawcą systemu za wypowiedzeniem nieprzekraczającym trzech miesięcy, ze skutkiem nie wcześniej niż z końcem pierwszego roku tej umowy. W takim przypadku sprzedawca systemu nie jest uprawniony do otrzymania zwrotu kosztów wyższych niż koszty bezpośrednio związane z rozwiązaniem umowy.

Artykuł 7

Taśmy magnetyczne z danymi marketingowymi (MIDT)

1. Sprzedawcy systemu mogą udostępniać wszelkie dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży, pod warunkiem że dane takie są oferowane w tym samym czasie i w sposób niedyskryminacyjny wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, w tym przewoźnikom macierzystym. Dane mogą obejmować, a na żądanie obejmują, wszystkich przewoźników uczestniczących lub abonentów.

2. Przewoźnicy uczestniczący nie wykorzystują takich danych do wywierania wpływu na decyzję abonenta.

3. Jeżeli dane te uzyskano w wyniku korzystania z urządzeń dystrybucyjnych KSR przez abonenta prowadzącego działalność na terytorium Wspólnoty, nie mogą one zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować tego abonenta, chyba że sam abonent i sprzedawca systemu uzgodnią warunki właściwego wykorzystania takich danych. Ma to również zastosowanie do dostarczania przez sprzedawców systemu takich danych jakimkolwiek innym stronom do użytku przez te strony w innym celu niż do celów rozliczeń finansowych.

4. Wszelkie porozumienia w sprawie MIDT między abonentem (abonentami) a sprzedawcą (sprzedawcami) systemu są udostępniane do publicznej wiadomości.

Artykuł 8

Równoważne traktowanie w krajach trzecich

1. Bez uszczerbku dla umów międzynarodowych, których stronami są Wspólnota lub państwa członkowskie, w przypadku gdy sprzedawca systemu działający w kraju trzecim nie traktuje wspólnotowych przewoźników lotniczych w sposób równoważny z przewoźnikami uczestniczącymi z kraju trzeciego w zakresie jakiegokolwiek kwestii będącej przedmiotem niniejszego rozporządzenia, Komisja może zażądać od wszystkich sprzedawców systemu działających we Wspólnocie, aby traktowali przewoźników lotniczych z danego kraju trzeciego w sposób równoważny w stosunku do traktowania wspólnotowych przewoźników lotniczych w tym kraju trzecim.

2. Komisja monitoruje dyskryminujące lub nierównoważne traktowanie wspólnotowych przewoźników lotniczych przez sprzedawców systemu w krajach trzecich. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej Komisja prowadzi dochodzenie w potencjalnych przypadkach dyskryminacji wspólnotowych przewoźników lotniczych w KSR krajów trzecich. W przypadku stwierdzenia takiej dyskryminacji, przed podjęciem decyzji Komisja powiadamia państwa członkowskie i zainteresowane strony oraz zwraca się do nich o przesłanie uwag, w tym poprzez organizację spotkania z właściwymi ekspertami z państw członkowskich.

SEKCJA 3

ZASADY POSTĘPOWANIA OBOWIĄZUJĄCE PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWE

Artykuł 9

Dane dostarczane przez przewoźników uczestniczących

Przewoźnicy uczestniczący i pośrednicy zajmujący się danymi zapewniają, aby dane dostarczane przez nich do KSR były dokładne i aby dane umożliwiały sprzedawcy systemu przestrzeganie zasad określonych w załączniku I.

Artykuł 10

Szczególne przepisy dotyczące przewoźników macierzystych

1. Z zastrzeżeniem wzajemności, o której mowa w ust. 2, przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje konkurencyjnego KSR, odmawiając mu dostarczenia na żądanie, w jednakowym czasie, takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności w odniesieniu do swoich produktów transportowych, jak informacje, które przewoźnik macierzysty dostarcza własnemu KSR, albo odmawiając dystrybucji swoich produktów transportowych za pośrednictwem innego KSR, albo też odmawiając przyjęcia lub potwierdzenia w jednakowym czasie rezerwacji dokonanej za pośrednictwem konkurencyjnego KSR i dotyczącej jego własnego produktu transportowego, który podlega dystrybucji przez należący do niego KSR. Przewoźnik macierzysty jest zobowiązany do przyjmowania i potwierdzania tylko tych rezerwacji, które są zgodne z jego taryfami i warunkami.

2. Konkurencyjny KSR nie odmawia przechowywania informacji dotyczących rozkładów, taryf i dostępnych miejsc w odniesieniu do usług transportowych oferowanych przez przewoźnika macierzystego oraz wprowadza i przetwarza dane z jednakową starannością i w jednakowym czasie, jak te, które oferuje innym klientom i abonentom na dowolnym rynku, z zastrzeżeniem jedynie ograniczeń wynikających z metody wprowadzania danych wybranej przez poszczególnych przewoźników.

3. Przewoźnik macierzysty nie jest zobowiązany do uznania jakichkolwiek kosztów z tego tytułu, poza kosztami wynikającymi z powielania dostarczanych informacji i kosztami przyjętej rezerwacji. Opłata za rezerwację należna KSR z tytułu przyjętej rezerwacji, dokonanej zgodnie z ust. 1, jest zgodna z wysokością opłaty, którą dany KSR obciąża innych przewoźników uczestniczących za równoważne transakcje.

4. Przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje na korzyść swego własnego KSR, bezpośrednio lub pośrednio, poprzez powiązanie użytkownika abonenta określonego KSR z otrzymywaniem prowizji lub z innym środkiem motywującym lub demotyującym do sprzedaży jego produktów transportowych.

5. Przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje na korzyść swego własnego KSR, bezpośrednio lub pośrednio, poprzez żądanie od abonenta, aby korzystał z określonego KSR do celów sprzedaży lub wystawiania biletów na jakiekolwiek produkty transportowe oferowane przez niego bezpośrednio lub pośrednio.

SEKCJA 4

OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

Artykuł 11

Przetwarzanie danych osobowych, dostęp do nich i ich przechowywanie

1. Dane osobowe gromadzone w ramach działalności KSR w celu dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów na produkty transportowe są przetwarzane wyłącznie w sposób odpowiadający tym celom. W odniesieniu do przetwarzania tych danych sprzedawca systemu uważany jest za administratora danych zgodnie z art. 2 lit. d) dyrektywy 95/46/WE.

2. Dane osobowe mogą być przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest niezbędne dla realizacji umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub w celu podjęcia działań na wniosek osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy.

3. W przypadku danych szczególnej kategorii, o których mowa w art. 8 dyrektywy 95/46/WE, dane te mogą być przetwarzane tylko wówczas, gdy osoba, której dane dotyczą, na podstawie uzyskanych informacji udzieliła wyraźnej zgody na ich przetwarzanie.

4. Informacja, którą zarządza sprzedawca systemu, dotycząca możliwych do zidentyfikowania poszczególnych rezerwacji, jest zapisywana w pamięci autonomicznej (*offline*) w terminie 72 godzin od zakończenia ostatniego etapu danej rezerwacji i jest usuwana w terminie trzech lat. Dostęp do tych danych jest dozwolony tylko w przypadku sporów dotyczących rozliczeń finansowych.

5. Udostępniane przez sprzedawcę systemu dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży nie mogą zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować osoby fizyczne lub, w stosownych przypadkach, organizacje lub spółki, w imieniu których występują te osoby.

6. Abonent informuje konsumenta na jego wniosek o nazwie i adresie sprzedawcy systemu, celach przetwarzania danych, terminie przechowywania danych osobowych oraz o sposobie wykonywania prawa dostępu do swoich danych przysługującego osobie, której dane te dotyczą.

7. Osoba, której dotyczą dane, ma prawo do bezpłatnego dostępu do własnych danych, bez względu na to, czy dane te są przechowywane przez sprzedawcę systemu czy przez abonenta.

8. Prawa uznane w niniejszym artykule mają charakter uzupełniający i dodatkowy wobec praw osób, których dotyczą dane, określonych w dyrektywie 95/46/WE, w przepisach krajowych przyjętych zgodnie z tą dyrektywą i w postanowieniach umów międzynarodowych, których Wspólnota jest stroną.

9. Przepisy niniejszego rozporządzenia doprecyzowują i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE zgodnie z celami przedstawionymi w art. 1. Jeśli nie przewidziano inaczej, stosuje się definicje określone w tej dyrektywie. W przypadkach gdy nie mają zastosowania ustanowione w niniejszym artykule przepisy szczególne dotyczące przetwarzania danych osobowych w kontekście działalności KSR, niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla przepisów tej dyrektywy, przepisów krajowych przyjętych na jej podstawie i postanowień porozumień międzynarodowych, których Wspólnota jest stroną.

10. Jeżeli sprzedawca systemu eksploatuje bazy danych różnego rodzaju, np. w formie KSR lub w formie serwera udostępnianego liniom lotniczym, podejmuje się środki techniczne i organizacyjne w celu zapobieżenia omijaniu przepisów w zakresie ochrony danych w wyniku powiązania między bazami danych i zapewnienia, aby dane osobowe były dostępne wyłącznie do celów, dla których zostały zgromadzone.

SEKCJA 5

AUDYT

Artykuł 12

Audyt i badanie sprawozdania

1. Każdy sprzedawca systemu przedstawia co cztery lata, a dodatkowo na wniosek Komisji, sporządzone w wyniku niezależnego audytu sprawozdanie, które szczegółowo wskazuje strukturę własności i model zarządzania. Koszty związane ze sprawozdaniem poddanym audytowi ponosi sprzedawca systemu.

2. Sprzedawca systemu powiadamia Komisję o tożsamości audytora przed potwierdzeniem jego wyznaczenia. Komisja może zgłosić sprzeciw i w terminie dwóch miesięcy, po konsultacji z audytorem, sprzedawcą systemu oraz wszelkimi innymi stronami powołującymi się na uzasadniony interes, podejmuje decyzję, czy należy zmienić audytora.

SEKCJA 6

NARUSZENIA PRZEPISÓW I SANKCJE

Artykuł 13

Naruszenia przepisów

Jeżeli Komisja, działając z własnej inicjatywy lub na podstawie skargi, stwierdzi naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia, może w drodze decyzji nakazać zainteresowanym przedsiębiorstwom lub związkowi przedsiębiorstw, by zaprzęstały naruszenia. Dochodzenia dotyczące potencjalnego naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia w pełni uwzględniają wyniki ewentualnego dochodzenia przeprowadzonego zgodnie z art. 81 i 82 Traktatu.

Artykuł 14

Uprawnienia do przeprowadzenia dochodzenia

W celu wypełnienia obowiązków przypisanych Komisji na mocy niniejszego rozporządzenia Komisja może — występując ze zwykłym wnioskiem lub w drodze decyzji — zwrócić się do przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw o dostarczenie wszelkich niezbędnych informacji, w tym o przedstawienie wyników szczegółowych audytów, zwłaszcza w kwestiach objętych art. 4, 7, 10 i 11.

Artykuł 15

Grzywny

1. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 10 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania dopuszczają się naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 1 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania przedstawiają nieprawdziwe lub niekompletne informacje lub gdy nie dostarczają w wymaganym terminie informacji w odpowiedzi na żądanie przekazane decyzją przyjętą zgodnie z art. 14.

3. Przy ustalaniu wysokości grzywny uwzględnia się powagę i czas trwania naruszenia.

4. Grzywny nie mają charakteru karnoprawnego.

5. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich ma nieograniczone prawo orzekania w zakresie odwołań od decyzji, na mocy których Komisja nałożyła grzywnę. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub podwyższyć grzywnę.

Artykuł 16

Procedury

1. Przed podjęciem decyzji zgodnie z art. 13 i 15, Komisja przedstawia zarzuty wobec zainteresowanych przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw oraz umożliwia im przedstawienie opinii na piśmie, a także, na ich wniosek, w ramach posiedzenia.

2. Komisja nie ujawnia informacji objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej, które otrzymała zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Każda osoba przedkładająca Komisji informacje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyraźnie określa każde materiały, które uznaje za poufne, przedstawiając powody, oraz dostarcza odrębną jawną wersję w terminie wyznaczonym przez Komisję.

3. Jeżeli Komisja uzna, że — w oparciu o informacje znajdujące się w jej posiadaniu — nie ma dostatecznych podstaw do działania w oparciu o wniosek, powiadamia wnioskodawcę o swoim stanowisku i wyznacza termin, w którym wnioskodawca może przedstawić swoją opinię na piśmie.

Jeżeli wnioskodawca przedstawi swoją opinię w terminie wyznaczonym przez Komisję, a pisemne wyjaśnienia złożone przez wnioskodawcę nie prowadzą do odmiennej oceny wniosku, Komisja odrzuca wniosek w drodze decyzji. Jeżeli wnioskodawca nie przedstawi swojej opinii w terminie wyznaczonym przez Komisję, wniosek zostaje uznany za wycofany.

W przypadku gdy Komisja przedstawia zarzuty, dostarcza wnioskodawcy kopię jawnej wersji oraz wyznacza termin, w którym wnioskodawca może przedstawić swoją opinię na piśmie.

4. Na wniosek Komisja przyznaje dostęp do akt stronom, przeciwko którym skierowano zarzuty, oraz wnioskodawcy. Dostęp jest przyznawany po powiadomieniu o przedstawieniu zarzutów. Prawo dostępu do akt nie obejmuje tajemnic handlowych, innych poufnych informacji oraz wewnętrznych dokumentów Komisji.

5. Jeżeli Komisja uzna to za konieczne, może wysłuchać inne osoby fizyczne lub prawne.

SEKCJA 7

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 17

Uchylenie

1. Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 zostaje niniejszym uchylone.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 stycznia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

2. Odniesienia do uchylonego rozporządzenia traktuje się jak odniesienia do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku II.

Artykuł 18

Przegląd

1. Komisja regularnie kontroluje stosowanie niniejszego rozporządzenia, wykorzystując w razie konieczności szczegółowe audyty przewidziane w art. 14. Sprawdza ona w szczególności skuteczność niniejszego rozporządzenia w zapewnianiu niedyskryminacji i uczciwej konkurencji na rynku usług KSR.

2. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania art. 8 w odniesieniu do równoważnego traktowania w krajach trzecich i proponuje wszelkie odpowiednie środki mające na celu złagodzenie dyskryminujących warunków, w tym zawarcie lub zmianę dwustronnych porozumień w sprawie transportu lotniczego między Wspólnotą a krajami trzecimi.

3. Przed dniem 29 marca 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia, w którym ocenia potrzebę utrzymania, zmiany lub uchylecia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 29 marca 2009 r.

W imieniu Rady
A. VONDRA
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO GŁÓWNYCH WYKAZÓW

1. Jeżeli ceny są wyświetlane w głównym wykazie lub jeżeli wybrano porządek wyświetlania oparty na cenach, ceny te zawierają taryfy oraz wszystkie mające zastosowanie podatki, dopłaty, opłaty i należności płacone przewoźnikowi lotniczemu lub kolejowemu, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia w chwili wyświetlenia.
2. Przy tworzeniu i doborze produktów transportowych w komunikacji pomiędzy daną parą miast, które mają być ujęte w głównym wykazie, nie mogą być stosowane praktyki dyskryminujące z uwagi na fakt, że dane miasto jest obsługiwane przez różne porty lotnicze lub stacje kolejowe.
3. Należy wyraźnie wskazać połączenia inne niż w ramach regularnych usług lotniczych. Konsument ma prawo wyświetlenia, na żądanie, głównego wykazu ograniczonego tylko do usług regularnych lub nieregularnych.
4. Należy wyraźnie wskazać loty z międzylądowaniami.
5. Jeżeli loty są wykonywane przez przewoźnika lotniczego innego niż przewoźnik lotniczy wskazany przez kod oznaczenia przewoźnika, faktyczny przewoźnik musi zostać wyraźnie wskazany. Wymóg ten będzie miał zastosowanie we wszystkich przypadkach, z wyjątkiem krótkoterminowych uzgodnień *ad hoc*.
6. W głównym wykazie nie są przedstawiane informacje o produktach wiązanych.
7. Na życzenie abonenta opcje podróży w głównym wykazie są uszeregowane albo według wysokości taryf, albo w następującym porządku:
 - (i) opcje podróży bez przesiadek uszeregowane według godziny odjazdu/odlotu;
 - (ii) pozostałe opcje podróży uszeregowane według długości trwania podróży.
8. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt 10, żadne połączenie nie może zostać przedstawione w głównym wykazie więcej niż jeden raz.
9. Jeżeli opcje podróży są uszeregowane zgodnie z pkt 7 ppkt (i) i (ii) oraz jeżeli w KSR oferowane są połączenia kolejowe między tą samą parą miast, na pierwszym ekranie głównego wykazu przedstawione jest przynajmniej najwyżej sklasyfikowane w kolejności połączenie kolejowe lub lotniczo-kolejowe.
10. Jeżeli przewoźnicy lotniczy współpracują zgodnie z porozumieniami o dzieleniu oznakowania linii, każdy z zainteresowanych przewoźników lotniczych — nie więcej niż dwóch — ma możliwość oddzielnego wyświetlania w wykazie przy użyciu indywidualnego kodu oznaczenia przewoźnika. Jeżeli sytuacja taka dotyczy więcej niż dwóch przewoźników lotniczych, wskazanie dwóch przewoźników należy do przewoźnika faktycznie obsługującego dany lot.

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3 ust. 1 i 2	—
Artykuł 3 ust. 3	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 3 ust. 4	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 3a	Artykuł 10 ust. 1 i 3
Artykuł 4 ust. 1	Artykuł 9
Artykuł 4 ust. 2	—
Artykuł 4 ust. 3	Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 4a ust. 1 i 2	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4a ust. 3	Artykuł 4 ust. 2
Artykuł 4a ust. 4	—
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6	Artykuły 7 i 11
Artykuł 7	Artykuł 8
Artykuł 8	Artykuł 10 ust. 4 i 5
Artykuł 9	Artykuł 6
Artykuł 9a	Artykuł 5 ust. 2 i art. 11
Artykuł 10	—
Artykuł 11	Artykuł 13
Artykuł 12	Artykuł 14
Artykuł 13	Artykuł 14
Artykuł 14	Artykuł 16 ust. 2
Artykuł 15	Artykuł 14
Artykuł 16	Artykuł 15 ust. 1–4
Artykuł 17	Artykuł 15 ust. 5
Artykuł 18	—
Artykuł 19	Artykuł 16 ust. 1 i 5
Artykuł 20	—
Artykuł 21	—
Artykuł 21a	—
Artykuł 21b	—
Artykuł 22	Artykuł 11
Artykuł 23	Artykuł 18
Załącznik I	Załącznik I

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) nr 81/2009**z dnia 14 stycznia 2009 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 562/2006 w odniesieniu do korzystania z wizowego systemu informacyjnego (VIS) na mocy kodeksu granicznego Schengen**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 62 ust. 2 lit. a),

uwzględniając wniosek Komisji,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) ⁽²⁾ określa warunki, kryteria i szczegółowe zasady regulujące kontrole na przejściach granicznych i nadzór graniczny, w tym kontrole w systemie informacyjnym Schengen.
- (2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wizowego systemu informacyjnego (VIS) oraz wymiany danych między państwami członkowskimi na temat wiz krótkoterminowych (rozporządzenie VIS) ⁽³⁾ ma na celu poprawę realizacji wspólnej polityki wizowej. Przewiduje ono również, że cele VIS obejmują usprawnienie zarówno kontroli na przejściach na granicach zewnętrznych, jak i zwalczania nadużyć.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 767/2008 określa kryteria wyszukiwania i warunki dostępu właściwych organów — w celu przeprowadzenia odpraw w przejściach granicznych na granicach zewnętrznych — do danych w celu sprawdzenia tożsamości posiadacza wizen, autentyczności wizen lub w celu sprawdzenia, czy spełniono warunki wjazdu, jak również zidentyfikowania każdej osoby, która może nie spełniać lub przestała spełniać warunki wjazdu, pobytu lub zamieszkania na terytorium państw członkowskich.
- (4) Ponieważ jedynie sprawdzanie odcisków palców może dać pewność, że osoba zamierzająca wjechać do strefy Schengen jest osobą, której została wydana wiza, należy ustanowić przepis dotyczący stosowania VIS na granicach zewnętrznych.

- (5) W celu weryfikacji, czy spełnione są warunki wjazdu dla obywateli krajów trzecich określone w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 oraz w celu odpowiedniego wypełniania powierzonych zadań straż graniczna powinna wykorzystywać wszelkie niezbędne dostępne informacje, w tym dane, które mogą być przeglądane w VIS.
- (6) Aby zapobiec omijaniu przejść granicznych, na których stosowany jest VIS, oraz zagwarantować pełną efektywność VIS, szczególnie niezbędne jest zharmonizowane korzystanie z tego systemu w trakcie kontroli wjazdowej na granicach zewnętrznych.
- (7) Ponieważ w przypadku kolejnych wniosków wizowych dane biometryczne należy ponownie wykorzystać i kopiować z pierwszego wniosku znajdującego się w VIS, stosowanie VIS podczas kontroli wjazdowej na granicach zewnętrznych powinno być obowiązkowe.
- (8) Stosowanie VIS powinno prowadzić do systematycznych sprawdzeń w VIS za pomocą numeru naklejki wizowej, łącznie z weryfikacją odcisków palców. Biorąc jednak pod uwagę ewentualny wpływ takich sprawdzeń na czas oczekiwania w przejściach granicznych, w okresie przejściowym, w drodze odstępstwa, powinno być możliwe, w ściśle określonych okolicznościach, przeglądanie w VIS bez systematycznej weryfikacji odcisków palców. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby odstępstwo to było stosowane jedynie wtedy, gdy są spełnione warunki do stosowania takiego odstępstwa, a czas trwania i częstotliwość jego stosowania ograniczone są do niezbędnego minimum na poszczególnych przejściach granicznych.
- (9) Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 powinno zatem zostać odpowiednio zmienione.
- (10) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zasad mających zastosowanie do korzystania z VIS na granicach zewnętrznych, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (11) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i pozostaje zgodne z zasadami uznanymi w art. 6 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej oraz odzwierciedlonymi w Europejskiej konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, jak również w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

⁽¹⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 2 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 27 listopada 2008 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 105 z 13.4.2006, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 60.

- (12) W odniesieniu do Islandii i Norwegii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, w rozumieniu umowy zawartej przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii, dotyczącej włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen ⁽¹⁾, który należy do dziedziny, o której mowa w art. 1 pkt A decyzji Rady 1999/437/WE z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie niektórych warunków stosowania tej umowy ⁽²⁾.
- (13) W odniesieniu do Szwajcarii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu umowy zawartej między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwinięcie przepisów dorobku Schengen ⁽³⁾, należące do dziedziny, o której mowa w art. 1 pkt A decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/146/WE ⁽⁴⁾.
- (14) W odniesieniu do Liechtensteinu niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską a Księstwem Liechtensteinu w sprawie przystąpienia Księstwa Liechtensteinu do umowy zawartej między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwinięcie przepisów dorobku Schengen ⁽⁵⁾, należące do dziedziny, o której mowa w art. 1 pkt A decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/261/WE ⁽⁶⁾.
- (15) Zgodnie z art. 1 i 2 protokołu w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie bierze udziału w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana i nie ma ono do niej zastosowania. Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie dorobku Schengen na mocy postanowień części trzeciej tytułu IV Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zgodnie z art. 5 wspomnianego protokołu Dania, w terminie sześciu miesięcy po przyjęciu niniejszego rozporządzenia, powinna zdecydować, czy dokona jego transpozycji do prawa krajowego.
- (16) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów prawnego dorobku Schengen, które nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE z dnia 29 maja 2000 r. dotyczącą wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o zastosowanie wobec niego niektórych przepisów dorobku Schengen ⁽⁷⁾. Zjednoczone Królestwo nie bierze zatem udziału w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związane i nie ma ono do niego zastosowania.
- (17) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie postanowień dorobku Schengen, w którym Irlandia nie uczestniczy zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 r. dotyczącą wniosku Irlandii o zastosowanie wobec niej niektórych przepisów dorobku Schengen ⁽⁸⁾. Irlandia nie bierze zatem udziału w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana i nie ma ono do niej zastosowania.
- (18) W odniesieniu do Cypru niniejsze rozporządzenie stanowi akt rozwijający dorobek Schengen lub w inny sposób powiązany z tym dorobkiem w rozumieniu art. 3 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2003 r.
- (19) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt rozwijający dorobek Schengen lub w inny sposób powiązany z tym dorobkiem w rozumieniu art. 4 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2005 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiana

W art. 7 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 562/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1) po lit. a) dodaje się litery w brzmieniu:

„aa) jeżeli obywatel państwa trzeciego posiada wizę, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. b), szczegółowa odprawa przy wjeździe obejmuje także weryfikację tożsamości posiadacza wizy oraz autentyczności wizy, poprzez sprawdzenie w wizowym systemie informacyjnym (VIS) zgodnie z art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wizowego systemu informacyjnego (VIS) oraz wymiany danych między państwami członkowskimi na temat wiz krótkoterminowych (rozporządzenie VIS) ^(*);

ab) w drodze odstępstwa, jeżeli:

(i) natężenie ruchu osiągnęło taki stopień, że czas oczekiwania na przejściu granicznym nadmiernie się wydłuża;

(ii) wyczerpane zostały wszystkie zasoby w zakresie personelu, urządzeń i organizacji; oraz

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 52.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Dokument Rady 16462/06; dostępny na <http://register.consilium.europa.eu>.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 83 z 26.3.2008, s. 3.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 131 z 1.6.2000, s. 43.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 64 z 7.3.2002, s. 20.

(iii) z przeprowadzonej analizy ryzyka wynika, że nie istnieje zagrożenie w odniesieniu do bezpieczeństwa wewnętrznego ani nielegalnej imigracji,

we wszystkich przypadkach sprawdzenie w VIS można przeprowadzić tylko za pomocą numeru naklejki wizowej oraz — wybiórczo — za pomocą numeru naklejki wizowej łącznie z weryfikacją odcisków palców.

Jednakże w każdym przypadku zaistnienia jakichkolwiek wątpliwości w odniesieniu do tożsamości posiadacza wizy lub autentyczności wizy w VIS należy systematycznie dokonywać sprawdzeń za pomocą numeru naklejki wizowej łącznie z weryfikacją odcisków palców.

Odstępstwo to może być stosowane jedynie na odnośnym przejściu granicznym i tak długo, jak długo spełnione są powyższe warunki;

ac) decyzja o sprawdzeniu w VIS zgodnie z lit. ab) jest podejmowana przez komendanta placówki straży granicznej w przejściu granicznym lub na wyższym szczeblu.

Zainteresowane państwo członkowskie informuje inne państwa członkowskie oraz Komisję o takiej decyzji;

ad) każde z państw członkowskich przekazuje raz w roku Parlamentowi Europejskiemu i Komisji sprawozdanie ze stosowania lit. ab), które zawiera liczbę obywateli państw trzecich sprawdzonych w VIS tylko za pomocą numeru naklejki wizowej, a także czas oczekiwania, o którym mowa w lit. ab) ppkt (i);

ae) lit. ab) oraz ac) mają zastosowanie przez okres maksimum trzech lat, rozpoczynający się trzy lata po rozpoczęciu funkcjonowania VIS. Przed końcem drugiego roku stosowania lit. ab) oraz ac) Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę ich wdrożenia. Na podstawie tej oceny Parlament Europejski lub Rada mogą zwrócić się do Komisji o zaproponowanie odpowiednich zmian do niniejszego rozporządzenia.

(*) Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 60.”;

2) na końcu lit. c) ppkt (i) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„taka weryfikacja może obejmować sprawdzenie w VIS zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 767/2008;”;

3) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w celu identyfikacji osób, które mogą nie spełniać lub przestały spełniać warunki wjazdu, pobytu lub zamieszkania na terytorium państw członkowskich, możliwe jest sprawdzenie w VIS zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 767/2008.”.

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dwudziestego dnia następującego po dniu, o którym mowa w art. 48 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 767/2008.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 stycznia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. VONDRA
Przewodniczący

NOTA DO CZYTELNIKA

Institucje postanowiły zaprzestać umieszczania w swoich tekstach wzmianek o ostatnich zmianach cytowanych aktów.

O ile nie określono inaczej, akty, do których następują odesłania w opublikowanych tekstach, są aktami obecnie obowiązującymi.