

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 35



Ediția
în limba română

Legislație

Anul 52
4 februarie 2009

Cuprins

I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 79/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei 2007/46/CE ⁽¹⁾** 32
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 80/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului ⁽¹⁾** 47
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 81/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 562/2006 în ceea ce privește utilizarea Sistemului de Informații privind Vizele (VIS) în conformitate cu Codul Frontierelor Schengen** 56

Aviz cititorilor (A se vedea coperta a treia) s3

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 78/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 ianuarie 2009

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să fie asigurată libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, a fost instituit un sistem comunitar de omologare de tip pentru autovehicule. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor ar trebui armonizate pentru a se evita adoptarea unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne.

(2) Prezentul regulament este unul dintre actele normative separate referitoare la procedura comunitară de omologare de tip adoptate în temeiul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ⁽³⁾. În vederea atingerii obiectivelor stabilite la considerentul 1 din prezentul regulament, anexele I, III, IV, VI și XI la Directiva 2007/46/CE ar trebui modificate.

(3) Experiența a demonstrat că legislația privind autovehiculele are deseori un conținut tehnic prea detaliat. Prin urmare, este oportun să se adopte un regulament în locul unei directive în scopul evitării divergențelor între măsurile de punere în aplicare și a unui exces de acte normative în statele membre, deoarece nu va mai fi necesară o transpunere în legislația națională. În consecință, Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu un autovehicul ⁽⁴⁾ și Directiva 2005/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind folosirea sistemelor de protecție frontală la autovehicule ⁽⁵⁾ care stabilește cerințele pentru instalarea și folosirea sistemelor de protecție frontală la vehicule și, prin urmare, un nivel de protecție pentru pietoni ar trebui înlocuite cu prezentul regulament în vederea garantării coerenței în acest domeniu. Acest lucru implică abrogarea de către statele membre a actelor normative de punere în aplicare a directivelor abrogate.

⁽¹⁾ JO C 211, 19.8.2008, p. 9.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 18 iunie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 16 decembrie 2008.

⁽³⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321, 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309, 25.11.2005, p. 37.

- (4) Cerințele pentru cea de a doua etapă de punere în aplicare a Directivei 2003/102/CE s-au dovedit nerealizabile. În această privință, articolul 5 din directiva respectivă solicita Comisiei să prezinte propunerile necesare care să permită depășirea problemelor de fezabilitate pe care le pun cerințele respective și, eventual, să recurgă la sisteme de siguranță activă, asigurându-se în același timp că nu are loc o diminuare a nivelurilor de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.
- (5) Un studiu solicitat de Comisie arată că cerințele în materie de protecție a pietonilor pot fi ameliorate semnificativ printr-o combinație de măsuri pasive și active care să permită obținerea unui nivel de protecție mai ridicat decât cel asigurat de dispozițiile actuale. În special, studiul arată că utilizarea sistemului de siguranță activă „asistență la frânare”, în combinație cu modificarea cerințelor în materie de siguranță pasivă, ar mări considerabil nivelul de protecție oferit pietonilor. Prevederea instalării obligatorii a sistemelor de asistență la frânare în noile autovehicule este, prin urmare, necesară. Totuși, acesta nu ar trebui să înlocuiască sistemele de siguranță pasivă performante, ci mai degrabă să le completeze.
- (6) Vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor pot să fie scutite de la îndeplinirea anumitor cerințe prevăzute în prezentul regulament, în măsura în care acestea sunt capabile să evite coliziunile cu pietonii, și nu doar să atenueze consecințele unor astfel de coliziuni. După ce se evaluează dacă utilizarea unor astfel de tehnologii poate duce efectiv la evitarea coliziunilor cu pietonii și cu alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor, Comisia poate prezenta propuneri de modificare a prezentului regulament pentru a permite utilizarea de sisteme de evitare a coliziunilor.
- (7) Utilizarea vehiculelor grele fiind din ce în ce mai răspândită pe drumurile urbane, este adecvat ca dispozițiile cu privire la protecția pietonilor să se aplice nu numai vehiculelor a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, ci și, după o perioadă tranzitorie limitată, vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ care depășesc această limită.
- (8) În vederea ameliorării protecției pietonilor într-un stadiu cât mai incipient, constructorii care doresc să depună cereri de omologare de tip în conformitate cu noile cerințe înainte ca acestea să devină obligatorii ar trebui să aibă această posibilitate cu condiția ca măsurile necesare de punere în aplicare să fie deja în vigoare.
- (9) Măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (10) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte dispoziții de natură tehnică pentru punerea în aplicare a cerințelor referitoare la teste și a măsurilor de punere în aplicare pe baza rezultatelor monitorizărilor. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (11) Pentru a asigura o tranziție fără impedimente de la dispozițiile Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE la prezentul regulament, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată pentru o anumită perioadă după intrarea sa în vigoare.
- (12) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume realizarea pieței interne prin introducerea unor cerințe tehnice comune în ceea ce privește protecția pietonilor, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de statele membre și, având în vedere amploarea acestuia, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe cu privire la construcția și funcționarea autovehiculelor și sistemelor de protecție frontală, pentru a reduce numărul și gravitatea vătămarilor suferite de pietoni și de alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor care sunt loviți de suprafețele frontale ale vehiculelor și pentru a evita acest tip de coliziuni.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică:
- (a) autovehiculelor de categoria M₁ astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2007/46/CE și la punctul 1 al secțiunii A din anexa II la aceasta, sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol;
- (b) autovehiculelor de categoria N₁ astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2007/46/CE și la punctul 2 al secțiunii A din anexa II la aceasta, sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol;

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(c) sistemelor de protecție frontală montate ca echipament original pe vehiculele menționate la literele (a) și (b) sau furnizate ca unități tehnice separate destinate montării pe acest tip de vehicule.

(2) Secțiunile 2 și 3 din anexa I la prezentul regulament nu se aplică:

(a) vehiculelor din categoria N_1 ; și

(b) vehiculelor din categoria M_1 care sunt derivate din categoria N_1 , a căror masă maximă depășește 2 500 kg,

unde „punctul R” al poziției șoferului este situat fie înaintea axei față, fie longitudinal în spatele axului median transversal în raport cu axul față la maximum 1 100 mm.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „montant A” înseamnă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în afară, care se extinde de la șasiu până la plafonul vehiculului;
2. „sistem de asistență la frânare” înseamnă o funcție a sistemului de frânare care deduce un incident de urgență în care este necesară frânarea dintr-o caracteristică a solicitării de frânare a șoferului și, în aceste condiții:
 - (a) ajută șoferul să obțină o eficiență maximă a frânării; sau
 - (b) este suficientă pentru a declanșa ciclul complet al sistemului de frânare antiblocare (ABS);
3. „bară de protecție” înseamnă orice structură exterioară situată în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului, inclusiv accesorii ale acesteia, care este destinată să protejeze vehiculul în cazul implicării într-o coliziune frontală la viteză mică cu alt vehicul; cu toate acestea nu include niciun sistem de protecție frontală;
4. „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, este destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare, în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;
5. „masă maximă” înseamnă masa sarcinii maxime admisibile din punct de vedere tehnic, declarată de constructor în temeiul punctului 2.8 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
6. „vehicule de categoria N_1 derivate din categoria M_1 ” înseamnă acele vehicule de categoria N_1 care, începând din fața montantului A, au aceeași structură generală și aceeași formă ca și categoria de vehicule preexistente M_1 ;

7. „vehicule de categoria M_1 derivate din categoria N_1 ” înseamnă acele vehicule de categoria M_1 care, începând din fața montantului A, au aceeași structură generală și aceeași formă ca și ale unui vehicul preexistent din categoria N_1 .

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE CONSTRUCTORILOR

Articolul 4

Cerințe tehnice

(1) În conformitate cu articolul 9, constructorii garantează că vehiculele introduse pe piață sunt echipate cu sisteme de asistență la frânare cu omologare de tip, în conformitate cu cerințele anexei I secțiunea 4 și că îndeplinesc cerințele secțiunilor 2 și 3 din aceeași anexă.

(2) În conformitate cu articolul 10, constructorii garantează că sistemele de protecție frontală montate ca echipamente originale pe vehicule introduse pe piață sau furnizate ca unități tehnice separate îndeplinesc cerințele secțiunilor 5 și 6 din anexa I.

(3) Constructorii pun la dispoziție autorităților de omologare informațiile corespunzătoare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale vehiculelor și ale sistemelor de protecție frontale. Aceste informații conțin datele necesare pentru controlul funcționării tuturor dispozitivelor de siguranță activă instalate pe vehicule.

(4) În cazul sistemelor de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate, constructorii trebuie să pună la dispoziția autorităților de omologare informațiile corespunzătoare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale acestor sisteme.

(5) Sistemele de protecție frontală, ca și unități tehnice separate, nu pot fi distribuite, oferite spre vânzare sau vândute în cazul în care nu sunt însoțite de o listă de tipuri de vehicule pentru care sistemul de protecție frontală este omologat, precum și de instrucțiuni clare de asamblare. Instrucțiunile de asamblare conțin instrucțiuni specifice privind instalarea, inclusiv modalitățile de fixare pe vehiculele pentru care unitatea a fost omologată, pentru a permite montarea componentelor omologate pe acel vehicul într-un mod care respectă dispozițiile relevante din secțiunea 6 a anexei I.

(6) Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care stabilesc dispozițiile de natură tehnică pentru aplicarea cerințelor prevăzute în anexa I. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Articolul 5

Cererea de omologare CE de tip

(1) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 1 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea.

(2) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 2 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește echiparea sa cu un sistem de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea, echipat cu un sistem de protecție frontală. La cererea respectivului serviciu tehnic, constructorul trebuie, de asemenea, să prezinte componente sau eșantioane specifice ale materialelor utilizate.

(3) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 3 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unei unități tehnice separate pentru un tip de sistem de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un exemplar al sistemului de protecție frontală pentru care se solicită omologarea. În cazul în care serviciul tehnic respectiv consideră necesar, acesta poate solicita prezentarea de exemplare suplimentare. Denumirea comercială sau marca solicitantului, precum și denumirea tipului trebuie să fie indicate în mod clar și indelebil pe exemplare. Constructorul ia măsuri pentru afișarea obligatorie ulterioară a mărcii de omologare CE de tip.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚILOR STATELOR MEMBRE

Articolul 6

Acordarea omologării CE de tip

(1) În cazul în care sunt îndeplinite cerințele relevante, autoritatea de omologare acordă omologarea CE de tip și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

(2) Pentru secțiunea 3 a numărului de omologare de tip respectiv, se folosește una dintre următoarele litere:

(a) Pentru omologarea vehiculelor în ceea ce privește protejarea pietonilor:

— „A” dacă vehiculul este conform cu secțiunea 2 din anexa I;

— „B” dacă vehiculul este conform cu secțiunea 3 din anexa I.

(b) Pentru omologarea unui vehicul în ceea ce privește dotarea sa cu sistem de protecție frontală sau pentru omologarea unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată:

— „A” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 și 5.3;

— „B” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 și 5.3;

— „X” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 și 5.3.

(3) O autoritate de omologare nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul sau unui alt sistem de protecție frontală.

(4) În scopul aplicării alineatului (1), autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu următoarele:

(a) modelul prevăzut în partea 1 a anexei III pentru un tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor;

(b) modelul prevăzut în partea 2 a anexei III pentru un tip de vehicul echipat cu un sistem de protecție frontală;

(c) modelul prevăzut în partea 3 a anexei III pentru un tip de sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată.

Articolul 7

Marca de omologare CE de tip

Fiecare sistem de protecție frontală omologat în conformitate cu prezentul regulament, în cadrul omologării de tip a unui vehicul în ceea ce privește echiparea acestuia cu un sistem de protecție frontală sau al omologării de tip a unui sistem de protecție frontală de furnizat ca unitate tehnică separată trebuie să fie în conformitate cu cerințele prezentului regulament și primește și, prin urmare, poartă un marcaj de omologare CE de tip, stabilit în conformitate cu dispozițiile din anexa IV.

Articolul 8

Modificarea tipului și a omologărilor

Orice modificare a părții vehiculului situată în fața montanților A sau a sistemului de protecție frontală care afectează structura, dimensiunile principale, materialele suprafețelor exterioare ale vehiculului, metodele de fixare sau dispunerea externă sau internă a componentelor și care poate avea o influență semnificativă asupra rezultatelor testelor se consideră o modificare, în temeiul articolului 13 din Directiva 2007/46/CE și, prin urmare, necesită o nouă cerere de omologare de tip.

Articolul 9

Calendar de punere în aplicare pentru vehicule

(1) Începând de la data prevăzută la articolul 16 paragraful al doilea, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 2 sau 3 a anexei I;
- (c) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunile 2 și 4 sau în secțiunile 3 și 4 ale anexei I;

(2) Începând de la 24 februarie 2011, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I la prezentul regulament:

- (a) vehiculele de categoria M_1 ;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg.

(3) Începând de la 24 februarie 2013, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;

(4) Începând de la 31 decembrie 2012, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 2 sau în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg.

(5) Începând de la 24 februarie 2015, autoritățile naționale refuză, din motive legate de protecția pietonilor, acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă depășește 2 500 kg și care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunile 3 și 4 ale anexei I;

(6) Începând de la 24 august 2015, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I la prezentul regulament.

(7) Începând de la 24 februarie 2018, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament.

(8) Începând de la 24 august 2019, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament;
- (b) vehiculele de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament.

(9) Fără a aduce atingere alineatelor (1)–(8) din prezentul articol și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (6), în cazul în care un constructor solicită acest lucru, autoritățile naționale nu pot, din motive legate de protecția pietonilor, refuza acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip nou de vehicul sau interzice înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a unui nou vehicul, dacă vehiculul în cauză respectă dispozițiile de natură tehnică prevăzute în secțiunea 3 sau 4 a anexei I.

Articolul 10**Aplicarea regulamentului la sistemele de protecție frontală**

(1) Autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip nou de vehicul în ceea ce privește echiparea acestuia cu un sistem de protecție frontală sau omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate pentru un tip nou de sistem de protecție frontală, care nu este în conformitate cu cerințele prevăzute în secțiunile 5 și 6 din anexa I.

(2) Autoritățile naționale, din motive legate de sistemele de protecție frontală, consideră certificatele de conformitate ca ne-maifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu îndeplinesc cerințele prevăzute în secțiunile 5 și 6 din anexa I la prezentul regulament.

(3) Cerințele stabilite în secțiunile 5 și 6 din anexa I la prezentul regulament se aplică, în sensul articolului 28 din Directiva 2007/46/CE, sistemelor de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate.

Articolul 11**Sisteme de evitare a coliziunilor**

(1) În urma evaluării efectuate de Comisie, vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor pot să nu îndeplinească cerințele referitoare la teste stabilite în secțiunile 2 și 3 din anexa I pentru a primi omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip de vehicule, în ceea ce privește protecția pietonilor, pentru a fi vândute, înmatriculate sau introduse în circulație.

(2) Comisia prezintă evaluarea Parlamentului European și Consiliului, însoțită, dacă este cazul, de propuneri de modificare a prezentului regulament.

Orice măsuri propuse asigură niveluri de protecție cel puțin echivalente, în termeni de eficiență reală, celor prevăzute în secțiunile 2 și 3 din anexa I.

Articolul 12**Monitorizarea**

(1) Autoritățile naționale transmit Comisiei rezultatele monitorizării menționate la punctele 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, anual și cel târziu până la data de 28 februarie a anului următor celui în care au fost culese datele.

Obligația de a transmite aceste rezultate încetează de la 24 februarie 2014.

(2) Comisia poate, pe baza rezultatelor monitorizării realizate în conformitate cu secțiunile 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, să adopte măsuri de punere în aplicare, după caz.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

(3) Comisia monitorizează, pe baza informațiilor pertinente transmise de autoritățile de omologare și de părțile interesate, precum și pe baza unor studii independente, evoluțiile tehnice în domeniul cerințelor de siguranță pasivă consolidată, al sistemului de asistență la frânare și al altor tehnologii de siguranță activă care pot ameliora protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

(4) Până la 24 februarie 2014, Comisia examinează fezabilitatea și aplicarea oricărui astfel de cerințe sporite în materie de siguranță pasivă. Aceasta examinează funcționarea prezentului regulament în ceea ce privește utilizarea și eficacitatea sistemului de asistență la frânare și ale altor tehnologii de siguranță activă.

(5) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit, după caz, de propuneri în legătură cu acest subiect.

Articolul 13**Sancțiuni**

(1) Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea de către constructori a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre transmit Comisiei textele dispozițiilor în cauză până la 24 august 2010, comunicând neîntârziat și toate modificările ulterioare ale acestor dispoziții.

(2) Printre tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni se află cel puțin următoarele:

- (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;
- (b) falsificarea rezultatelor la testele pentru omologarea de tip;
- (c) nedeclararea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la retragerea omologării de tip;
- (d) refuzul de a acorda acces la informații.

CAPITOLUL IV**DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII****Articolul 14****Modificări ale Directivei 2007/46/CE**

Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.

*Articolul 15***Abrogare**

Directivele 2003/102/CE și 2005/66/CE se abrogă de la data prevăzută la articolul 16 paragraful al doilea din prezentul regulament.

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 ianuarie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

*Articolul 16***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulamentul intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Acesta se aplică de la 24 noiembrie 2009, cu excepția articolului 4 alineatul (6) și a articolului 9 alineatul (9) care se aplică de la data intrării în vigoare și a articolului 9 alineatele (2)-(8) care se aplică de la datele prevăzute la respectivul articol.

Pentru Consiliu
Președintele
A. VONDRA

LISTA ANEXELOR

- Anexa I Dispoziții de natură tehnică pentru testarea vehiculelor și a sistemelor de protecție frontală
- Anexa II Modele de documente informative ce trebuie furnizate de constructor
- | | |
|----------|--|
| Partea 1 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor |
| Partea 2 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală |
| Partea 3 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată |
- Anexa III Modele de certificate de omologare CE de tip
- | | |
|----------|---|
| Partea 1 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor |
| Partea 2 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală |
| Partea 3 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată |
- Anexa IV Marca de omologare CE de tip
- | | |
|----------|---|
| Apendice | Exemplu de marcă de omologare CE de tip |
|----------|---|
- Anexa V Modificări la Directiva 2007/46/CE

ANEXA I

Dispoziții de natură tehnică pentru testarea vehiculelor și a sistemelor de protecție frontală

1. În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:
 - 1.1. „muchia anterioară a capotei” reprezintă partea din față a structurii exterioare, în partea de sus a caroseriei, care cuprinde capota și aripile, elementele superioare și laterale ale cutiei farurilor și orice alte elemente montate;
 - 1.2. „linia de referință a marginii anterioare a capotei” înseamnă linia geometrică a punctelor de contact dintre o linie dreaptă de 1 000 mm lungime și suprafața frontală a capotei, atunci când linia dreaptă, menținută paralelă cu planul longitudinal vertical al vehiculului și înclinată spre spate cu 50° și cu marginea inferioară la 600 mm deasupra solului, este deplasată peste marginea anterioară a capotei, în contact cu aceasta. Pentru vehicule care au suprafața superioară a capotei înclinată în jur de 50°, astfel încât linia dreaptă face un contact continuu sau contacte multiple, în loc să aibă doar un contact punctiform, linia de referință este determinată cu linia dreaptă înclinată spre spate la un unghi de 40°. La vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea inferioară a liniei drepte, punctul de contact se consideră ca fiind linia de referință a marginii anterioare a capotei, în acea poziție laterală. Pentru vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea superioară a liniei drepte, linia geometrică trasată de 1 000 mm se va utiliza ca linie de referință a marginii anterioare a capotei în acea poziție laterală. Marginea superioară a barei de protecție este considerată, de asemenea, ca margine anterioară a capotei în sensul prezentului regulament, în cazul în care este atinsă de linia dreaptă în cursul acestei proceduri;
 - 1.3. „linia trasată de 1 000 mm” înseamnă linia geometrică descrisă pe suprafața superioară frontală de un capăt al unei benzi flexibile lungi de 1 000 mm, menținută într-un plan vertical paralel cu axa vehiculului și este deplasată de-a lungul părții anterioare a barei de protecție a capotei și sistemului de protecție frontală. Banda este menținută întinsă pe întreg parcursul operațiunii, cu un capăt în contact cu nivelul de referință al solului, în plan vertical sub fața anterioară a barei de protecție și cu celălalt capăt menținut în contact cu suprafața superioară frontală. Vehiculul se află în situație normală de rulare;
 - 1.4. „fața capotei” reprezintă structura exterioară care cuprinde suprafața superioară a tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și structurilor poziționate în spatele acestora. Prin urmare, cuprinde capota, aripile, tăblia din față, axul ștergătoarelor, partea inferioară a cadrului parbrizului, dar nu se limitează la acestea;
 - 1.5. „suprafața superioară frontală” este structura exterioară care cuprinde suprafețele superioare ale tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și a structurilor din spatele acestora;
 - 1.6. „nivelul de referință la sol” înseamnă planul orizontal paralel cu nivelul solului, reprezentând nivelul solului pentru un vehicul în repaus pe o suprafață plană, cu frâna de mână trasă, în situație normală de rulare;
 - 1.7. „situație normală de rulare” înseamnă comportamentul vehiculului în stare de funcționare, plasat pe sol, cu pneurile umflate la presiunea recomandată și cu roțile din față orientate spre înainte, pe axa vehiculului, cu toate circuitele umplute la maximum cu toate fluidele necesare pentru funcționarea vehiculului, cu toate echipamentele standard furnizate de constructorul vehiculului, cu o masă de 75 kg plasată pe scaunul conducătorului auto și o masă de 75 kg plasată pe scaunul pasagerului din față și cu suspensia fixată pentru o viteză de rulare de 40 km/h sau 35 km/h în condiții normale de funcționare specificate de constructor (în special pentru vehicule cu suspensie activă sau un dispozitiv de reglare automată a înălțimii);
 - 1.8. „parbriz” înseamnă partea frontală de sticlă a vehiculului, care întrunește toate cerințele relevante ale anexei I la Directiva 77/649/CEE a Consiliului din 27 septembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la câmpul de vizibilitate al conducătorului auto din interiorul unui autovehicul ⁽¹⁾;
 - 1.9. „Criteriul de performanță al capului” (HPC) înseamnă un calcul, pe o perioadă specificată, al accelerației maxime rezultante în timpul impactului. Se calculează din rezultanta accelerației ca funcție de timp, ca maximum (depinzând de t_1 și t_2) ecuației:

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

În această ecuație „a” este accelerația rezultantă ca multiplu de „g”, iar t_1 și t_2 sunt cele două momente (exprimate în secunde) din timpul impactului care definesc începutul și sfârșitul înregistrării pentru care HPC reprezintă valoarea maximă. Valorile HPC pentru care intervalul de timp ($t_1 - t_2$) este mai mare de 15 ms nu sunt luate în considerare pentru calculul valorii maxime;

(¹) JO L 267, 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. „raza curbării” înseamnă raza arcului unui cerc care se apropie cel mai mult de forma rotunjită a componentei în cauză.

2. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:

- 2.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:

Trebuie realizat unul dintre următoarele teste:

- (a) coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 21,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 200 g.

- (b) coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

- 2.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește posibila valoare țintă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de lovire se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 300 Nm.

Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

- 2.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:

Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. HPC nu depășește 1 000 pe 2/3 din suprafața de încercare a capotei și 2 000 pentru restul de 1/3 din această suprafață.

- 2.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu parbrizul:

Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,8 kg. Valoarea HPC se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 1 000.

Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

3. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:

- 3.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:

Trebuie realizat unul dintre următoarele teste:

- (a) Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 19,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 170 g.

În plus, constructorul poate alege o lățime de încercare a barei de protecție de până la 264 mm în total, unde accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 250 g.

- (b) Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

- 3.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:
- Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp se compară cu maximum posibil de 5,0 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire se compară cu maximum posibil de 300 Nm.
- Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.
- 3.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:
- Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. HPC respectă cerințele de la punctul 3.5.
- 3.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu fața capotei:
- Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,5 kg. HPC respectă cerințele de la punctul 3.5.
- 3.5. HPC înregistrat nu trebuie să depășească 1 000 pe jumătatea suprafeței de încercare a modelului de cap de copil și, în plus, nu trebuie să depășească 1 000 pe 2/3 din suprafețele de încercare combinate ale modelului de cap de copil și adult. Criteriul de performanță al capului (HPC) al suprafeței rămase nu poate depăși 1 700 pentru ambele modele de cap.
4. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:
- 4.1. Un test de referință pentru identificarea punctului de declanșare a sistemului de frânare antiblocare (ABS).
- 4.2. Un test pentru a verifica dacă funcționarea sistemului de asistență la frânare permite obținerea decelerației maxime a vehiculului.
5. Trebuie realizate următoarele teste la sistemele de protecție frontală (FPS):
- 5.1. Este necesară realizarea unuia dintre următoarele teste cu model de picior, conform punctelor 5.1.1 sau 5.1.2:
- 5.1.1. Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu FPS:
- Toate testele se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h.
- 5.1.1.1. Pentru un FPS omologat pentru echiparea vehiculelor care respectă cerințele secțiunii 2, unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 21,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 200 g.
- 5.1.1.2. Pentru un FPS omologat pentru echiparea vehiculelor care respectă cerințele secțiunii 3, unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 19,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 170 g.
- 5.1.1.3. Pentru un FPS omologat pentru utilizare exclusivă la vehicule care nu respectă secțiunea 2 sau secțiunea 3, testele stabilite la punctele 5.1.1.1 și 5.1.1.2 pot fi înlocuite cu testele stabilite fie la punctul 5.1.1.3.1, fie la punctul 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 24,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 7,5 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 215 g.
- 5.1.1.3.2. Se efectuează două teste, unul pe un vehicul cu FPS montat și altul pe un vehicul fără FPS montat. Cele două teste se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de omologare corespunzătoare. Valorile unghiului maxim de flexiune dinamică a genunchiului, a deplasării dinamice maxime prin forfecare a genunchiului și a accelerației măsurate la extremitatea superioară a tibiei se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu sistem de protecție frontală nu trebuie să depășească 90 % din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un sistem de protecție frontală.

5.1.2. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu FPS:

Toate testele se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h.

5.1.2.1. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

5.1.2.2. Pentru un FPS omologat pentru utilizare exclusivă la vehicule care nu respectă secțiunea 2 sau secțiunea 3, testele stabilite la punctul 5.1.2.1 pot fi înlocuite cu testele stabilite fie la punctul 5.1.2.2.1, fie la punctul 5.1.2.2.2.

5.1.2.2.1. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 9,4 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 640 Nm.

5.1.2.2.2. Se efectuează două teste, unul pe un vehicul cu FPS montat și altul pe un vehicul fără FPS montat. Cele două teste se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de omologare corespunzătoare. Valorile sumei instantanee a forțelor de impact și ale momentului de flexiune pe elementul de impact se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu FPS nu trebuie să depășească 90 % din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un FPS.

5.2. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a FPS

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp, la partea superioară și inferioară a elementului de impact, nu ar trebui să depășească o valoare maximă posibilă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de impact nu trebuie să depășească o valoare maximă posibilă de 300 Nm. Ambele rezultate se înregistrează în vederea monitorizării.

5.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală

Testul se efectuează la o viteză de impact de 35 km/h, folosind un element de impact de 3,5 kg, în formă de cap de copil/adult de talie mică. HPC, calculat pe baza rezultantei accelerațiilor, nu trebuie să depășească în nici un caz valoarea 1 000.

6. Dispoziții privind construcția și instalarea FPS:

6.1. Următoarele cerințe se aplică atât FPS montate pe vehicule noi, cât și FPS furnizate ca unități tehnice separate, pentru a fi montate pe vehicule specifice.

6.1.1. Componentele FPS trebuie să fie proiectate astfel încât toate suprafețele rigide care pot fi atinse de o sferă de 100 mm să aibă o rază de curbură minimă de 5 mm.

6.1.2. Masa totală a FPS, inclusiv a tuturor consolelor și elementelor de fixare, nu trebuie să depășească 1,2 % din masa maximă a vehiculului pentru care este conceput, cu o valoare maximă de 18 kg.

6.1.3. Înălțimea FPS, atunci când este montat pe un vehicul, nu trebuie să fie mai înaltă cu mai mult de 50 mm față de linia de referință a marginii anterioare a capotei.

6.1.4. FPS nu trebuie să mărească lățimea vehiculului pe care este montat. În cazul în care lățimea totală a FPS reprezintă mai mult de 75 % din lățimea vehiculului, capetele FPS trebuie să fie îndoite către suprafața externă, pentru a minimiza riscul de agățare. Se consideră că această cerință este îndeplinită dacă FPS este încorporat sau integrat în caroserie sau dacă extremitatea FPS este îndoită astfel încât să nu poată fi atinsă de o sferă de 100 mm, iar spațiul dintre extremitatea FPS și partea înconjurătoare a caroseriei nu depășește 20 mm.

6.1.5. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 6.1.4, spațiul dintre componentele FPS și suprafața exterioară de dedesubt nu trebuie să depășească 80 mm. Discontinuitățile locale în conturul general al părții de dedesubt a caroseriei (cum ar fi deschiderile grilelor, prizelor de aer etc.) se ignoră.

6.1.6. În orice poziție laterală de-a lungul vehiculului, pentru a păstra beneficiile barei de protecție a vehiculului, distanța longitudinală dintre extremitatea anterioară a barei de protecție și extremitatea anterioară a FPS nu trebuie să depășească 50 mm.

6.1.7. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să reducă în mod semnificativ eficacitatea barei de protecție. Această cerință se consideră ca fiind îndeplinită în cazul în care există cel mult două componente verticale și nici o componentă orizontală a FPS care se suprapun peste bara de protecție.

- 6.1.8. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să fie înclinat în față în raport cu axa verticală. Părțile superioare ale FPS nu trebuie să depășească, în sus sau în spate (spre parbriz), cu mai mult de 50 mm linia de referință a marginii anterioare a capotei vehiculului cu FPS înlăturat.
- 6.1.9. Conformitatea cu cerințele omologărilor de tip al vehiculelor nu trebuie să fie compromisă de montarea unui FPS.
7. Prin derogare de la secțiunile 2, 3 și 5, autoritatea de omologare competentă poate considera că cerințele pentru oricare dintre testele stabilite în acestea sunt îndeplinite de orice test echivalent, derulat în conformitate cu cerințele altui test în temeiul prezentei anexe.
-

*ANEXA II***Modele de documente informative ce trebuie furnizate de constructor**

Partea 1

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Partea 2

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Partea 3

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

PARTEA 1

MODEL

Document informativ nr. ... referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ^(c):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul):

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

1.6. Poziția și așezarea motorului:

9. CAROSERIA

9.1. Tipul caroseriei:

9.2. Materialele utilizate și metode de construcție:

9.23. Protecția pietonilor

9.23.1. Se furnizează o descriere detaliată a vehiculului, cuprinzând fotografii și desene, privind structura, dimensiunile, liniile de referință semnificative și materialele componente ale părții frontale a vehiculului (interior și exterior). Descrierea cuprinde informații privind orice sistem de protecție activă instalat.

PARTEA 2

MODEL

Document informativ nr. ... privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografii, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ^(c):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și modul de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul)

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

2. MASE ȘI DIMENSIUNI: (în kg și mm) (a se vedea desenul dacă este cazul)

2.8. Masa maximă cu încărcătură admisibilă din punct de vedere tehnic, cum este declarată de către constructor:

2.8.1. Distribuția acestei mase pe axe (max. și min.):

9. CAROSERIA

9.1. Tipul caroseriei:

9.24. Sistem de protecție frontală

9.24.1. Dispunere generală (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

- 9.24.2. Desene și/sau fotografii, în cazul în care sunt relevante, ale grilelor de admisie a aerului, grilei radiatorului, elementelor decorative, insinelor, emblemelor și ale elementelor încastrate, precum și ale oricăror altor proiecții externe și părți ale suprafeței exterioare care pot fi considerate ca fiind esențiale (de exemplu, echipamentul de iluminat). În cazul în care componentele enumerate în prima teză nu sunt esențiale, în scopul documentării, ele pot fi înlocuite cu fotografii, însoțite, în cazul în care este necesar, de informații privind dimensiunile, și/sau cu un text:
- 9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montare, inclusiv cerințe privind cuplurile:
- 9.24.4. Desen al barelor de protecție:
- 9.24.5. Desen al liniei podelei la extremitatea din față a vehiculului:

PARTEA 3

MODEL

Document informativ nr. ... referitor la omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

0.8. Denumirea și adresa uzinei/uzinelor de asamblare:

0.9. Denumirea și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul):

1. DESCRIEREA DISPOZITIVULUI

1.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene):

1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare, inclusiv cuplurile necesare:

1.3. Enumerarea tipurilor de vehicule la care se poate monta:

1.4. Orice restricții de utilizare și condiții de montare:

^(b) Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau de unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile din secțiunea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg (există cazuri în care nu trebuie să se ștergă nimic, atunci când există mai multe variante posibile).

ANEXA III

Modele de certificate de omologare CE de tip

Partea 1

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Partea 2

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Partea 3

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

PARTEA 1

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare prin ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tipul:
 - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) în cazul în care este (sunt) disponibilă (disponibile)
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽⁴⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.8. Numele și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul) (a se vedea addendumul)
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:
4. Numărul raportului de testare:

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁴⁾ În conformitate cu definițiile de la secțiunea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

5. Observații (dacă este cazul) (a se vedea addendumul)
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție:
 - 1.2. Amplasarea motorului: față/spate/central ⁽¹⁾
 - 1.3. Transmisie: roată față: roată spate ⁽¹⁾
 - 1.4. Masa vehiculului supus testului [astfel cum este definit în conformitate cu punctul 1.7 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009]:
 - Punte față:
 - Punte spate:
 - Total:
 - 1.5. Rezultatele testului în conformitate cu cerințele anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:
 - 1.5.1. Rezultatele testului de la secțiunea 2:

Test	Valori înregistrate		Reușită/ nereușită ⁽¹⁾
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	 kN	⁽²⁾
	Moment de încovoiere	 Nm	⁽²⁾
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC în zona A [12 rezultate ⁽³⁾]		
	Valorile HPC în zona B [6 rezultate ⁽³⁾]		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,8 kg) cu parbrizul	Valorile HPC [5 rezultate ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate la secțiunea 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009.

⁽²⁾ Numai în scop de monitorizare.

⁽³⁾ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

1.5.2. Rezultatele testului de la secțiunea 3:

Test	Valori înregistrate		Reușită/ nereușită ⁽¹⁾
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție: (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	 kN	⁽²⁾
	Moment de încovoiere	 Nm	⁽²⁾
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC [9 rezultate ⁽³⁾]		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,5 kg) cu fața capotei	Valorile HPC [9 rezultate ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate în secțiunea 3 a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009.

⁽²⁾ Numai în scop de monitorizare.

⁽³⁾ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

Observații: (de exemplu, valabile pentru vehiculele cu volan pe partea stângă sau pe partea dreaptă)

1.5.3. Cerințele de la secțiunea 4:

Furnizarea informațiilor privind sistemul de frânare ⁽¹⁾	
Observații ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ De furnizat informații referitoare la modul de funcționare a sistemului.

⁽²⁾ De furnizat informații referitoare la testul de verificare a sistemului.

PARTEA 2

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare prin ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tip:
 - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽⁴⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁴⁾ În conformitate cu definițiile de la secțiunea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (după caz): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:
4. Numărul raportului de testare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare, dacă este cazul:
2. Observații:
3. Rezultatele testelor în conformitate cu cerințele de la secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:

Test	Valori înregistrate		Admise/ respinse
Test de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală — 3 poziții de testare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	Nm	
Test de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)		

PARTEA 3

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare de ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe sistemul de protecție frontală ⁽³⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcatului:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

4. Numărul raportului de testare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... privind omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Metoda de fixare:
 - 1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare:
 - 1.3. Lista vehiculelor la care se poate monta sistemul de protecție frontală, precum și orice restricții de utilizare și condițiile necesare pentru montare:
.....
2. Observații:
3. Rezultatele testelor în conformitate cu cerințele de la secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:

Test	Valori înregistrate		Admise/ respinse
Test de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală — 3 poziții de testare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	Nm	
Test de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)		

ANEXA IV

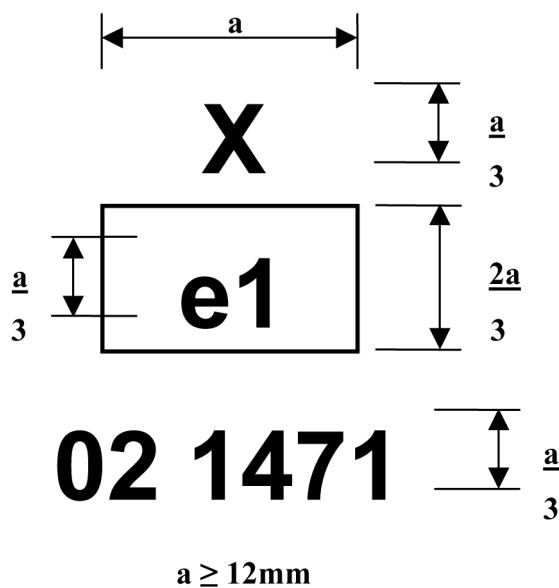
MARCA DE OMOLOGARE CE DE TIP

1. Această marcă este formată din următoarele elemente:
 - 1.1. un dreptunghi în jurul literei minuscule „e” urmat de numărul sau literele distinctive ale statului membru care a acordat omologarea CE de tip
 - 1 pentru Germania
 - 2 pentru Franța
 - 3 pentru Italia
 - 4 pentru Țările de Jos
 - 5 pentru Suedia
 - 6 pentru Belgia
 - 7 pentru Ungaria
 - 8 pentru Republica Cehă
 - 9 pentru Spania
 - 11 pentru Regatul Unit
 - 12 pentru Austria
 - 13 pentru Luxemburg
 - 17 pentru Finlanda
 - 18 pentru Danemarca
 - 19 pentru România
 - 20 pentru Polonia
 - 21 pentru Portugalia
 - 23 pentru Grecia
 - 24 pentru Irlanda
 - 26 pentru Slovenia
 - 27 pentru Slovacia
 - 29 pentru Estonia
 - 32 pentru Letonia
 - 34 pentru Bulgaria
 - 36 pentru Lituania
 - 49 pentru Cipru
 - 50 pentru Malta
 - 1.2. În apropierea dreptunghiului, „numărul de omologare de bază”, inclus în secțiunea 4 a numărului de omologare menționat în anexa VII la Directiva 2007/46/CE precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial atribuit celei mai recente modificări tehnice majore la prezentul regulament la data la care a fost acordată omologarea CE de tip. Numărul secvențial pentru prezentul regulament este 02.
 - 1.3. Următoarele litere adiționale plasate deasupra dreptunghiului:
 - 1.3.1. „A” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat în conformitate cu cerințele de la punctul 5.1.1.1 din anexa I și că este adecvat pentru dotarea vehiculelor care respectă cerințele de la secțiunea 2 din anexa I.
 - 1.3.2. „B” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat în conformitate cu cerințele de la punctul 5.1.1.2 din anexa I și că este adecvat pentru dotarea vehiculelor care respectă cerințele de la secțiunea 3 din anexa I.

- 1.3.3. „X” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la punctul 5.1.1.3 sau 5.1.2.2 din anexa I în ceea ce privește testul care utilizează ca element de impact un model de picior și este adecvat numai pentru dotarea vehiculelor care nu respectă cerințele de la secțiunea 2 sau 3 din anexa I.
 - 1.4. Marca de omologare CE de tip trebuie să fie clar lizibilă, să nu poată fi ștearsă și să fie clar vizibilă atunci când este instalată pe vehicul.
 - 1.5. Un exemplu de marcă de omologare de tip este prezentat în apendicele la prezenta anexă.
-

Apendice

Exemplu de marcă de omologare CE de tip



Dispozitivul care poartă marca de omologare CE de tip prezentat mai sus este un sistem de protecție frontală omologat în Germania (e1) în temeiul prezentului regulament (02) cu numărul de omologare de bază 1471.

Litera „X” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la secțiunea 5.1.1.3 sau 5.1.2.2 din anexa I în ceea ce privește testul care utilizează ca element de impact un model de picior.

ANEXA V

Modificări la Directiva 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa I, secțiunea 9.24 se înlocuiește cu următorul text:

„9.24. Sisteme de protecție frontală

9.24.1. Vedere de ansamblu (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

9.24.2. Desene și/sau fotografii, dacă este cazul, ale grilelor de admisie a aerului, grilei radiatorului, elementelor decorative, insinelor, emblemelor și ale elementelor încastate, precum și ale oricăror altor proiecții externe și părți ale suprafeței exterioare care pot fi considerate ca fiind esențiale (de exemplu, echipamentul de iluminat). În cazul în care componentele enumerate în prima teză nu sunt esențiale, ele pot fi înlocuite, în scopul documentării, cu fotografii, însoțite, dacă este cazul, de informații privind dimensiunile și/sau de un text:

9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montaj, inclusiv cerințe privind cuplurile:

9.24.4. Desen al barelor de protecție:

9.24.5. Desen al liniei podelei la partea din față a vehiculului:”

2. În anexa III partea I secțiunea A, punctul 9.24 se înlocuiește cu următorul text:

„9.24. Sisteme de protecție frontală

9.24.1. Vedere de ansamblu (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montare, inclusiv cerințe privind cuplurile:”

3. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) În partea I:

- (i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58. Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	L 35, 4.2.2009, p. 1	X				X”						
---------------------------	-------------------------------	----------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

- (ii) Nota de subsol 7 se elimină.

- (iii) Punctul 60 se elimină.

(b) În appendice:

- (i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	L 35, 4.2.2009, p. 1	N/A (*)
------	----------------------	-------------------------------	----------------------	---------

- (*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

- (ii) Punctul 60 se elimină.

4. În anexa VI, appendicele se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009”		
------	----------------------	--------------------------------	--	--

(b) Punctul 60 se elimină.

5. Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) În appendicele 1:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	X	N/A (*)		
------	----------------------	-------------------------------	---	---------	--	--

(*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

(ii) Punctul 60 se elimină.

(b) În appendicele 2:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	N/A			N/A”						
------	----------------------	-------------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--

(ii) Punctul 60 se elimină.

(c) În appendicele 3:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	X”
------	----------------------	-------------------------------	----

(ii) Punctul 60 se elimină.

(d) În appendicele 4:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009			N/A (*)						
------	----------------------	-------------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

(ii) Punctul 60 se elimină.

REGULAMENTUL (CE) nr. 79/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
din 14 ianuarie 2009
privind omologarea de tip a autovehiculelor pe bază de hidrogen și de modificare a Directivei
2007/46/CE
(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia se asigură libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și capitalului. În acest scop, un sistem cuprinzător de omologare CE de tip este aplicat pentru vehicule. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește propulsia pe bază de hidrogen ar trebui armonizate pentru a se evita adoptarea unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a garanta buna funcționare a pieței interne, asigurând, în același timp, un nivel ridicat de protecție a mediului și a siguranței publice.

(2) Prezentul regulament este un regulament individual în sensul procedurii de omologare CE de tip prevăzut de Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ⁽³⁾. Prin urmare, anexele IV, VI și XI la respectiva directivă ar trebui să fie modificate în mod corespunzător.

(3) La solicitarea Parlamentului European, o nouă abordare de reglementare a fost introdusă în legislația comunitară privind vehiculele. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească numai dispozițiile fundamentale privind cerințele pentru omologarea de tip a sistemelor și a componentelor pe bază de hidrogen, în timp ce specificațiile tehnice ar trebui stabilite prin măsuri de punere în aplicare adoptate în conformitate cu dispozițiile Deciziei 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽⁴⁾.

(4) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să stabilească cerințele și procedurile de testare privind noile forme de stocare sau utilizare a hidrogenului, componentele hidrogen adiționale și sistemul de propulsie. De asemenea, Comisia ar trebui să fie împuternicită să stabilească proceduri, teste și cerințe specifice privind protecția vehiculelor pe bază de hidrogen în caz de impact, precum și cerințe privind siguranța sistemului integrat. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(5) În sectorul transporturilor, unul dintre principalele scopuri ar trebui să fie o proporție mai mare de vehicule care protejează mediul. Ar trebui să fie depuse eforturi susținute în scopul de a introduce pe piață mai multe vehicule de acest tip. Introducerea vehiculelor cu carburanți alternativi poate îmbunătăți în mod semnificativ calitatea aerului în mediul urban și, prin urmare, sănătatea publică.

(6) Hidrogenul este considerat un mijloc curat de propulsie a vehiculelor în viitor, prefigurând o economie care nu generează poluare, bazată pe reutilizarea materiilor prime și pe resurse regenerabile de energie, dat fiind că vehiculele pe bază de hidrogen nu emit poluanți carbonici, nici gaze cu efect de seră. Dat fiind că hidrogenul este un vector de energie și nu o sursă de energie, caracterul ecologic al propulsiei pe bază de hidrogen depinde de sursa din care se extrage hidrogenul. De aceea, ar trebui să se acorde atenție ca producerea carburanților pe bază de hidrogen să fie realizată într-o manieră durabilă, în măsura posibilului din resurse de energie regenerabile, astfel încât bilanțul de ansamblu privind mediul, cu privire la introducerea hidrogenului sub formă de carburant pentru motoarele vehiculelor, să fie pozitiv.

⁽¹⁾ Aviz emis la 9 iulie 2008.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 3 septembrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 16 decembrie 2008.

⁽³⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (7) Grupul la nivel înalt CARS 21 a afirmat în raportul său final că „eforturile de intensificare a armonizării internaționale a reglementărilor privind autovehiculele ar trebui continuate acolo unde este necesar, pentru a asocia principalele piețe de autovehicule și pentru a extinde armonizarea la domenii încă neacoperite, în special în cadrul acordurilor UNECE din 1958 și din 1998”. Pentru a se conforma acestei recomandări, Comisia ar trebui să sprijine în continuare dezvoltarea cerințelor armonizate pe plan internațional pentru motoare de vehicule sub auspiciile UNECE. În special, dacă se adoptă un regulament tehnic general (RTG) privind vehiculele pe bază de hidrogen și cele echipate cu pile de combustie, Comisia ar trebui să analizeze posibilitatea adaptării cerințelor prezentului regulament la cele ale RTG.
- (8) Amestecurile cu hidrogen ar putea fi utilizate drept combustibil de tranziție spre utilizarea hidrogenului pur, pentru a facilita introducerea vehiculelor pe bază de hidrogen în statele membre în care există o infrastructură bună de gaze naturale. Prin urmare, Comisia ar trebui să elaboreze cerințe pentru utilizarea amestecurilor de hidrogen și gaze naturale/biometan, în special utilizarea unui raport al concentrației de hidrogen și gaze naturale care să țină cont de fezabilitatea tehnică și de beneficiile pentru mediu.
- (9) Definirea cadrului de omologare de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen ar contribui la încrederea potențialilor utilizatori și a publicului larg în noua tehnologie.
- (10) Prin urmare, este necesar să se creeze un cadru corespunzător în vederea accelerării introducerii pe piață a vehiculelor cu tehnologii de propulsie inovatoare și a vehiculelor care utilizează carburanți alternativi cu un impact scăzut asupra mediului.
- (11) Majoritatea constructorilor efectuează investiții semnificative în dezvoltarea tehnologiilor pe bază de hidrogen și au început deja să introducă asemenea vehicule pe piață. În viitor, este probabil ca proporția vehiculelor pe bază de hidrogen în cadrul parcului auto să crească. Prin urmare, este necesară specificarea cerințelor comune privind siguranța vehiculelor pe bază de hidrogen. Deoarece producătorii pot utiliza metode diferite de concepție a vehiculelor pe bază de hidrogen, este necesar să se stabilească cerințele de siguranță într-o manieră neutră din punct de vedere tehnologic.
- (12) Este necesar să se stabilească cerințe de siguranță pentru sistemele pe bază de hidrogen și pentru componentele acestora, necesare pentru a obține omologarea de tip.
- (13) În vederea omologării de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen, este necesar să se stabilească cerințe privind instalarea sistemelor pe bază de hidrogen și a componentelor lor pe vehicule.
- (14) Datorită caracteristicilor combustibilului, vehiculele pe bază de hidrogen ar putea necesita un tratament specific din partea serviciilor de salvare. Prin urmare, este necesar să se stabilească cerințe pentru identificarea clară și rapidă a acestor vehicule în scopul de a informa serviciile de salvare cu privire la tipul de carburant prezent în rezervorul vehiculului. Mijloacele de identificare trebuie să servească scopul căruia îi este destinată, fără să fie de natură, în măsura posibilului, să reprezinte o sursă de îngrijorare pentru public.
- (15) Este de asemenea important să se stabilească obligațiile constructorilor de a lua măsurile corespunzătoare în scopul de a preveni o alimentare necorespunzătoare cu carburant a vehiculelor pe bază de hidrogen.
- (16) Vehiculele pe bază de hidrogen pot avea succes pe piață numai dacă în Europa este disponibilă o infrastructură adecvată de stații de alimentare. De aceea, Comisia ar trebui să stabilească măsuri potrivite de sprijinire a dezvoltării în întreaga Europă a unei rețele de stații de alimentare pentru vehiculele pe bază de hidrogen.
- (17) Vehiculele mici inovatoare, desemnate vehicule de categoria L în temeiul legislației privind omologarea CE de tip, sunt considerate utilizatori timpurii ai hidrogenului ca formă de combustibil. Introducerea hidrogenului pentru aceste vehicule necesită mai puțin efort, având în vedere că cerințele tehnice și nivelul de investiție cerut nu sunt atât de mari precum în cazul autovehiculelor de categoria M și N, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE. Până la 1 ianuarie 2010, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a reglementa omologarea de tip a vehiculelor pe bază de hidrogen din categoria L.
- (18) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune în ceea ce privește motoarele de vehicule pe bază de hidrogen, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea acestuia, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la propulsia pe bază de hidrogen și pentru omologarea de tip a componentelor hidrogen și a sistemelor pe bază de hidrogen. De asemenea, prezentul regulament stabilește cerințele privind instalarea unor astfel de componente și sisteme.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică:

1. vehiculelor pe bază de hidrogen din categoria M și N, astfel cum sunt definite în secțiunea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE, inclusiv protecția în caz de impact și securitatea electrică privind asemenea vehicule;
2. componentelor hidrogen concepute pentru autovehicule din categoria M și N, enumerate în anexa I;
3. sistemelor pe bază de hidrogen concepute pentru autovehicule din categoria M și N, inclusiv noile forme de stocare și utilizare ale hidrogenului.

Articolul 3

Definiții

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (a) „vehicul pe bază de hidrogen” înseamnă orice autovehicul care utilizează hidrogen în calitate de carburant pentru propulsarea vehiculului;
 - (b) „sistem de propulsie” înseamnă motorul cu combustie internă sau sistemul de pile de combustie utilizat pentru propulsarea vehiculului;
 - (c) „componentă hidrogen” înseamnă rezervorul de hidrogen sau orice alte componente ale vehiculului pe bază de hidrogen, care se află în contact direct cu hidrogenul sau care fac parte dintr-un sistem pe bază de hidrogen;
 - (d) „sistem pe bază de hidrogen” înseamnă un ansamblu de componente hidrogen și piese de conexiune instalate pe vehiculele pe bază de hidrogen, cu excepția sistemelor de propulsie sau a unităților de propulsie auxiliare;
 - (e) „presiune de serviciu maximă autorizată” (MAWP) înseamnă presiunea maximă la care o componentă este concepută pentru a fi supusă și care constituie baza pentru determinarea rezistenței componentei respective;
 - (f) „presiune de serviciu nominală” (NWP) înseamnă, în ceea ce privește rezervoarele, presiunea stabilită la o temperatură uniformă de 288K (15 °C) pentru un rezervor plin sau, în cazul altor componente, nivelul presiunii la care funcționează componenta în mod obișnuit;
 - (g) „tanc intern” înseamnă partea rezervorului de hidrogen concepută pentru a utiliza hidrogenul lichid care conține hidrogen criogenic.
- (2) În sensul alineatului (1) litera (d), „sisteme pe bază de hidrogen” includ, printre altele:
- (a) sistemele de monitorizare a utilizării și de control;

- (b) sistemele de interfață ale vehiculului;
- (c) sistemele pentru flux excesiv;
- (d) sistemele de protecție împotriva suprapresiunii;
- (e) sistemele de detectare a nefuncționării schimbătorului de căldură.

Articolul 4

Obligațiile constructorilor

- (1) Constructorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi pe bază de hidrogen vândute, înmatriculate sau puse în circulație în cadrul Comunității, precum și toate componentele sau sistemele pe bază de hidrogen vândute sau puse în funcțiune în Comunitate dispun de omologare de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.
- (2) În vederea omologării de tip a vehiculelor, constructorii echipează vehiculele pe bază de hidrogen cu componente și sisteme pe bază de hidrogen care respectă cerințele din prezentul regulament și din măsurile de punere în aplicare a acestuia și sunt instalate în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.
- (3) În vederea omologării de tip a componentelor și a sistemelor, constructorii garantează că sistemele pe bază de hidrogen și componentele hidrogen respectă cerințele din prezentul regulament și din măsurile de executare a acestuia.
- (4) Constructorii furnizează autorităților de omologare informațiile corespunzătoare privind specificațiile vehiculului și condițiile de încercare.
- (5) Constructorii furnizează informații în scopul inspecției sistemelor pe bază de hidrogen și a componentelor hidrogen pe întreaga durată a ciclului de viață al vehiculului.

Articolul 5

Cerințele generale privind componentele hidrogen și sistemele pe bază de hidrogen

Constructorii garantează că:

- (a) componentele și sistemele pe bază de hidrogen funcționează într-un mod corect și sigur și suportă în mod fiabil condițiile de funcționare electrice, mecanice, termice și chimice fără a prezenta scurgeri sau deformări vizibile;
- (b) sistemele pe bază de hidrogen sunt protejate împotriva suprapresiunii;

- (c) materialele folosite pentru acele părți ale componentelor și sistemelor pe bază de hidrogen, care urmează să vină în contact direct cu hidrogenul, sunt compatibile cu hidrogenul;
- (d) componentele și sistemele pe bază de hidrogen suportă în mod fiabil temperaturile și presiunile exercitate pe durata estimată de funcționare a acestora;
- (e) componentele și sistemele pe bază de hidrogen rezistă în mod fiabil la o serie de temperaturi de funcționare stabilite prin măsurile de punere în aplicare;
- (f) componentele hidrogen sunt marcate în conformitate cu măsurile de punere în aplicare;
- (g) componentele hidrogen cu flux direcțional indică în mod clar direcția fluxului;
- (h) componentele și sistemele pe bază de hidrogen sunt concepute astfel încât să poată fi instalate în conformitate cu cerințele stabilite la anexa VI.

Articolul 6

Cerințele privind rezervoarele de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid

Rezervoarele de hidrogen concepute pentru a utiliza hidrogen lichid sunt testate în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute la anexa II.

Articolul 7

Cerințele privind componentele hidrogen, altele decât rezervoarele, concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid

- (1) Componentele hidrogen, altele decât rezervoarele, concepute pentru a utiliza hidrogen lichid sunt testate în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în anexa III, în funcție de tipul fiecăreia.
- (2) Dispozitivele de liberare a presiunii sunt concepute într-un mod care să garanteze că presiunea tancului intern sau a oricărui altor componente hidrogen nu depășește o valoare permisibilă. Valorile sunt stabilite în funcție de presiunea de serviciu maximă autorizată (MAWP) a sistemului pe bază de hidrogen. Se furnizează un sistem de siguranță pentru schimbătoarele de căldură pentru detectarea nefuncționării acestora.

Articolul 8

Cerințele privind rezervoarele de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos)

- (1) Rezervoarele de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos) sunt clasificate în conformitate cu punctul 1 din anexa IV.

(2) Rezervoarele menționate la alineatul (1) sunt testate în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în anexa IV, în funcție de tipul fiecăreia.

(3) Este furnizată o descriere detaliată a tuturor proprietăților principale ale materialelor și a tuturor toleranțelor principale utilizate în concepția rezervorului, inclusiv rezultatele încercărilor la care au fost supuse materialele.

Articolul 9

Cerințele privind componentele hidrogen, altele decât rezervoarele, concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos)

Componentele hidrogen, altele decât rezervoarele, concepute pentru a utiliza hidrogen comprimat (gazos) sunt testate în conformitate cu procedurile de încercare prevăzute în anexa V, în funcție de tipul fiecăreia.

Articolul 10

Cerințele generale privind instalarea componentelor hidrogen și a sistemelor pe bază de hidrogen

Componentele hidrogen și sistemele pe bază de hidrogen sunt instalate în conformitate cu cerințele stabilite în anexa VI.

Articolul 11

Calendar de aplicare

(1) De la 24 februarie 2011, autoritățile naționale refuză acordarea:

(a) omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip în ceea ce privește noile tipuri de vehicule pe motive legate de propulsia pe bază de hidrogen, în cazul în care vehiculele respective nu îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament sau prin măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) omologării CE de tip în ceea ce privește noile tipuri de componente sau sisteme pe bază de hidrogen, în cazul în care componentele sau sistemele respective nu îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament sau prin măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(2) De la 24 februarie 2012, autoritățile naționale:

(a) consideră, în baza motivelor legate de propulsia pe bază de hidrogen, că certificatele de conformitate pentru noile vehicule nu mai sunt valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în circulație a unor astfel de vehicule, în cazul în care vehiculele respective nu îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament sau prin măsurile de punere în aplicare a acestuia; și

(b) interzic vânzarea și punerea în funcțiune a noilor componente sau sisteme pe bază de hidrogen, în cazul în care componentele sau sistemele respective nu îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament sau prin măsurile de punere în aplicare a acestuia.

(3) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2) și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor adoptate în temeiul articolului 12 alineatul (1), în cazul în care un constructor solicită acest lucru, autoritățile naționale nu pot:

- (a) refuza, din motive legate de propulsia pe bază de hidrogen, acordarea omologării de tip CE sau a omologării de tip naționale pentru orice tip nou de vehicul sau a omologării CE de tip pentru noi tipuri de componente sau sisteme pe bază de hidrogen, în cazul în care vehiculele, componentele sau sistemele respective îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament și prin măsurile de punere în aplicare a acestuia; sau
- (b) interzice înmatricularea, vânzarea și punerea în circulație a unor noi vehicule și vânzarea sau punerea în circulație a unor noi componente sau sisteme pe bază de hidrogen, în cazul în care vehiculele, componentele sau sistemele respective îndeplinesc cerințele stabilite prin prezentul regulament și prin măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Articolul 12

Măsurile de executare

- (1) Comisia adoptă următoarele măsuri de executare:
 - (a) dispoziții administrative privind omologarea CE de tip a vehiculelor, în ceea ce privește propulsia pe bază de hidrogen, și a componentelor hidrogen și a sistemelor pe bază de hidrogen;
 - (b) norme privind informațiile care urmează să fie furnizate de constructori în scopul omologării de tip și al inspecțiilor prevăzute la articolul 4 alineatele (4) și (5);
 - (c) norme detaliate privind procedurile de încercare prevăzute în anexele II-V;
 - (d) norme detaliate privind instalarea componentelor și a sistemelor pe bază de hidrogen prevăzute în anexa VI;
 - (e) norme privind funcționarea sigură și fiabilă a componentelor și a sistemelor pe bază de hidrogen prevăzute la articolul 5;
 - (f) norme detaliate privind etichetarea vehiculului sau alte modalități de identificare clară și rapidă a vehiculelor pe bază de hidrogen prevăzute la punctul 16 din anexa VI.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 13 alineatul (2).

(2) Comisia poate adopta următoarele măsuri de executare:

- (a) specificații pentru cerințele referitoare la:
 - utilizarea hidrogenului pur sau a unui amestec de hidrogen și gaz natural/biometan;
 - noi forme de stocare și utilizare a hidrogenului;
 - protecția în caz de impact a vehiculelor cu privire la integritatea componentelor și a sistemelor pe bază de hidrogen;
 - cerințe privind siguranța sistemului integrat, care să acopere cel puțin detectarea scurgerilor și cerințe legate de gazul de purjare;
 - izolare electrică și securitate electrică;
- (b) alte măsuri necesare în vederea aplicării prezentului regulament.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 13 alineatul (2).

Articolul 13

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet denumit „Comitetul tehnic – autovehicule” (CTAV), înființat în temeiul articolului 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)–(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 14

Modificări la Directiva 2007/46/CE

Anexele IV, VI și XI la Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa VII la prezentul regulament.

Articolul 15

Sanțiuni pentru nerespectare

- (1) Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea de către constructori a dispozițiilor prezentului regulament și a măsurilor de executare a acestuia și iau toate măsurile necesare pentru a asigura executarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Până la 24 august 2010, statele membre informează Comisia cu privire la dispozițiile în cauză, precum și cu privire la orice modificare ulterioară a acestora, în cel mai scurt termen.

(2) Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ cel puțin următoarele:

- (a) fals în declarații în timpul unei proceduri de omologare sau al unei proceduri care duce la rechemarea în fabrică;
- (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau conformitatea în stare de utilizare;
- (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau retragerea omologării de tip;
- (d) refuzul de a acorda accesul la informații;

(e) utilizarea unor dispozitive de deconectare.

Articolul 16

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la 24 februarie 2011, cu excepția articolului 11 alineatul (3) și a articolului 12, care se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, precum și a articolului 11 alineatul (2) care se aplică de la data prevăzută în dispoziția respectivă.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 ianuarie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
A. VONDRA

ANEXA I

Lista de componente hidrogen care fac obiectul omologării de tip

Dacă vehiculul pe bază de hidrogen este echipat cu acestea, următoarele componente hidrogen trebuie să facă obiectul omologării de tip:

(a) componentele concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid:

1. rezervorul;
2. supapă de închidere automată;
3. supapă de verificare sau supapă de reținere (dacă este utilizată ca dispozitiv de siguranță);
4. linie de carburant flexibilă (dacă este vorba despre prima supapă de închidere automată din amonte sau în cazul altor dispozitive de securitate);
5. schimbător de căldură;
6. supapă manuală sau automată;
7. regulator de presiune;
8. supapă de decompresiune;
9. senzori de presiune, temperatură și flux (dacă sunt utilizați ca dispozitiv de siguranță);
10. dispozitiv de realimentare sau recipient;
11. senzori pentru detectarea scurgerilor de hidrogen;

(b) componentele concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos) la o presiune de funcționare nominală mai mare de 3,0 MPa:

1. rezervorul;
2. supapă de închidere automată;
3. asamblaj de rezervor;
4. accesorii;
5. linie de carburant flexibilă;
6. schimbător de căldură;
7. filtru de hidrogen;
8. supapă manuală sau automată;
9. supapă de reținere;
10. regulator de presiune;
11. dispozitiv de decompresiune;
12. supapă de decompresiune;
13. dispozitiv sau recipient de realimentare;
14. conector de sistem de stocare amovibil;
15. senzori de presiune, de temperatură, de hidrogen și de flux (dacă sunt utilizați ca dispozitiv de securitate);
16. senzori pentru detectarea scurgerilor de hidrogen.

ANEXA II

Proceduri de încercare aplicabile rezervoarelor de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid

Tip de încercare
Încercare de spargere
Încercare la incendiu
Încercare privind nivelul maxim de alimentare
Încercare de presiune
Încercare de scurgere

Procedurile de încercare care urmează să fie aplicate omologării de tip pentru rezervoarele de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid trebuie să includă:

- (a) Încercare de spargere: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen nu cedează înainte ca un nivel specificat de presiune ridicată, presiunea de spargere (factor de siguranță înmulțit cu MAWP), să fie depășit. În scopul de a obține omologarea de tip, valoarea presiunii de spargere reale în timpul încercării trebuie să depășească presiunea de spargere minimă necesară.
- (b) Încercare la incendiu: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul, care dispune de un sistem de protecție împotriva incendiilor, nu se sparge atunci când este testat în condițiile de incendiu specificate.
- (c) Încercare privind nivelul maxim de alimentare: scopul încercării este acela de a demonstra că sistemul, care împiedică supraîncărcarea rezervorului, funcționează în mod adecvat și că nivelul hidrogenului în timpul procedurii de alimentare nu cauzează niciodată deschiderea dispozitivelor de decompresiune.
- (d) Încercare de presiune: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen poate rezista la un nivel specificat de presiune ridicată. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este presurizat până la o anumită valoare pe o anumită perioadă de timp. După efectuarea încercării, rezervorul nu trebuie să prezinte niciun fel de semne vizibile de deformare permanentă sau de scurgeri vizibile.
- (e) Încercare de scurgere: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen nu arată niciun fel de semn de scurgere în condițiile specificate. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este presurizat până la presiunea de funcționare nominală a acestuia. Nu trebuie să prezinte niciun semn de scurgere detectată prin fisuri, pori sau alte defecte similare.

Proceduri de încercare aplicabile componentelor hidrogen, altele decât rezervoare, concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid

COMPONENTĂ HIDROGEN	TIP DE ÎNCERCARE										
	Încercare de presiune	Încercare de scurgere externă	Încercare de anduranță	Încercare de funcționare	Încercare de rezistență la coroziune	Încercare de rezistență la surse de căldură uscată	Încercare cu privire la îmbătrânirea ca urmare a expunerii la ozon	Ciclu de încercare a temperaturii	Ciclu de încercare a presiunii	Încercare de compatibilitate cu hidrogenul	Încercare de scurgere pe scaune
Dispozitive de decompresiune	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Supape	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Schimbători de căldură	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Dispozitive de realimentare sau recipiente	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regulatori de presiune	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Senzori	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Linii de carburant flexibile	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Sub rezerva unor cerințe specifice pentru orice tip de componente hidrogen, procedurile de încercare care urmează să fie aplicate pentru omologarea de tip a componentelor hidrogen, altele decât rezervoare, concepute pentru utilizarea hidrogenului lichid, includ:

- Încercare de presiune: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen pot rezista la o presiune care este superioară presiunii de funcționare a componentei. Componenta hidrogen nu trebuie să arate niciun semn vizibil de scurgere, deformare, ruptură sau fisuri atunci când presiunea crește până la un anumit nivel.
- Încercare de scurgere externă: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen nu prezintă scurgeri externe și nu prezintă semne de porozitate.
- Încercare de anduranță: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să funcționeze în mod fiabil și continuu. Încercarea constă în efectuarea unui număr specific de cicluri de teste pe componentele hidrogen în condiții de temperatură și presiune specificate. Un ciclu de încercare înseamnă modul de funcționare normal (de exemplu, unul de deschidere și unul de închidere) al componentei hidrogen.
- Încercare de funcționare: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să funcționeze în mod fiabil.
- Încercare de rezistență la coroziune: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să reziste la coroziune. Pentru a demonstra acest lucru, componentele hidrogen sunt supuse interacțiunii cu substanțe chimice specifice.
- Încercare de rezistență la surse de căldură uscată: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să reziste la temperaturi ridicate. Pentru a demonstra acest lucru, componentele sunt expuse la aer având o temperatură de funcționare maximă.
- Încercare cu privire la îmbătrânirea ca urmare a expunerii la ozon: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen nemetalice sunt capabile să reziste îmbătrânirii provocate de expunerea la ozon. Pentru a demonstra acest lucru, componentele sunt expuse la aer cu concentrație de ozon ridicată.

- (h) Încercare a ciclurilor de temperatură: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să reziste la variații de temperatură ridicate. Pentru a demonstra acest lucru, componentele hidrogen sunt – pe o durată de timp specificată – expuse unui ciclu de temperaturi situate între temperatura de funcționare minimă și temperatura de funcționare maximă.
- (i) Încercare a ciclurilor de presiune: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen sunt capabile să reziste la variații de presiune ridicate. Pentru a demonstra acest lucru, componentele hidrogen sunt expuse unei variații a presiunii pornind de la presiunea atmosferică până la presiunea de serviciu maximă autorizată (MAWP) și apoi din nou la nivelul presiunii atmosferice într-o perioadă de timp scurtă.
- (j) Încercare de compatibilitate cu hidrogenul: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen metalice (de exemplu, cilindrii și supapele) nu sunt susceptibile să sufere o fragilizare provocată de hidrogen. În componentele hidrogen care fac obiectul unor cicluri de încărcare frecvente, trebuie evitate situațiile care pot duce la o oboseală locală și la apariția și propagarea fisurilor provocate de oboseala cauzată structurii.
- (k) Încercare de scurgere pe scaune: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen nu prezintă scurgeri atunci când sunt instalate pe sistemul pe bază de hidrogen.
-

ANEXA IV

Proceduri de încercare aplicabile rezervoarelor de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos)

Tip de încercare	Aplicabilă tipului de rezervor			
	1	2	3	4
Încercare de spargere	✓	✓	✓	✓
Ciclu de încercare a presiunii la temperatură ambiantă	✓	✓	✓	✓
Încercare de performanță LBB (scurgere înainte de spargere)	✓	✓	✓	✓
Încercare la incendiu	✓	✓	✓	✓
Încercare de penetrare	✓	✓	✓	✓
Încercare de expunere la substanțe chimice		✓	✓	✓
Încercare de toleranță la defectuoziități ale compuşilor		✓	✓	✓
Încercare accelerată a ruperii la efort		✓	✓	✓
Ciclu de încercare a presiunii la temperaturi extreme		✓	✓	✓
Încercare a impactului la șoc			✓	✓
Încercare de scurgere				✓
Încercare de permeabilitate				✓
Încercarea torsiunii asupra butucului				✓
Ciclu de încercare a hidrogenului gazos				✓

1. Clasificarea rezervoarelor de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos):

Tipul 1 Rezervor metalic nesudat

Tipul 2 Rezervor bobinat cu o anvelopă metalică nesudată

Tipul 3 Rezervor bobinat cu o anvelopă metalică nesudată sau cu o anvelopă metalică sudată

Tipul 4 Rezervor bobinat cu o anvelopă nemetalică.

2. Procedurile de încercare care urmează să fie aplicate omologării de tip pentru rezervoarele de hidrogen concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos) trebuie să includă:

- Încercare de spargere: scopul încercării este acela de a furniza valoarea presiunii la care se sparge rezervorul. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este presurizat până la o anumită valoare care trebuie să fie mai mare decât presiunea de funcționare normală a rezervorului. Presiunea de spargere a rezervorului trebuie să depășească o presiune specificată. Se testează un eșantion reprezentativ de rezervoare până la spargerea tuturor rezervoarelor testate; constructorul păstrează datele privind presiunea de spargere a rezervorului pe întreaga durată a ciclului de viață a acestor tipuri de rezervoare.
- Ciclu de încercare a presiunii la temperatură ambiantă: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen este capabil să reziste la variații de presiune ridicate. Pentru a demonstra acest lucru, ciclurile de presiune vor fi aplicate asupra rezervorului până la apariția unui defect sau până când este efectuat un număr specific de cicluri prin mărirea și scăderea presiunii până la un anumit nivel. Rezervoarele trebuie să reziste până la efectuarea unui anumit număr de cicluri. Trebuie bine documentat numărul de cicluri până la apariția defectuoziității, precum și localizarea și descrierea defectuoziității. Constructorul păstrează rezultatele pe întreaga durată a ciclului de viață a rezervorului.
- Încercare de performanță „scurgere înainte de spargere” (LBB): scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen prezintă scurgeri înainte de spargere. Pentru a demonstra acest lucru, se efectuează cicluri de presiune asupra rezervorului prin mărirea și scăderea presiunii până la o valoare specificată. Rezervoarele testate fie prezintă scurgeri, fie depășesc un număr specific de cicluri de încercare fără să prezinte nicio defectuoziitate. Trebuie bine documentat numărul de cicluri până la apariția defectuoziității, precum și localizarea și descrierea defectuoziității.
- Încercare la incendiu: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul, care dispune de un sistem de protecție împotriva incendiilor, nu se sparge atunci când este testat în condițiile de incendiu specificate. Rezervorul, presurizat până la presiunea de funcționare, trebuie să ventileze numai prin dispozitivul de decompresiune și să nu se spargă.

- (e) Încercare de penetrare: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul nu se sparge atunci când este penetrat de un glonț. Pentru a demonstra acest lucru, întregul rezervor, împreună cu învelișul său de protecție, este presurizat și penetrat de un glonț. Rezervorul nu trebuie să se spargă.
- (f) Încercare de expunere la substanțe chimice: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul poate rezista la expunerea la substanțele chimice specificate. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este expus unor soluții chimice diferite. Presiunea rezervorului este mărită până la o anumită valoare și se efectuează o încercare de spargere astfel cum se prevede la litera (a). Rezervorul trebuie să atingă o presiune de spargere specificată, care se înregistrează.
- (g) Încercare de toleranță la defectuoșități ale compuşilor: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen este capabil să reziste expunerii la presiuni ridicate. Pentru a demonstra acest lucru, fisuri având o geometrie specifică vor fi efectuate pe partea laterală a rezervorului și se va efectua un număr specific de cicluri de presiune. Rezervorul nu trebuie să prezinte scurgeri sau să se spargă pe parcursul acestei serii de cicluri, dar poate prezenta scurgeri în timpul ciclurilor de încercare restante. Numărul de cicluri până la apariția defectuoșității, precum și localizarea și descrierea defectuoșității, trebuie înregistrate.
- (h) Încercare accelerată a ruperii la efort: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen este capabil să reziste expunerii la presiuni ridicate și la temperaturi ridicate la limita gradului de funcționare permisibil, pe o perioadă de timp îndelungată. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este expus pe o perioadă de timp specificată la condiții de presiune și temperatură specifice și, ulterior, este supus unor teste de spargere, astfel cum se prevede la litera (a). Rezervorul trebuie să atingă o presiune de spargere specificată.
- (i) Ciclu de încercare a presiunii la temperaturi extreme: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen poate suporta variații de presiune în condiții de temperatură diferite. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul, care nu dispune de nici un tip de înveliș de protecție, este testat printr-un ciclu hidrostatic prin supunerea acestuia la condiții ambiante extreme și ulterior se supune unei încercări de spargere și unei încercări de scurgere, astfel cum se prevede la literele (a) și (k). Când sunt supuse ciclurilor de încercări, rezervoarele nu trebuie să prezinte niciun semn de fisură, scurgere sau desprindere a fibrei. Rezervoarele trebuie să nu se spargă la o presiune specificată.
- (j) Încercare a impactului la șoc: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen rămâne operațional după ce a fost supus unor impacturi mecanice specifice. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este supus unei încercări de cădere și este supus unui anumit număr de cicluri de presiune. Rezervorul nu trebuie să prezinte scurgeri sau fisuri pe parcursul acestei serii de cicluri, dar poate prezenta scurgeri în timpul ciclurilor de încercare restante.
- (k) Încercare de scurgere: scopul încercării este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen nu arată niciun fel de semn de scurgere în condițiile specificate. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este presurizat până la presiunea de funcționare nominală a acestuia. Acesta nu trebuie să arate nici un semn de scurgere detectată prin fisuri, pori sau alte defecte similare.
- (l) Încercare de permeabilitate: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul rămâne impermeabil dincolo de un nivel specificat. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul este presurizat cu hidrogen gazos până la presiunea de funcționare nominală și, ulterior, este monitorizat pentru permeabilitate într-o cameră închisă pe o perioadă de timp determinată, în condiții de temperatură specifice.
- (m) Încercarea torsiunii butucului: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen este capabil să reziste torsiunii specifice exercitate. Pentru a demonstra acest lucru, se efectuează asupra rezervorului o torsiune din diferite direcții. Ulterior, se efectuează o încercare de spargere și o încercare de scurgere, astfel cum se prevede la literele (a) și (k). Rezervorul trebuie să îndeplinească cerințele privind testele la spargere și la scurgere. Trebuie înregistrată presiunea torsiunii, de scurgere și de spargere.
- (n) Ciclu de încercare a hidrogenului gazos: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că rezervorul de hidrogen este capabil să reziste la variații de presiune ridicate atunci când se utilizează hidrogen în stare gazoasă. Pentru a demonstra acest lucru, rezervorul face obiectul unui număr de cicluri de presiune prin utilizarea hidrogenului sub formă gazoasă și o încercare de scurgere, astfel cum se prevede la litera (k). Se inspectează deteriorările, cum ar fi fisurarea ca urmare a oboselii sau descărcarea electrostatică a rezervorului. Rezervorul trebuie să îndeplinească cerințele privind testul de scurgere. Rezervorul nu trebuie să prezinte nici un semn de deteriorare, cum ar fi fisurarea ca urmare a oboselii sau descărcarea electrostatică.

ANEXA V

Proceduri de încercare aplicabile componentelor hidrogen, altele decât rezervoare, concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos)

COMPONENTĂ HIDROGEN	TIP DE ÎNCERCARE					
	Încercarea materialelor	Încercare de rezistență la coroziune	Încercare de duranță	Cicluri de încercare a presiunii	Încercare de scurgere internă	Încercare de scurgere externă
Dispozitive de decompresiune	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supape automate	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supape manuale	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supapă de reținere	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supape de decompresiune	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Schimbători de căldură	✓	✓		✓		✓
Dispozitive de realimentare sau recipiente	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Regulatori de presiune	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Senzori pentru sisteme pe bază de hidrogen	✓	✓	✓	✓		✓
Linii de carburant flexibile	✓	✓	✓	✓		✓
Accesorii	✓	✓	✓	✓		✓
Filtre de hidrogen	✓	✓		✓		✓
Conectori de sistem de stocare amovibili	✓	✓	✓	✓		✓

Făcând obiectul unor cerințe specifice pentru orice tip de componente hidrogen, procedurile de încercare care urmează să fie aplicate pentru omologarea de tip a componentelor hidrogen, altele decât rezervoare, concepute pentru utilizarea hidrogenului comprimat (gazos) trebuie să includă:

1. Încercarea materialelor:
 - 1.1. Încercare de compatibilitate cu hidrogenul prevăzută la litera (j) din anexa III.
 - 1.2. Încercare privind îmbătrânirea: scopul acestei încercări este acela de a verifica dacă materialele nemetalice utilizate într-o componentă hidrogen pot rezista împotriva îmbătrânirii. Acesta nu trebuie să prezinte fisuri vizibile în urma testării eşantioanelor.
 - 1.3. Încercare de compatibilitate cu ozonul: scopul încercării este acela de a verifica dacă materialul din elastomer al unei componente hidrogen este compatibil cu expunerea la ozon. Acesta nu trebuie să prezinte fisuri vizibile în urma testării eşantioanelor.
2. Încercare de rezistență la coroziune, prevăzută la litera (e) din anexa III.
3. Încercare de duranță, prevăzută la litera (c) din anexa III.
4. Încercare a ciclurilor de presiune, prevăzută la litera (i) din anexa III. Componentele hidrogen nu trebuie să prezinte semne vizibile de deformare sau extruziune și trebuie să îndeplinească cerințele privind testele de scurgere internă și externă.
5. Încercare de scurgere internă: scopul acestei încercări este acela de a demonstra că componentele hidrogen specificate nu prezintă scurgeri interne. Pentru a demonstra acest lucru, componentele hidrogen sunt presurizate în condiții de temperatură diferite și monitorizate cu privire la scurgere. Componenta hidrogen nu trebuie să prezinte bule de aer și scurgeri interne la un nivel superior celui specificat.
6. Încercare de scurgere externă, prevăzută la litera (b) din anexa III.

ANEXA VI

Cerințele privind instalarea componentelor hidrogen și a sistemelor pe bază de hidrogen

1. Sistemul pe bază de hidrogen trebuie instalat astfel încât să fie protejat împotriva șocului.
Acesta trebuie izolat de sursele de căldură ale vehiculului.
2. Rezervorul de hidrogen poate fi înlocuit numai pentru a fi înlocuit cu un alt rezervor de hidrogen în vederea realimentării sau a întreținerii.
În cazul unui motor cu combustie internă, rezervorul nu trebuie instalat în compartimentul motorului vehiculului.
Acesta trebuie să fie protejat în mod corespunzător împotriva oricărui tip de coroziune.
3. Trebuie luate măsuri în vederea prevenirii alimentării necorespunzătoare și a scurgerilor de hidrogen în timpul realimentării și pentru a garanta că înlăturarea unui sistem de stocare de hidrogen amovibil este efectuată în condiții de siguranță.
4. Dispozitivul sau recipientul de realimentare trebuie asigurat împotriva dereglării și trebuie protejat de mizerie și apă. Dispozitivul sau recipientul de realimentare trebuie integrat cu o supapă de reținere sau o supapă care îndeplinește aceeași funcție. În cazul în care dispozitivul de realimentare nu este fixat direct pe rezervor, linia de realimentare trebuie asigurată printr-o supapă de reținere sau o supapă care îndeplinește aceeași funcție, care este fixată direct pe rezervor sau în interiorul acestuia.
5. Rezervorul de hidrogen trebuie montat și fixat astfel încât accelerările specificate să poată fi absorbite fără a afecta siguranța părților conexe atunci când rezervoarele de hidrogen sunt pline.
6. Liniile de alimentare cu carburantul pe bază de hidrogen trebuie asigurate prin intermediul unei supape de închidere automate fixate direct pe rezervor sau în interiorul acestuia. Supapele se închid în cazul unei funcționări defectuoase a sistemului pe bază de hidrogen sau în cazul unui alt tip de situație care duce la producerea unei scurgeri de hidrogen. Atunci când sistemul de propulsie este oprit, alimentarea cu carburant din rezervor către sistemul de propulsie trebuie oprită și aceasta rămâne oprită până în momentul în care este necesară din nou funcționarea sistemului.
7. În caz de accident, supapa de închidere automată fixată direct pe rezervor sau în interiorul acestuia întrerupe fluxul de gaz din rezervor.
8. Componentele hidrogen, inclusiv orice material de protecție care face parte din astfel de componente, nu trebuie proiectate cu depășirea dimensiunilor exacte ale vehiculului sau ale structurii sale de protecție. Acest lucru nu se aplică în cazul în care o componentă hidrogen este protejată în mod corespunzător și nicio parte a acestei componente nu se află în afara acestei structuri de protecție.
9. Sistemul pe bază de hidrogen trebuie instalat astfel încât să fie protejat împotriva deteriorărilor, în măsura în care, în mod rezonabil, este practicabil, cum ar fi deteriorarea ca urmare a mișcării componentelor vehiculului, a impacturilor, a împrăștiului cu pietriș, a încărcării sau a descărcării vehiculului sau a deplasării încărcăturii.
10. Componentele hidrogen nu trebuie să fie situate în apropiere de țeava de eșapament a unui motor cu combustie internă sau de altă sursă de căldură, cu excepția cazului în care astfel componente sunt protejate în mod corespunzător.
11. Sistemul de ventilație și de încălzire din compartimentul pasagerilor și locurile unde este posibil fenomenul de scurgere sau acumulare de hidrogen trebuie concepute astfel încât hidrogenul să nu fie absorbit în interiorul vehiculului.
12. În cazul producerii unui accident, trebuie garantat, în măsura în care, în mod rezonabil, este practicabil, că dispozitivul de decompresiune și sistemul de ventilație conex continuă să funcționeze. Sistemul de ventilație al dispozitivului de decompresiune trebuie să fie protejat în mod corespunzător împotriva surselor de mizerie și de apă.
13. Compartimentul pasagerilor vehiculului trebuie separat de sistemul pe bază de hidrogen în vederea evitării acumulării de hidrogen. Trebuie garantat că nu se produce nicio scurgere de carburant din container sau din accesorii ale acestuia către compartimentul pasagerilor vehiculului.
14. Componentele hidrogen care ar putea produce scurgeri către compartimentul pasagerilor sau al bagajelor sau către alt compartiment neventilat trebuie izolate printr-un locaș ermetic împotriva gazului sau printr-o soluție echivalentă, astfel cum se prevede în măsurile de punere în aplicare.
15. Dispozitivele activate electric care conțin hidrogen trebuie să fie izolate astfel încât să nu se producă nicio trecere de curent electric prin părțile care conțin hidrogen, în scopul de a preveni producerea de scântei în cazul unei rupturi.
Componentele metalice ale sistemului pe bază de hidrogen trebuie să dispună de o continuitate electrică în cazul unei defecțiuni.
16. Trebuie folosite etichete sau alte mijloace de identificare în scopul de a indica serviciilor de salvare că vehiculul funcționează pe bază de hidrogen și că se utilizează hidrogen lichid sau comprimat (gazos).

ANEXA VII

Modificări la Directiva 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa IV partea I se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	Trimitere la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62.	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	L 35, 4.2.2009, p. 32	X	X	X	X	X	X"				

2. În apendicele la partea I din anexa IV se adaugă în tabel rândul următor:

	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	Trimitere la Jurnalul Oficial	M ₁
„62.	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	L 35, 4.2.2009, p. 32	X

3. În anexa VI apendice se adaugă în tabel rândul următor:

	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare ⁽¹⁾	Modificat prin	Aplicabil versiunilor
„62.	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009		

4. În anexa XI apendicele 1 se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q

5. În anexa XI apendicele 2 se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	A	A	A	A	A	A				

6. În anexa XI apendicele 3 se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	M ₁
„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X

7. În anexa XI apendicele 4, se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q				

8. În anexa XI apendicele 5 se adaugă în tabel rândul următor:

Rubrica nr.	Obiectul	Trimitere la actul de reglementare	Macara mobilă din categoria N ₃
„62	Sistem pe bază de hidrogen	Regulamentul (CE) nr. 79/2009	X

REGULAMENTUL (CE) NR. 80/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 14 ianuarie 2009****privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 și articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾

după consultarea Comitetului Regiunilor,

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare ⁽⁴⁾ a adus o contribuție majoră la asigurarea unor condiții echitabile și imparțiale pentru transportatorii aerieni în cadrul unui sistem informatizat de rezervare (denumit în continuare „SIR”), protejând astfel interesele consumatorilor.

(2) O mare parte a rezervărilor de bilete de avion se efectuează în continuare prin SIR-uri.

(3) Evoluțiile tehnologice și cele ale pieței permit o simplificare substanțială a cadrului legislativ, oferind o mai mare flexibilitate vânzătorilor de sistem și transportatorilor aerieni de a negocia comisioanele de rezervare și conținutul tarifelor. Aceasta ar trebui să le permită să se adapteze de o manieră flexibilă nevoilor și solicitărilor agențiilor de voiaj și consumatorilor, precum și să distribuie mult mai eficient produsele lor de transport.

(4) În contextul actual al pieței, este totuși necesar să se mențină anumite dispoziții privind SIR-urile, în măsura în care acestea conțin produse de transport, pentru a preveni practicile anticoncurențiale și pentru a asigura furnizarea unor informații neutre consumatorilor.

(5) Refuzul transportatorilor asociați de a furniza aceleași informații privind orarul de zbor, tarifele aplicate și disponibilitatea locurilor în alte sisteme decât cel propriu și de a accepta rezervările efectuate prin sistemele respective, poate denatura semnificativ concurența între SIR-uri.

(6) Este necesară menținerea unei concurențe efective între transportatorii participanți și transportatorii asociați, precum și asigurarea respectării principiului nediscriminării în rândul transportatorilor aerieni, indiferent dacă participă sau nu la SIR.

(7) Pentru a asigura condiții de concurență transparente și comparabile pe piață, transportatorii asociați ar trebui să fie supuși unor norme specifice.

(8) Vânzătorii de sisteme ar trebui să disocieze clar SIR de orice sistem de rezervare intern sau de altă natură al unei companii aeriene și să nu acorde facilități de distribuție transportatorilor lor asociați pentru a evita accesul privilegiat al acestora la SIR.

(9) Pentru a proteja interesele consumatorilor, este necesar să se prezinte utilizatorilor de SIR un afișaj inițial neutru și să se asigure că informațiile referitoare la toți transportatorii participanți sunt accesibile în mod egal, pentru a nu favoriza anumii transportatori.

(10) Utilizarea unui afișaj neutru mărește transparența produselor și serviciilor de transport oferite de către transportatorii participanți și întărește încrederea consumatorilor.

(11) Vânzătorii de sistem ar trebui să se asigure că toți transportatorii participanți au acces la datele comerciale ale SIR în mod nediscriminatoriu, iar vânzătorii de servicii de transport nu ar trebui să poată utiliza aceste informații pentru a influența în mod incorect alegerea agenției de voiaj sau alegerea consumatorului.

(12) În acordurile dintre abonați și vânzătorul de sistem cu privire la suporturile de date care conțin informații comerciale („MIDT”) ar putea fi inclus un sistem de compensare în favoarea abonaților.

(13) Ar trebui să se faciliteze furnizarea informațiilor privind serviciile feroviare și serviciile aeriene-feroviare pe afișajele SIR.

⁽¹⁾ JO C 224, 30.8.2008, p. 57.

⁽²⁾ JO C 233, 11.9.2008, p. 1.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 4 septembrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 16 decembrie 2008.

⁽⁴⁾ JO L 220, 29.7.1989, p. 1.

- (14) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) ⁽¹⁾, transportatorii aerieni trebuie să-și publice tarifele astfel încât să includă toate taxele, impunerile, suprataxele și comisioanele care nu pot fi evitate și sunt previzibile. Afișajele SIR ar trebui să ofere informații despre tarifele din aceleași categorii de prețuri, pentru a se asigura că agențiile de voiaj pot comunica clienților aceste informații.
- (15) Afișajul principal al SIR-urilor ar trebui să prezinte, în viitor, informații cu privire la serviciile de transport cu autobuzul disponibile pentru produsele de transport aerian sau cu privire la produsele de transport feroviar incluse alături de serviciile de transport aerian.
- (16) SIR-urile ar trebui să fie încurajate să furnizeze în viitor informații ușor de înțeles cu privire la emisiile de CO₂ și la consumul de carburanți al zborului respectiv. Aceasta s-ar putea realiza prin prezentarea informațiilor referitoare la consumul mediu de carburanți pe persoană/litru/100 km și cantitatea medie de emisii de CO₂ pe persoană/g/km și ar putea fi comparate cu datele privind cele mai bune călătorii alternative cu trenul/autobuzul a căror durată nu depășește cinci ore.
- (17) Transportatorii aerieni din Comunitate și cei din țările terțe ar trebui să beneficieze de un tratament egal în ceea ce privește serviciile SIR.
- (18) Pentru a asigura aplicarea corectă a prezentului regulament, Comisia ar trebui să dispună de competențe de executare adecvate, inclusiv posibilitatea de a investiga încălcările, fie din proprie inițiativă, fie în baza unei plângeri, pentru a putea impune întreprinderilor respective să înceteze încălcările și pentru a aplica sancțiuni.
- (19) Comisia ar trebui să monitorizeze periodic aplicarea prezentului regulament și în special eficacitatea acestuia în prevenirea practicilor anticoncurențiale și discriminatorii de pe piața distribuției de servicii de călătorie prin intermediul SIR-urilor, în special deoarece unii transportatori au legături strânse cu vânzătorii de sistem.
- (20) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării articolelor 81 și 82 din tratat. Prezentul regulament este complementar normelor generale privind concurența, care rămân pe deplin aplicabile în cazul unor practici anticoncurențiale, cum ar fi încălcări ale normelor antitrust sau abuzurile de poziție dominantă.
- (21) Protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal este reglementată prin Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽²⁾. Dispozițiile prezentului regulament aduc precizări și completări Directivei 95/46/CE în ceea ce privește activitățile unui SIR.

- (22) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 ar trebui să fie abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

SECȚIUNEA 1

DISPOZIȚII INTRODUCTIVE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică tuturor sistemelor informatizate de rezervare („SIR”) oferite spre utilizare sau utilizate în Comunitate, în măsura în care cuprind produse de transport aerian.

Prezentul regulament se aplică, de asemenea, produselor de transport feroviar care sunt incluse alături de produsele de transport aerian pe afișajul principal al unui SIR atunci când sunt oferite spre utilizare sau sunt utilizate în Comunitate.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „produs de transport” înseamnă transportul unui pasager între două aeroporturi sau gări feroviare;
2. „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri care prezintă cumulativ următoarele caracteristici:
 - (a) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau corespondență, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizati);
 - (b) serviciul este operat în așa fel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe aeroporturi, fie:
 - conform unui orar publicat, fie
 - cu o regularitate sau frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă;
3. „tarife” înseamnă prețurile pe care pasagerii trebuie să le achite transportatorilor aerieni, operatorilor de transport feroviar, agenților acestora sau altor vânzători de bilete pentru transportul propriu prin intermediul serviciilor aeriene, precum și condițiile de aplicare a acestor prețuri, inclusiv remunerația și condițiile oferite agenților și altor servicii auxiliare;

⁽¹⁾ JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

4. „sistem informatizat de rezervare” sau „SIR” înseamnă un sistem informatizat care conține informații despre, printre altele, orarele de zbor, locurile disponibile și tarifele mai multor transportatori aerieni, oferind sau nu posibilitatea de a efectua rezervări sau de a emite bilete, în măsura în care aceste servicii sunt puse parțial sau integral la dispoziția abonaților;
5. „vânzător de sistem” înseamnă acea entitate și filialele sale care este (sunt) responsabilă (responsabile) de operarea și comercializarea unui SIR;
6. „mijloace de distribuție” înseamnă mijloacele oferite de un vânzător de sistem pentru comunicarea informațiilor privind orarele, locurile disponibile, tarifele și serviciile conexe ale transportatorilor aerieni și ale operatorilor de transport feroviar, precum și pentru efectuarea rezervărilor și/sau emiterea biletelor și pentru orice alte servicii conexe;
7. „transportator asociat” înseamnă orice transportator aerian sau operator de transport feroviar care, direct sau indirect, singur sau în asociere cu alții, controlează sau participă la capital cu drepturi sau prin reprezentare în cadrul consiliului de administrație, al consiliului de supraveghere sau al oricărui alt organ de conducere al unui vânzător de sistem, precum și orice transportator aerian sau operator de transport feroviar asupra căruia exercită un control;
8. „participație la capital cu drepturi sau prin reprezentare în cadrul consiliului de administrație, al consiliului de supraveghere sau al oricărui alt organ de conducere al unui vânzător de sistem” înseamnă o investiție căreia îi sunt asociate drepturi sau reprezentarea în consiliul de administrație, consiliul de supraveghere sau alt organ de conducere al unui vânzător de sistem și care conferă posibilitatea de a exercita, singur sau împreună cu alții, o influență decisivă asupra desfășurării activității vânzătorului de sistem;
9. „control” înseamnă o relație constituită prin drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat, fie combinate și având în vedere considerentele de drept sau de fapt implicate, conferă posibilitatea exercitării unei influențe decisive asupra unei întreprinderi, în special prin:
 - (a) dreptul de proprietate sau dreptul de a utiliza toate sau o parte din activele unei întreprinderi;
 - (b) drepturile sau contractele care conferă o influență decisivă asupra componenței, votării sau deciziilor organelor unei întreprinderi;
10. „transportator participant” înseamnă un transportator aerian sau un operator de transport feroviar care deține un contract cu un vânzător de sistem pentru distribuția unor produse de transport aerian prin intermediul unui SIR;
11. „abonat” înseamnă acea persoană sau acea întreprindere, alta decât un transportator participant, care folosește un SIR, în temeiul unui contract cu un vânzător de sistem, în scopul efectuării de rezervări pentru produse de transport aerian și produse conexe în numele unui client;
12. „afișaj principal” înseamnă un afișaj neutru și complet de date privind serviciile de transport între perechi de orașe, pe o perioadă determinată de timp;
13. „bilet” înseamnă un document valabil care dă dreptul la transport sau un echivalent al acestuia într-un alt format decât cel de hârtie, eliberat sau autorizat de transportatorul aerian, operatorul de transport feroviar sau de un agent autorizat;
14. „produs combinat” înseamnă o combinație prestabilită de servicii de transport cu alte servicii care nu sunt auxiliare transportului, oferite spre vânzare la un preț global;
15. „comision de rezervare” înseamnă prețul care trebuie plătit de către transportatorii aerieni vânzătorilor de sistem pentru serviciile oferite de SIR.

SECȚIUNEA 2

NORME DE CONDUITĂ PENTRU VÂNZĂTORII DE SISTEME

Articolul 3

Relația cu furnizorii de servicii de transport

- (1) Un vânzător de sistem:
 - (a) nu impune condiții inechitabile și/sau nejustificate în niciun contract încheiat cu un transportator participant și nu cere să fie acceptate condiții suplimentare care, prin caracterul lor sau conform uzanței comerciale, nu au nicio legătură cu participarea la SIR-ul său;
 - (b) nu condiționează participarea unui transportator participant la SIR-ul său de neparticiparea acestuia la un alt sistem în același timp sau de interdicția ca acesta să utilizeze în mod liber sisteme de rezervare alternative, cum ar fi propriul sistem de rezervare prin Internet și centrele de apel.
- (2) Un vânzător de sistem încarcă și procesează datele furnizate de transportatorii participanți cu aceeași atenție și promptitudine, sub rezerva constrângerilor impuse numai de metodele de încărcare alese de fiecare transportator participant în parte.
- (3) Un vânzător de sistem face publice, cu excepția cazului în care acest fapt este făcut public în alt mod, existența și ponderea vreunei participații directe sau indirecte a unui transportator aerian sau a unui operator de transport feroviar la capitalul unui vânzător de sistem sau ale vreunei participații a unui vânzător de sistem la capitalul unui transportator aerian sau al unui operator de transport feroviar.

Articolul 4

Mijloace de distribuție

(1) Un vânzător de sistem nu rezervă proceduri speciale de încărcare și/sau procesare a datelor sau orice alt mijloc de distribuție, sau orice modificări aduse acestora, unui sau mai multora dintre transportatorii săi participanți, inclusiv transportatorilor asociați. Vânzătorul de sistem oferă tuturor transportatorilor participanți informații referitoare la modificările aduse mijloacelor sale de distribuție și la procedurilor sale de încărcare/procesare.

(2) Un vânzător de sistem se asigură că mijloacele sale de distribuție sunt separate, cel puțin prin intermediul programelor informatice și într-o manieră clară și verificabilă, de inventarul privat al oricărui transportator, precum și de mijloacele de gestionare și de comercializare ale acestuia.

Articolul 5

Afișaje

(1) Un vânzător de sistem oferă un afișaj principal sau afișaje principale pentru fiecare tranzacție efectuată prin intermediul SIR-ului său și introduce integral, de o manieră neutră, în mod nediscriminatoriu și imparțial datele furnizate de transportatorii participanți. Criteriile folosite pentru ordonarea zborurilor nu se bazează pe nici un factor legat, direct sau indirect, de identitatea transportatorului și se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor participanți. Afișajul sau afișajele principale nu induc în eroare utilizatorii, sunt ușor accesibile și respectă normele prevăzute în anexa I.

(2) În ceea ce privește informațiile furnizate de un SIR utilizatorului, abonatul utilizează un afișaj neutru în conformitate cu alineatul (1), cu excepția cazului în care este necesar un alt afișaj pentru a da curs preferințelor utilizatorului.

(3) Zborurile efectuate de transportatori aerieni care fac obiectul unei interdicții de operare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv ⁽¹⁾ trebuie să fie indicate în mod clar și specific pe afișaj.

(4) Vânzătorul de sistem introduce un simbol specific pe afișajul SIR, pe care utilizatorii să îl poată identifica, în scopul informării cu privire la identitatea transportatorului aerian, în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(5) Prezentul articol nu se aplică unui SIR folosit de un transportator aerian, un operator de transport feroviar sau un grup de transportatori aerieni sau operatori de transport feroviar, la sediul său/lor, ghișeele lor de vânzare sau pe propriile pagini de Internet identificate ca atare.

⁽¹⁾ JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

Articolul 6

Relațiile cu abonații

(1) Un vânzător de sistem nu impune condiții inechitabile și/sau nejustificate într-un contract încheiat cu un abonat, cum ar fi impunerea unei interdicții abonatului de a se abona sau de a utiliza un alt sistem, solicitarea acceptării unor condiții suplimentare care nu au nicio legătură cu abonarea la SIR-ul său, sau impunerea unei obligații de a accepta o ofertă de echipament tehnic sau programe informatice.

(2) În cazul în care abonatul este o întreprindere autonomă cu mai puțin de 50 de angajați și a cărei cifră de afaceri anuală și/sau bilanț anual nu depășește 10 milioane EUR, acesta poate denunța contractul cu vânzătorul de sistem, cu respectarea unui preaviz de maximum trei luni, care nu poate expira mai devreme de sfârșitul primului an de executare a contractului. Într-o asemenea situație, vânzătorul de sistem nu este îndreptățit să recupereze mai mult decât costurile direct legate de denunțarea contractului.

Articolul 7

Suporturi de date care conțin informații comerciale („MIDT”)

(1) Orice informații comerciale și informații referitoare la rezervări și vânzări pot fi făcute publice de vânzătorii de sisteme cu condiția ca aceste informații să fie oferite cu aceeași promptitudine și în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor participanți, inclusiv transportatorilor asociați. Informațiile pot și, la cerere, trebuie să acopere toți transportatorii participanți și/sau abonații.

(2) Transportatorii participanți nu folosesc astfel de date pentru a influența alegerea abonatului.

(3) În cazul în care aceste date sunt rezultatul utilizării mijloacelor de distribuție ale unui SIR de către un abonat cu sediul în Comunitate, acestea nu includ identificarea directă sau indirectă a respectivului abonat, cu excepția cazului în care abonatul și vânzătorul de sistem cad de acord asupra condițiilor de utilizare corespunzătoare a unor astfel de date. Această condiție se aplică și în cazul în care vânzătorii de sisteme pun la dispoziția oricărei alte părți astfel de informații pentru a fi folosite de partea respectivă în alte scopuri decât pentru reglarea facturilor.

(4) Acordurile între abonați și vânzătorii de sisteme privind MIDT se pun la dispoziția publicului.

Articolul 8

Tratamentul echivalent în țări terțe

(1) Fără a aduce atingere acordurilor internaționale încheiate de Comunitate sau de statele membre, în cazul în care tratamentul de care beneficiază un transportator aerian din Comunitate din partea unui vânzător de sistem care operează într-o țară terță nu este echivalent cu tratamentul de care beneficiază transportatorii participanți din țara terță respectivă în privința oricărui aspect prevăzut de prezentul regulament, Comisia poate solicita tuturor vânzătorilor de sisteme din Comunitate să aplice transportatorilor aerieni din acea țară terță un tratament echivalent celui de care beneficiază transportatorii aerieni din Comunitate în țara terță respectivă.

(2) Comisia monitorizează aplicarea unui tratament discriminatoriu sau neechivalent transportatorilor aerieni din Comunitate de către vânzătorii de sisteme din țări terțe. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia anchetează eventuale cazuri de discriminare a transportatorilor aerieni din Comunitate în SIR-urile din țări terțe. În cazul în care se constată asemenea discriminări, înainte de a lua o decizie, Comisia informează statele membre și părțile interesate și solicită punctul de vedere al acestora, inclusiv prin organizarea unei reuniuni cu experți în domeniu din statele membre.

SECȚIUNEA 3

NORME DE CONDUITĂ PENTRU FURNIZORII DE SERVICII DE TRANSPORT

Articolul 9

Date furnizate de transportatorii participanți

Transportatorii participanți, precum și intermediarii care gestionează datele, se asigură că datele pe care le furnizează unui SIR sunt exacte și că permit vânzătorului de sistem să respecte normele prevăzute în anexa I.

Articolul 10

Norme specifice pentru transportatorii asociați

(1) Un transportator asociat nu poate trata în mod discriminatoriu un SIR concurent, sub rezerva reciprocității la care se face referire la alineatul (2), prin refuzul de a-i furniza acestuia, la cerere și cu aceeași promptitudine, aceleași informații privind orarele, tarifele și locurile disponibile ale propriilor sale produse de transport, ca și cele pe care le furnizează și propriului său SIR sau prin refuzul de a distribui produsele sale de transport prin intermediul unui alt SIR, sau prin refuzul de a accepta sau de a confirma cu aceeași promptitudine o rezervare făcută printr-un SIR concurent pentru orice produs de transport care este distribuit prin propriul său SIR. Transportatorul asociat este obligat să accepte și să confirme numai acele rezervări care sunt conforme cu tarifele și condițiile sale.

(2) Un SIR concurent nu poate refuza să stocheze date cu privire la orare, tarife și locuri disponibile pentru serviciile de transport furnizate de un transportator asociat și încarcă și prelucrează datele cu aceeași atenție și promptitudine ca aceea acordată celorlalți clienți și abonați ai săi de pe oricare piață, sub rezerva constrângerilor impuse numai de metoda de încărcare aleasă de fiecare transportator în parte.

(3) Transportatorul asociat nu este obligat să accepte orice costuri aferente, cu excepția costurilor de reproducere a datelor care urmează să fie furnizate și a costurilor pentru rezervările acceptate. Comisionul de rezervare plătit unui SIR pentru o rezervare acceptată făcută în conformitate cu alineatul (1) corespunde comisionului încasat de același SIR de la alți transportatori participanți pentru tranzacții echivalente.

(4) Un transportator asociat nu favorizează, direct sau indirect, propriul său SIR, asociind utilizarea de către un abonat a unui anumit SIR cu primirea unui comision sau cu alte măsuri stimulative sau disuasive pentru vânzarea produselor sale de transport.

(5) Un transportator asociat nu favorizează, direct sau indirect, propriul său SIR solicitând utilizarea de către un abonat a unui anumit SIR pentru vânzarea sau emiterea de bilete pentru orice produse de transport pe care le furnizează direct sau indirect.

SECȚIUNEA 4

PROTECȚIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL

Articolul 11

Prelucrarea, accesarea și stocarea datelor cu caracter personal

(1) Datele cu caracter personal culese în cadrul activităților unui SIR în scopul efectuării de rezervări sau emiterii de bilete pentru produsele de transport sunt prelucrate doar într-un mod compatibil cu aceste scopuri. În ceea ce privește prelucrarea acestor date, un vânzător de sistem este considerat a fi operator de date în conformitate cu articolul 2 litera (d) din Directiva 95/46/CE.

(2) Datele cu caracter personal sunt prelucrate doar în măsura în care prelucrarea este necesară pentru executarea unui contract la care persoana vizată este parte contractantă sau pentru a da curs unor solicitări din partea persoanei vizate înainte de încheierea unui contract.

(3) În cazul în care este vorba de categorii speciale de date, menționate la articolul 8 din Directiva 95/46/CE, datele respective sunt prelucrate numai dacă persoana vizată și-a exprimat consimțământul în mod explicit în acest scop, acționând în cunoștință de cauză.

(4) Informațiile deținute de vânzătorul de sistem privind rezervările individuale identificabile sunt stocate offline în termen de șaptezeci și două de ore de la finalizarea ultimei etape a rezervării individuale și sunt distruse în interval de trei ani. Accesul la aceste date este permis doar din motive legate de un diferend privind facturarea.

(5) Datele comerciale, datele referitoare la rezervări și la vânzări prezentate de un vânzător de sistem nu conțin niciun element de identificare directă sau indirectă a persoanelor fizice sau, după caz, a organizațiilor sau companiilor pe care le reprezintă.

(6) La cerere, abonatul informează utilizatorul cu privire la numele și adresa vânzătorului de sistem, scopul prelucrării datelor, durata conservării datelor cu caracter personal și mijloacele pe care le are la dispoziție persoana la care se referă datele pentru a-și exercita drepturile de acces la date.

(7) Persoana la care se referă datele are acces gratuit la datele sale cu caracter personal, indiferent dacă acestea sunt stocate de vânzătorul de sistem sau de abonat.

(8) Drepturile recunoscute în cadrul prezentului articol sunt complementare și coexistă cu drepturile persoanelor la care se referă datele stabilite prin Directiva 95/46/CE, prin dispozițiile naționale adoptate în temeiul directivei respective, precum și prin dispozițiile acordurilor internaționale la care Comunitatea este parte.

(9) Dispozițiile prezentului regulament aduc precizări și completări Directivei 95/46/CE în scopurile menționate la articolul 1. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, se aplică definițiile din directiva respectivă. În cazul în care nu se aplică dispozițiile specifice din prezentul articol privind prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul activităților unui SIR, prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor directivei respective, nici dispozițiilor naționale adoptate în temeiul acesteia și nici dispozițiilor acordurilor internaționale la care Comunitatea este parte.

(10) În cazul în care un vânzător de sistem operează bazele de date în calități diferite, cum ar fi în calitate de SIR sau de gazdă pentru companiile aeriene, se impune adoptarea de măsuri tehnice și organizatorice pentru a se evita eludarea normelor privind protecția datelor prin interconectarea bazelor de date și pentru a garanta că datele cu caracter personal sunt accesibile numai în scopul specific pentru care au fost culese.

SECȚIUNEA 5

AUDIT

Articolul 12

Auditorul și raportul de audit

(1) Fiecare vânzător de sistem prezintă o dată la patru ani și, în plus, la cererea Comisiei, un raport de audit independent care detaliază structura acționariatului și modelul de conducere. Costurile legate de raportul de audit sunt suportate de vânzătorul de sistem.

(2) Vânzătorul de sistem informează Comisia cu privire la identitatea auditorului înainte de a confirma numirea acestuia. Comisia poate ridica obiecții și, într-un termen de două luni și după consultarea auditorului, a vânzătorului de sistem și a oricărei alte părți care invocă un interes legitim, decide dacă auditorul urmează a fi înlocuit sau nu.

SECȚIUNEA 6

ÎNCĂLCĂRI ȘI SANCTIUNI

Articolul 13

Încălcări

În cazul în care Comisia, în urma unei plângeri sau din oficiu, constată o încălcare a prezentului regulament, poate solicita printr-o decizie întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi în cauză să înceteze respectiva încălcare. Investigațiile privind o posibilă încălcare a prezentului regulament iau pe deplin în considerare rezultatele oricărei anchete efectuate în temeiul articolele 81 și 82 din tratat.

Articolul 14

Competențe de investigare

Pentru a-și îndeplini sarcinile atribuite prin prezentul regulament, Comisia poate, printr-o simplă cerere sau printr-o decizie, să solicite întreprinderilor sau asociațiilor de întreprinderi să-i furnizeze toate informațiile necesare, inclusiv să-i pună la dispoziție rezultatele unor audituri specifice, îndeosebi în privința chestiunilor care se află sub incidența articolelor 4, 7, 10 și 11.

Articolul 15

Amenzi

(1) Prin decizie, Comisia poate aplica întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi amenzi care nu depășesc 10 % din cifra de afaceri totală a acestora din exercițiul financiar precedent, atunci când constată că acestea au încălcat, cu intenție sau din neglijență, prezentul regulament.

(2) Prin decizie, Comisia poate aplica întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi amenzi care nu depășesc 1 % din cifra de afaceri totală a acestora din exercițiul financiar precedent, atunci când, cu intenție sau din neglijență, acestea furnizează informații eronate sau incomplete sau nu furnizează informațiile în termenul stabilit, ca răspuns la o solicitare făcută printr-o decizie adoptată în temeiul articolului 14.

(3) La stabilirea valorii amenzilor, se iau în considerare atât gravitatea, cât și durata încălcării.

(4) Amenzile nu au caracter penal.

(5) Curtea de Justiție a Comunităților Europene are competență de jurisdicție deplină în ceea ce privește acțiunile introduse împotriva deciziilor prin care Comisia a stabilit o amendă. Curtea poate anula, reduce sau majora amenda.

Articolul 16

Proceduri

(1) Înaintea luării unei decizii în temeiul articolelor 13 și 15, Comisia transmite întreprinderilor sau asociațiilor de întreprinderi în cauză o comunicare privind obiecțiile sale și le oferă posibilitatea de a-și prezenta observațiile în scris și, la cerere, în cadrul unei audieri.

(2) Comisia nu face publice acele informații obținute în temeiul prezentului regulament care, prin natura lor, fac obiectul obligației de păstrare a secretului profesional.

Orice persoană care transmite informații Comisiei în temeiul prezentului regulament, trebuie să indice în mod clar elementele considerate confidențiale, cu justificările aferente, și să furnizeze o versiune separată neconfidențială în termenul stabilit de Comisie.

(3) În cazul în care Comisia consideră că, pe baza informațiilor de care dispune, nu există suficiente motive pentru a da curs unei plângeri, aceasta informează reclamantul cu privire la motivele poziției sale și stabilește un termen în care acesta poate să-și prezinte observațiile în scris.

În cazul în care reclamantul își prezintă observațiile în termenul stabilit de Comisie iar observațiile sale scrise nu au ca rezultat o modificare a evaluării inițiale a reclamației, Comisia respinge plângerea prin decizie. În situația în care reclamantul nu își prezintă observațiile în termenul stabilit de Comisie, se consideră că plângerea a fost retrasă.

În cazul în care Comisia transmite o comunicare privind obiecțiile sale, aceasta furnizează reclamantului o copie a versiunii neconfidențiale și stabilește un termen în care reclamantul își poate prezenta observațiile în scris.

(4) La cerere, Comisia permite accesul la dosar părților cărora le-a transmis o comunicare privind obiecțiile sale și reclamantului. Accesul se acordă după notificarea comunicării privind obiecțiile. Dreptul de acces la un dosar nu se extinde la secretele de afaceri, la alte informații confidențiale sau la documentele interne ale Comisiei.

(5) În cazul în care Comisia consideră că este necesar, aceasta poate audia și alte persoane fizice sau juridice.

SECȚIUNEA 7

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 17

Abrogare

(1) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 se abrogă.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 ianuarie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

(2) Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 18

Revizuire

(1) Comisia monitorizează periodic aplicarea prezentului regulament, dacă este necesar cu ajutorul unor audituri specifice, astfel cum se prevede la articolul 14. Comisia examinează în special eficacitatea prezentului regulament în asigurarea nediscriminării și a unei concurențe echitabile pe piața serviciilor SIR.

(2) Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului, dacă este cazul, un raport privind aplicarea articolului 8 referitor la tratamentul echivalent în țările terțe și propune măsurile adecvate pentru eliminarea condițiilor discriminatorii, inclusiv încheierea sau modificarea acordurilor bilaterale de transport aerian dintre Comunitate și țările terțe.

(3) Până la 29 martie 2013, Comisia elaborează un raport privind aplicarea prezentului regulament, care evaluează nevoia de a menține, modifica sau abroga prezentul regulament.

Articolul 19

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 29 martie 2009.

Pentru Consiliu
Președintele
A. VONDRA

ANEXA I

NORME APLICABILE AFIŞAJELOR PRINCIPALE

1. În cazul în care preţurile figurează în cadrul afişajului principal şi/sau a ordonării în funcţie de preţuri, acestea trebuie să includă tarifele şi toate taxele, impunerile, suprataxele şi comisioanele care trebuie achitate transportatorului aerian sau operatorului de transport feroviar, care nu pot fi evitate şi care sunt previzibile la momentul când figurează pe afişaj.
 2. În ceea ce priveşte includerea în cadrul afişajului principal, nu trebuie să existe nicio discriminare între aeroporturile sau gările feroviare care deservesc acelaşi oraş la constituirea şi selectarea produselor de transport între anumite perechi de oraşe.
 3. Zborurile, altele decât serviciile aeriene regulate, trebuie să fie clar identificate. Un consumator are dreptul să beneficieze, la cerere, de un afişaj principal limitat la serviciile regulate sau la cele neperiodice.
 4. Zborurile cu escale trebuie clar identificate.
 5. În cazul în care zborurile sunt operate de un transportator aerian altul decât cel indicat prin codul de identificare a transportatorului, operatorul de transport care asigură efectiv zborul trebuie să fie clar identificat. Această cerinţă se aplică în toate cazurile, cu excepţia aranjamentelor ad-hoc pe termen scurt.
 6. Informaţiile privind produsele combinate nu sunt incluse în afişajul principal.
 7. La alegerea abonatului, opţiunile de călătorie de pe afişajul principal sunt ordonate în funcţie de tarife sau în următoarea ordine:
 - (i) opţiuni de călătorie non-stop ordonate în funcţie de ora plecării;
 - (ii) toate celelalte opţiuni de călătorie ordonate în funcţie de durata totală a călătoriei.
 8. Cu excepţia cazului de la punctul 10, nicio opţiune de călătorie nu este afişată mai mult de o dată în orice afişaj principal.
 9. În cazul în care opţiunile de călătorie sunt ordonate în conformitate cu punctul 7 subpunctele (i) şi (ii) şi în cazul în care pe SIR sunt oferite servicii feroviare pentru aceeaşi pereche de oraşe, pe primul ecran al afişajului principal trebuie să fie prezentat cel puţin cel mai bine plasat serviciu feroviar sau serviciu aerian-feroviar.
 10. În cazul în care transportatorii aerieni operează în conformitate cu un acord de partajare a codurilor, fiecare dintre transportatorii aerieni în cauză – nu mai mult de doi – poate figura separat pe afişaj cu codul său de identificare individual. În cazul în care sunt implicaţi mai mult de doi transportatori aerieni, transportatorul care asigură în mod efectiv zborul îi desemnează pe cei doi transportatori.
-

ANEXA II

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul (CEE) nr. 2299/89	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 alineatele (1) și (2)	—
Articolul 3 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 3 alineatul (4)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 3a	Articolul 10 alineatele (1) și (3)
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 9
Articolul 4 alineatul (2)	—
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4a alineatele (1) și (2)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4a alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4a alineatul (4)	—
Articolul 5	Articolul 5
Articolul 6	Articolele 7 și 11
Articolul 7	Articolul 8
Articolul 8	Articolul 10 alineatele (4) și (5)
Articolul 9	Articolul 6
Articolul 9a	Articolul 5 alineatul (2) și articolul 11
Articolul 10	—
Articolul 11	Articolul 13
Articolul 12	Articolul 14
Articolul 13	Articolul 14
Articolul 14	Articolul 16 alineatul (2)
Articolul 15	Articolul 14
Articolul 16	Articolul 15 alineatele (1)-(4)
Articolul 17	Articolul 15 alineatul (5)
Articolul 18	—
Articolul 19	Articolul 16 alineatele (1) și (5)
Articolul 20	—
Articolul 21	—
Articolul 21a	—
Articolul 21b	—
Articolul 22	Articolul 11
Articolul 23	Articolul 18
Anexa I	Anexa I

REGULAMENTUL (CE) NR. 81/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 14 ianuarie 2009****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 562/2006 în ceea ce privește utilizarea Sistemului de Informații privind Vizele (VIS) în conformitate cu Codul Frontierelor Schengen**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 62 alineatul (2) litera (a),

având în vedere propunerea Comisiei,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽¹⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 562/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 de instituire a unui Cod comunitar privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen) ⁽²⁾ stabilește condițiile, criteriile și normele detaliate care reglementează controalele la punctele de trecere a frontierei și supravegherea la frontieră, inclusiv verificarea în Sistemul de Informații Schengen.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 767/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 privind Sistemul de Informații privind Vizele (VIS) și schimbul de date între statele membre cu privire la vizele de scurtă ședere (Regulamentul VIS) ⁽³⁾ urmărește îmbunătățirea punerii în aplicare a politicii comune în materie de vize. Regulamentul prevede, de asemenea, că printre obiectivele VIS sunt incluse facilitarea controalelor la punctele de trecere a frontierelor externe, precum și facilitarea combaterii fraudei.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 767/2008 stabilește criteriile de căutare și condițiile de acces la date pentru autoritățile competente, în vederea efectuării de controale la punctele de trecere a frontierelor externe, pentru verificarea identității deținătorilor de vize, a autenticității vizei și a îndeplinirii condițiilor de intrare, precum și pentru identificarea oricărei persoane care nu îndeplinește sau care nu mai îndeplinește condițiile de intrare, ședere sau rezidență pe teritoriul statelor membre.
- (4) Dat fiind faptul că numai verificarea amprentelor digitale poate confirma cu siguranță că o persoană care dorește să intre în zona Schengen este, într-adevăr, persoana căreia i-a fost eliberată viza, ar trebui să se prevadă utilizarea VIS la frontierele externe.
- (5) În vederea verificării îndeplinirii condițiilor de intrare pentru resortisanții țărilor terțe prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 562/2006 și pentru a gestiona cu succes sarcinile ce le revin, poliștii de frontieră ar trebui să utilizeze toate informațiile necesare disponibile, inclusiv date care pot fi consultate în VIS.
- (6) Pentru a preveni eludarea punctelor de trecere a frontierei în care poate fi utilizat VIS și pentru a garanta deplina sa eficacitate, este, în special, necesară utilizarea VIS într-un mod armonizat cu ocazia efectuării controalelor la intrare la frontierele externe.
- (7) Deoarece, în cazul unor cereri de viză repetate, este oportună reutilizarea și copierea datelor biometrice din prima solicitare de viză din VIS, utilizarea VIS pentru controalele la intrare la frontierele externe ar trebui să fie obligatorie.
- (8) Utilizarea VIS presupune o căutare sistematică în VIS prin folosirea numărului de pe autocolantul de viză în combinație cu verificarea amprentelor digitale. Cu toate acestea, datorită posibilului efect al unor asemenea căutări asupra timpului de așteptare la punctele de trecere a frontierelor, ar trebui să fie posibilă, prin derogare, pentru o perioadă de tranziție și în circumstanțe strict stabilite, consultarea VIS fără o verificare sistematică a amprentelor digitale. Statele membre ar trebui să se asigure că această derogare se aplică numai atunci când sunt respectate pe deplin condițiile de derogare, iar durata și frecvența aplicării acestei derogări sunt strict limitate la minimum la puncte individuale de trecere a frontierei.
- (9) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 562/2006 ar trebui să fie modificat în consecință.
- (10) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume stabilirea normelor aplicabile privind utilizarea VIS la frontierele externe, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (11) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și se conformează principiilor recunoscute la articolul 6 alineatul (2) din Tratatul privind Uniunea Europeană și reflectate în Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, precum și în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

⁽¹⁾ Avizul Parlamentului European din 2 septembrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 27 noiembrie 2008.

⁽²⁾ JO L 105, 13.4.2006, p. 1.

⁽³⁾ JO L 218, 13.8.2008, p. 60.

- (12) În ceea ce privește Islanda și Norvegia, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen, în sensul Acordului încheiat între Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei în ceea ce privește asocierea acestor două state la punerea în aplicare, asigurarea respectării și dezvoltarea acquis-ului Schengen ⁽¹⁾, care intră în domeniul de aplicare al articolului 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE a Consiliului din 17 mai 1999 privind anumite modalități de aplicare a respectivului acord ⁽²⁾.
- (13) În ceea ce privește Elveția, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în sensul acordului încheiat între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, asigurarea respectării și dezvoltarea acquis-ului Schengen ⁽³⁾, care intră în domeniul de aplicare al articolului 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/146/CE a Consiliului ⁽⁴⁾.
- (14) În ceea ce privește Liechtenstein, prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen în sensul protocolului semnat de Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein privind aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, asigurarea respectării și dezvoltarea acquis-ului Schengen ⁽⁵⁾, care intră în domeniul de aplicare al articolului 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/261/CE a Consiliului ⁽⁶⁾.
- (15) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul privind poziția Danemarcei anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul de instituire a Comunității Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentului regulament, care, prin urmare, nu este obligatoriu pentru aceasta și nu i se aplică. Având în vedere faptul că prezentul regulament completează acquis-ul Schengen, în temeiul dispozițiilor prevăzute în titlul IV din partea a treia a Tratatului de instituire a Comunității Europene, Danemarca ar trebui să decidă, în conformitate cu articolul 5 din respectivul protocol, în termen de șase luni de la data adoptării prezentului regulament, dacă îl va pune în aplicare sau nu la nivel național.
- (16) Prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Regatul Unit nu participă, în conformitate cu Decizia 2000/365/CE a Consiliului din 29 mai 2000 privind solicitarea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen ⁽⁷⁾. În consecință, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentului regulament, care nu este obligatoriu pentru acesta și nu i se aplică.
- (17) Prezentul regulament constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen ⁽⁸⁾. În consecință, Irlanda nu participă la adoptarea prezentului regulament, care nu este obligatoriu pentru aceasta și nu i se aplică.
- (18) În ceea ce privește Ciprul, prezentul regulament reprezintă un act care completează acquis-ul Schengen sau are legătură cu acesta în sensul articolului 3 alineatul (2) din Actul de aderare din 2003.
- (19) Prezentul regulament reprezintă un act care completează acquis-ul Schengen sau are legătură cu acesta în sensul articolului 4 alineatul (2) din Actul de aderare din 2005,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări

Articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 562/2006 se modifică după cum urmează:

1. Se introduc următoarele litere după litera (a):

„(aa) Dacă resortisantul unei țări terțe este deținătorul unei vize menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (b), controalele amănunțite efectuate la intrare includ și verificarea identității deținătorului vizei și a autenticității vizei, prin consultarea Sistemului de Informații privind Vizele (VIS), în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 767/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 privind Sistemul de Informații privind Vizele (VIS) și schimbul de date între statele membre cu privire la vizele de scurtă ședere (Regulamentul VIS) (*).

(ab) Prin derogare, atunci când:

(i) traficul atinge o asemenea intensitate încât timpul de așteptare la punctul de trecere a frontierei devine excesiv de lung;

(ii) toate resursele de personal, de echipament și de organizare au fost deja epuizate; și

(1) JO L 176, 10.7.1999, p. 36.

(2) JO L 176, 10.7.1999, p. 31.

(3) JO L 53, 27.2.2008, p. 52.

(4) JO L 53, 27.2.2008, p. 1.

(5) Documentul Consiliului 16462/06; accesibil la adresa <http://register.consilium.europa.eu>.

(6) JO L 83, 26.3.2008, p. 3.

(7) JO L 131, 1.6.2000, p. 43.

(8) JO L 64, 7.3.2002, p. 20.

(iii) în baza unei evaluări, nu există niciun risc în ceea ce privește siguranța internă și imigrația ilegală,

VIS poate fi consultat prin utilizarea în toate cazurile a numărului de pe autocolantul de viză și, prin sondaj, a numărului de pe autocolantul de viză în combinație cu verificarea amprentelor digitale.

Cu toate acestea, în toate cazurile în care există o îndoială cu privire la identitatea deținătorului vizei și/sau cu privire la autenticitatea vizei, VIS se consultă utilizând în mod sistematic numărul de pe autocolantul de viză în combinație cu verificarea amprentelor digitale.

Această derogare se poate aplica doar la punctul de trecere a frontierei în cauză și numai atât timp cât sunt îndeplinite condițiile precizate mai sus.

- (ac) Decizia de a consulta VIS în conformitate cu litera (ab) se ia de către polițistul de frontieră aflat la comanda punctului de trecere a frontierei sau la un nivel ierarhic superior.

Statul membru în cauză informează imediat celelalte state membre și Comisia în privința unei astfel de decizii.

- (ad) Fiecare stat membru transmite anual un raport cu privire la aplicarea literei (ab) Parlamentului European și Comisiei, care cuprinde numărul de resortisanți ai țărilor terțe care au fost verificați în VIS, utilizând exclusiv numărul de pe autocolantul de viză, precum și durata timpului de așteptare menționat la litera (ab) punctul (i).

- (ae) Literele (ab) și (ac) se aplică pentru o perioadă maximă de trei ani, care începe după trei ani de la momentul în care VIS a devenit operațional. Înainte de terminarea celui de al doilea an de aplicare a dispozițiilor de la literele (ab) și (ac), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului o evaluare cu privire la punerea în aplicare a acestora. Pe baza respectivei evaluări, Parlamentul European sau Consiliul pot invita Comisia să propună modificări corespunzătoare la prezentul regulament.

(*) JO L 218, 13.8.2008, p. 60.”

2. La sfârșitul literei (c) punctul (i) se adaugă următoarea frază:

„o astfel de verificare poate include consultarea VIS în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 767/2008;”.

3. Se adaugă următoarea literă (d):

- (d) „În vederea identificării oricărei persoane care nu îndeplinește sau care nu mai îndeplinește condițiile de intrare, ședere sau rezidență pe teritoriul statelor membre, VIS poate fi consultat în conformitate cu articolul 20 din Regulamentul (CE) nr. 767/2008.”

Articolul 2

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică începând cu a douăzecea zi de la data menționată la articolul 48 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 767/2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre, în conformitate cu Tratatul de instituire a Comunității Europene.

Adoptat la Strasbourg, 14 ianuarie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
A. VONDRA

AVIZ CITITORILOR

Instituțiile au hotărât să nu mai menționeze, în textele lor, ultima modificare a actelor citate.

În lipsa unor dispoziții contrare, actele la care se face trimitere în textele publicate se consideră ca fiind actele în versiunea în vigoare a acestora.