

Úradný vestník

Európskej únie

L 35



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 52

4. februára 2009

Obsah

I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné

NARIADENIA

- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES ⁽¹⁾ 1
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES ⁽¹⁾ 32
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009 zo 14. januára 2009 o kódexe správania pri používaní počítačových rezervačných systémov a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 2299/89 ⁽¹⁾ 47
- ★ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 81/2009 zo 14. januára 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 562/2006, pokiaľ ide o používanie vízového informačného systému (VIS) podľa Kódexu schengenských hraníc 56

Poznámka pre čitateľa (pozri vnútornú stranu zadnej obálky) s3

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 78/2009

zo 14. januára 2009

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Vnútorný trh zahŕňa oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej musí byť zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel existuje v Spoločenstve systém typového schvaľovania motorových vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska ochrany chodcov by sa mali zladit' tak, aby sa zabránilo prijatiu požiadaviek, ktoré sa budú líšiť v rámci jednotlivých členských štátov, a aby sa zabezpečilo správne fungovanie vnútorného trhu.

- (2) Toto nariadenie je jedným zo samostatných regulačných aktov v súvislosti s postupom typového schvaľovania v Spoločenstve podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) ⁽³⁾. S cieľom dosiahnuť ciele uvedené v odôvodnení 1 tohto nariadenia by sa prílohy I, III, IV, VI a XI k smernici 2007/46/ES mali zmeniť a doplniť.

- (3) Skúsenosti dokazujú, že právne predpisy týkajúce sa motorových vozidiel mali často vysoko podrobný technický obsah. Preto je vhodné prijať namiesto smernice nariadenie, aby sa zabránilo nezrovnalostiam medzi transpozíčnými opatreniami a zbytočnou mierou komplikovanosti právnych predpisov v členských štátoch, keďže ho nebude potrebné transponovať do vnútroštátnych právnych predpisov. S cieľom zabezpečiť zhodu v príslušnej oblasti sa z toho dôvodu týmto nariadením zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/102/ES zo 17. novembra 2003 o ochrane chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred zrážkou a v prípade zrážky s motorovým vozidlom ⁽⁴⁾ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/66/ES z 26. októbra 2005 o používaní systémov čelnej ochrany motorových vozidiel ⁽⁵⁾, ktorou sa zabezpečujú požiadavky na inštaláciu a používanie systémov čelnej ochrany na vozidlách, a tým aj príslušná úroveň ochrany chodcov. Znamená to, že členské štáty zrušia transpozíčné právne predpisy súvisiace so zrušenými smernicami.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 18. júna 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 16. decembra 2008.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2003, s. 15.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 309, 25.11.2005, s. 37.

- (4) Zistilo sa, že požiadavky na druhú fázu implementácie smernice 2003/102/ES nie sú realizovateľné. V tejto súvislosti sa v článku 5 uvedenej smernice požaduje, aby Komisia predložila potrebné návrhy potrebné na to, aby sa riešili problémy s realizovateľnosťou týchto požiadaviek a prípadne sa umožnilo používanie systémov aktívnej ochrany, pričom by zároveň zabezpečili, že sa nezníži úroveň bezpečnosti poskytovanej zraniteľným účastníkom cestnej premávky.
- (5) Štúdia, ktorej realizáciu zabezpečila Komisia, dokazuje, že ochrana chodcov sa môže výrazne zlepšiť kombináciou pasívnych a aktívnych opatrení, ktoré poskytujú vyššiu úroveň ochrany v porovnaní s pôvodne existujúcimi ustanoveniami. Štúdia predovšetkým preukázala, že systém aktívnej ochrany „asistenta núdzového brzdenia“ by v kombinácii so zmenami požiadaviek na pasívnu bezpečnosť značne zvýšil úroveň ochrany chodcov. Zabezpečenie povinnej inštalácie systémov asistenta núdzového brzdenia v nových motorových vozidlách je preto vhodné. Nemal by však nahradiť systémy pasívnej bezpečnosti na vysokej úrovni, ale skôr ich doplniť.
- (6) Od vozidiel vybavených systémami predchádzania zrážkam sa nesmie požadovať splnenie určitých požiadaviek uvedených v tomto nariadení, a to v takom rozsahu, v akom budú schopné zabrániť zrážke s chodcom a nielen zmierniť účinky takejto zrážky. Po zhodnotení, či takouto technológiou možno efektívne zabrániť zrážkam s chodcami a inými zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky, môže Komisia predložiť návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia, ktoré umožnia používanie systémov predchádzania zrážkam.
- (7) S narastajúcim počtom ťažších vozidiel používaných na mestských komunikáciách je vhodné zabezpečiť, aby sa ustanovenia o ochrane chodcov uplatňovali nielen na vozidlá s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ale po uplynutí obmedzeného prechodného obdobia aj na vozidlá kategórií M₁ a N₁, ktoré prekračujú uvedený limit.
- (8) V snahe zvýšiť ochranu chodcov podľa možnosti v čo najskoršej etape majú byť výrobcovia, ktorí chcú požiadať o typové schválenie v súlade s novými požiadavkami ešte predtým, ako sa stanú povinnými, schopní urobiť tak za podmienky, že už budú účinné potrebné vykonávacie opatrenia.
- (9) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (10) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prijatie technických ustanovení na uplatňovanie požiadaviek na testy a vykonávacích opatrení založených na výsledkoch monitorovania. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (11) V snahe zabezpečiť hladký prechod od ustanovení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES na toto nariadenie by sa malo vykonávanie tohto nariadenia odložiť o určité časové obdobie po nadobudnutí jeho účinnosti.
- (12) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to realizáciu vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa ochrany chodcov, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na konštrukciu a fungovanie motorových vozidiel a systémov čelnej ochrany s cieľom znížiť počet a závažnosť zranení chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky zasiahnutých čelnými časťami vozidiel a s cieľom zabrániť takýmto zrážkam.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na:

- a) motorové vozidlá kategórie M₁ definované v článku 3 ods. 11 smernice 2007/46/ES a v bode 1 oddielu A prílohy II k uvedenej smernici s prihladnutím na odsek 2 tohto článku;
- b) motorové vozidlá kategórie N₁ definované v článku 3 ods. 11 smernice 2007/46/ES a v bode 2 oddielu A prílohy II k uvedenej smernici s prihladnutím na odsek 2 tohto článku;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

c) systémy čelnej ochrany namontované ako základná výbava vozidiel uvedených v písmenách a) a b) alebo dodávané ako samostatné technické jednotky určené na namontovanie na takéto vozidlá.

2. Oddiely 2 a 3 prílohy I k tomuto nariadeniu sa neuplatňujú na:

- a) vozidlá kategórie N_1 ani
- b) vozidlá kategórie M_1 odvodené od vozidiel kategórie N_1 s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg,

kde je poloha „bodu R“ vodiča buď pred prednou nápravou, alebo pozdĺžne za priečnou stredovou líniou prednej nápravy maximálne o 1 100 mm.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „stĺpik A“ je najprednejší vonkajší nosník strechy siahajúci od podvozku po strechu vozidla;
2. „systém asistenta núdzového brzdenia“ je funkcia systému brzdenia, ktorá odvodzuje situáciu núdzového brzdenia z toho, akým spôsobom vodič brzdí, a podľa toho:
 - a) pomáha vodičovi dosiahnuť maximálne možné pomerné brzdné spomalenie alebo
 - b) stačí na to, aby vyvolala plné cyklovanie protiblokovacieho brzdného systému;
3. „nárazník“ je akákoľvek čelná, spodná, vonkajšia štruktúra vozidla vrátane jej prípojných jednotiek, ktoré sú určené na poskytovanie ochrany vozidlu v prípadoch čelného nárazu s iným vozidlom pri nízkej rýchlosti; nezahŕňa však žiadny systém čelnej ochrany;
4. „systém čelnej ochrany“ je samostatná štruktúra alebo štruktúry, napríklad ochranný rúrkový rám alebo prídavný nárazník okrem nárazníka základnej výbavy, ktoré sú určené na ochranu vonkajšieho povrchu vozidla v prípade zrážky s iným objektom, s výnimkou štruktúr s hmotnosťou nižšou ako 0,5 kg určených len na ochranu svetiel vozidla;
5. „maximálna hmotnosť“ je technicky prípustná maximálna hmotnosť v naloženom stave, uvedená výrobcom podľa bodu 2.8 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
6. „vozidlá kategórie N_1 odvodené od vozidiel kategórie M_1 “ sú tie vozidlá kategórie N_1 , ktoré majú pred stĺpikom A rovnakú základnú štruktúru a tvar ako vozidlo pôvodnej kategórie M_1 ;

7. „vozidlá kategórie M_1 odvodené od vozidiel kategórie N_1 “ sú vozidlá kategórie M_1 , ktoré majú pred stĺpikom A rovnakú základnú štruktúru a tvar ako vozidlo pôvodnej kategórie N_1 .

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCOV

Článok 4

Technické požiadavky

1. V súlade s článkom 9 výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá uvedené na trh boli vybavené typovo schváleným systémom asistenta núdzového brzdenia v súlade s požiadavkami oddielu 4 prílohy I a aby takéto vozidlá spĺňali požiadavky oddielov 2 alebo 3 prílohy I.

2. V súlade s článkom 10 výrobcovia zabezpečia, aby systémy čelnej ochrany, ktoré sú buď namontované ako základná výbava na vozidlách uvedených na trh, alebo ktoré sa dodávajú ako samostatné technické jednotky, vyhovovali požiadavkám oddielov 5 a 6 prílohy I.

3. Výrobcovia poskytnú schvaľovacím orgánom príslušné údaje o špecifikáciách a podmienkach testovania vozidla a systému čelnej ochrany. Údaje obsahujú informácie požadované na kontrolu funkčnosti ktoréhokoľvek zariadenia aktívnej bezpečnosti nainštalovaného na vozidle.

4. V prípade systémov čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky, výrobcovia poskytnú schvaľovacím orgánom príslušné údaje o špecifikáciách systému a o podmienkach testovania.

5. Systémy čelnej ochrany ako samostatné technické jednotky sa nedistribujú, neponúkajú na predaj ani nepredávajú, ak nie je priložený zoznam typov vozidiel, pre ktoré bol systém čelnej ochrany schválený, ako aj jasný návod na montáž. Návod na montáž musí obsahovať konkrétne pokyny montáže vrátane spôsobov upevnenia na vozidle, na ktoré je jednotka schválená, aby bolo možné upevniť schválené súčiastky na toto vozidlo spôsobom, ktorý je v súlade s príslušnými ustanoveniami oddielu 6 prílohy I.

6. Komisia prijme vykonávacie opatrenia stanovujúce technické ustanovenia na uplatňovanie požiadaviek uvedených v prílohe I. Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 40 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

Článok 5

Žiadosť o typové schválenie ES

1. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES typu vozidla s ohľadom na ochranu chodcov výrobca predloží schvaľovaciemu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 1 prílohy II.

Výrobca odovzdá technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia vozidlo, ktoré je reprezentatívne pre typ vozidla, ktorý sa má schváliť.

2. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES typu vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany výrobca predloží schvaľovaciemu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 2 prílohy II.

Výrobca odovzdá technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia vozidlo vybavené systémom čelnej ochrany, ktoré je reprezentatívne pre typ vozidla, ktorý sa má schváliť. Na požiadanie tejto technickej služby výrobca predloží aj špecifické komponenty alebo vzorky použitých materiálov.

3. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky pre typ systému čelnej ochrany výrobca predloží schvaľovaciemu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 3 prílohy II.

Výrobca predloží technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia jednu vzorku typu systému čelnej ochrany, ktorý sa má schváliť. Ak to služba považuje za potrebné, môže požiadať o ďalšie vzorky. Vzorky budú zreteľne a nezmazateľne označené obchodným názvom žiadateľa alebo svojou značkou a typom. Musí sa vyhradiť miesto na neskoršie povinné umiestnenie značky o typovom schválení ES.

KAPITOLA III

POVINNOSTI ORGÁNOV ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Článok 6

Udelenie typového schválenia ES

1. Ak sú príslušné požiadavky splnené, schvaľovací orgán udelí typové schválenie ES a vydá číslo typového schválenia v súlade so systémom číslovania uvedeným v prílohe VII k smernici 2007/46/ES.

2. Na účely oddielu 3 tohto čísla typového schválenia sa použije jedno z týchto písmen:

- a) na schválenie vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov:
 - „A“ v prípade, že vozidlo je v súlade s oddielom 2 prílohy I;
 - „B“ v prípade, že vozidlo je v súlade s oddielom 3 prílohy I;

b) na schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany alebo na schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka:

- „A“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3,
- „B“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3,
- „X“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 a 5.3.

3. Schvaľovací orgán nepridelí rovnaké číslo inému typu vozidla alebo systému čelnej ochrany.

4. Na účely odseku 1 schvaľovací orgán vydá osvedčenie o typovom schválení ES zostavené v súlade:

- a) so vzorom uvedeným v časti 1 prílohy III na typ vozidla s ohľadom na ochranu chodcov;
- b) so vzorom uvedeným v časti 2 prílohy III na typ vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany;
- c) so vzorom uvedeným v časti 3 prílohy III na typ systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

Článok 7

Značka typového schválenia ES

Každý systém čelnej ochrany schválený v súlade s týmto nariadením na základe typového schválenia vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany alebo typového schválenia systémom čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky, spĺňa požiadavky tohto nariadenia a udelí sa mu značka typového schválenia ES vytvorená v súlade s ustanoveniami prílohy IV, ktorou musí byť potom označený.

Článok 8

Zmena typu a zmeny a doplnenia schválení

Každá zmena vozidla pred stĺpkami A alebo systému čelnej ochrany, ktorá ovplyvňuje buď štruktúru, hlavné rozmery, materiály vonkajších povrchov vozidla, metódy upevnenia, alebo usporiadanie vonkajších či vnútorných komponentov a ktorá môže mať výrazný vplyv na výsledky testov, sa považuje za zmenu a doplnenie podľa článku 13 smernice 2007/46/ES, a preto vyžaduje podanie novej žiadosti o typové schválenie.

Článok 9

Časový harmonogram podávania žiadostí pre vozidlá

1. S účinnosťou odo dňa uvedeného v článku 16 druhom odseku prestanú vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia pre tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie M₁, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 2 alebo 3 prílohy I;
- c) vozidlá kategórie N₁ odvodené od vozidiel kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddieloch 2 a 4 alebo v oddieloch 3 a 4 prílohy I.

2. S účinnosťou od 24. februára 2011 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie M₁;
- b) vozidlá kategórie N₁ odvodené od kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg.

3. S účinnosťou od 24. februára 2013 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov prestanú udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia s ohľadom na tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie N₁ odvodené od vozidiel kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I.

4. S účinnosťou od 31. decembra 2012 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 2 alebo 3 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg;
- b) vozidlá kategórie N₁ odvodené od kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg.

5. S účinnosťou od 24. februára 2015 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov prestanú udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia s ohľadom na tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie N₁, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddieloch 3 a 4 prílohy I.

6. S účinnosťou od 24. augusta 2015 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázu registráciu, predaj a uvádzanie nových vozidiel kategórie N₁, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky.

7. S účinnosťou od 24. februára 2018 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázu registráciu, predaj a uvádzanie týchto vozidiel do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- b) vozidlá kategórie N₁ odvodené od kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu.

8. S účinnosťou od 24. augusta 2019 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- b) vozidlá kategórie N₁, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu.

9. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 8 tohto článku, a za podmienky nadobudnutia účinnosti opatrení prijatých podľa článku 4 ods. 6, ak o to výrobca požiada, vnútroštátne orgány neodmietnu z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov udeliť typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre nový typ vozidla ani nezakázu registráciu, predaj alebo uvádzanie tohto nového vozidla do prevádzky, ak príslušné vozidlo zodpovedá technickým ustanoveniam uvedeným v oddieloch 3 alebo 4 prílohy I.

Článok 10

Uplatnenie na systémy čelnej ochrany

1. Vnútroštátne orgány neudelia typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre nový typ vozidla vybaveného systémom čelnej ochrany ani typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky novému typu systému čelnej ochrany, ak nie je v súlade s požiadavkami uvedenými v oddieloch 5 a 6 prílohy I.

2. Z dôvodov súvisiacich so systémami čelnej ochrany vnútroštátne orgány považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami uvedenými v oddieloch 5 a 6 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky.

3. Požiadavky uvedené v oddieloch 5 a 6 prílohy I k tomuto nariadeniu sa uplatňujú na systémy čelnej ochrany dodávané ako samostatné technické jednotky na účely článku 28 smernice 2007/46/ES.

Článok 11

Systémy predchádzania zrážkam

1. Na základe hodnotenia Komisie vozidlá vybavené systémami predchádzania zrážkam nemusia vyhovovať testovacím požiadavkám uvedeným v oddieloch 2 a 3 prílohy I, aby sa im mohlo udeliť typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre typ vozidla vzhľadom na ochranu chodcov alebo aby sa mohli predávať, registrovať alebo uvádzať do prevádzky.

2. Komisia predloží hodnotenie Európskemu parlamentu a Rade v prípade potreby spolu s návrhmi na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Všetky navrhnuté opatrenia zabezpečia takú úroveň ochrany, ktorej skutočná účinnosť bude aspoň na úrovni poskytovanej podľa oddielov 2 a 3 prílohy I.

Článok 12

Sledovanie

1. Vnútroštátne orgány poskytnú Komisii raz ročne výsledky sledovania podľa bodov 2.2, 2.4 a 3.2 prílohy I, a to najneskôr do 28. februára roku nasledujúceho po roku, v ktorom sa výsledky získali.

Požiadavka poskytovať tieto výsledky prestane platiť od 24. februára 2014.

2. Komisia môže na základe výsledkov sledovania uskutočneného podľa bodov 2.2, 2.4 a 3.2 prílohy I k tomuto nariadeniu prijať podľa potreby vykonávacie opatrenia.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 40 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

3. Komisia na základe relevantných informácií oznámených schvaľovacími orgánmi a zúčastnenými stranami, ako aj na základe nezávislých štúdií monitoruje technický vývoj v oblasti rozšírených požiadaviek pasívnej bezpečnosti, asistenta núdzového brzdenia a iné technológie aktívnej bezpečnosti, ktorými možno zlepšiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

4. Do 24. februára 2014 Komisia preskúma uskutočniteľnosť a uplatnenie všetkých takýchto rozšírených požiadaviek pasívnej bezpečnosti. Preskúma funkčnosť tohto nariadenia so zreteľom na používanie a efektívnosť asistenta núdzového brzdenia a ostatných technológií aktívnej bezpečnosti.

5. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu doplnenú o náležité návrhy k danej problematike.

Článok 13

Sankcie

1. Členské štáty ustanovia sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení tohto nariadenia a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 24. augusta 2010 a bezodkladne jej oznámia každú ich následnú zmenu a doplnenie.

2. Medzi typy porušenia, ktoré podliehajú sankciám, patria minimálne tieto typy:

- a) poskytovanie nepravdivých vyhlásení počas schvaľovacích konaní alebo počas konaní vedúcich k zrušeniu;
- b) falšovanie výsledkov testov pre typové schválenie;
- c) neposkytnutie údajov ani technických špecifikácií, ktoré by viedli k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;
- d) odmietnutie poskytnúť prístup k informáciám.

KAPITOLA IV

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 14

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou V k tomuto nariadeniu.

Článok 15

Zrušenie

Smernice 2003/102/ES a 2005/66/ES sa zrušujú s účinnosťou od dátumu uvedeného v článku 16 druhom pododseku tohto nariadenia.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 24. novembra 2009 s výnimkou článku 4 ods. 6 a článku 9 ods. 9, ktoré sa uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti, a článku 9 ods. 2 až 8, ktoré sa uplatňujú odo dňa stanoveného v uvedených odsekoch.

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

V Štrasburgu 14. januára 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
A. VONDRA

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha I Technické ustanovenia na testovanie vozidiel a systémov čelnej ochrany

Príloha II Minimálne informácie, ktoré má poskytnúť výrobca

- Časť 1 Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov
- Časť 2 Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany
- Časť 3 Informačný dokument o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka

Príloha III Vzorové osvedčenia typového schválenia ES

- Časť 1 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na ochranu chodcov
- Časť 2 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany
- Časť 3 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka

Príloha IV Značka typového schválenia ES

Dodatok Príklad značky typového schválenia ES

Príloha V Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

PRÍLOHA I

Technické ustanovenia na testovanie vozidiel a systémov čelnej ochrany

1. Na účely tejto prílohy platí nasledujúce vymedzenie pojmov:
 - 1.1. „predná horná hrana kapoty“ je predná časť hornej vonkajšej konštrukcie vozidla vrátane kapoty a blatníkov, horných a bočných častí krytu svetlometu a všetkých na ne pripevnených častí;
 - 1.2. „kontaktná línia predného okraja karosérie“ je geometrické miesto bodov dotykov medzi 1 000 mm dlhou rovnou tyčou a predným povrchom karosérie, keď sa rovnou tyčou udržiavanou v rovnobežnej polohe so zvislou pozdĺžnou rovinou vozidla, sklonenou v uhle 50° smerom dozadu a s dolným koncom 600 mm nad vozovkou, pohybuje priečne pozdĺž predného okraja karosérie tak, že sa jej stále dotýka. V prípade vozidiel s horným povrchom kapoty skloneným v podstate v uhle 50° tak, že rovná tyč vykazuje skôr súvislý alebo viacnásobný než bodový dotyk, sa vzťažná línia stanoví s rovnou tyčou sklonenou v uhle 40° smerom dozadu. Ak má vozidlo tvar, že sa v určitom bočnom mieste dotkne povrchu vozidla najprv spodný okraj rovnej tyče, považujú sa tieto body dotyku v tejto polohe za body kontaktnej línie okraja karosérie. Ak má vozidlo tvar, že sa v určitom bočnom mieste dotkne povrchu vozidla najprv horný okraj rovnej tyče, považuje sa za kontaktnú líniu okraja karosérie v tejto pozdĺžnej polohe geometrická spojka 1 000 mm. Ak sa rovná tyč v priebehu tohto postupu dotkne hornej hrany nárazníka, považuje sa táto hrana na účely tohto nariadenia tiež za predný okraj karosérie;
 - 1.3. „dosah ovinutia 1 000 mm“ je geometrické miesto bodov opísané na čelnom hornom povrchu jedným koncom 1 000 mm dlhej ohybnej pásky udržiavanej vo zvislej pozdĺžnej rovine vozidla a vedenej cez prednú časť kapoty a nárazník. Páska je počas merania stále napnutá, pričom sa jej jeden koniec dotýka vozovky zvisle pod prednou stranou nárazníka a druhý koniec sa dotýka čelného horného povrchu. Vozidlo je v normálnej jazdnej polohe;
 - 1.4. „vrchná strana kapoty“ je vonkajšia konštrukcia, ktorá zahŕňa vrchnú plochu všetkých vonkajších konštrukcií okrem čelného skla, stĺpikov A a konštrukcií za nimi. Zahŕňa preto, no nie je to limitované, kapotu, blatníky, vzduchové otvory, ramená stieračov a dolný rám čelného skla;
 - 1.5. „vrchná strana prednej časti vozidla“ je vonkajšia konštrukcia, ktorá zahŕňa vrchnú plochu všetkých vonkajších konštrukcií okrem čelného skla, stĺpikov A a konštrukcií za nimi;
 - 1.6. „referenčná úroveň plochy, na ktorej vozidlo stojí“ je horizontálna rovina rovnobežná s úrovňou vozovky, predstavujúca úroveň plochy pre vozidlo, ktoré je umiestnené na rovnom povrchu so zatiahnutou ručnou brzdou a nachádza sa vo svojej normálnej jazdnej polohe;
 - 1.7. „normálna jazdná poloha“ je poloha vozidla na vozovke v pohotovostnom stave s pneumatikami nahustenými na odporúčané tlaky, s prednými kolesami v polohe priamo dopredu, s maximálnym množstvom kvapalín potrebných na prevádzku vozidla, so všetkým štandardným vybavením poskytnutým výrobcom vozidla, s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na sedadle vodiča a s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na prednom sedadle spolujazdca, so zavesením nastaveným na jazdnú rýchlosť 40 km/h alebo 35 km/h v normálnych jazdných podmienkach špecifikovaných výrobcom (najmä pre vozidlá s aktívnym pružením alebo zariadením na automatickú reguláciu výšky);
 - 1.8. „čelné sklo“ je predné zasklenie vozidla, ktoré spĺňa všetky príslušné požiadavky prílohy I k smernici Rady 77/649/EHS z 27. septembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa výhľadu vodičov motorových vozidiel ⁽¹⁾;
 - 1.9. „kritérium splnenia pre hlavu (HPC)“ je miera zaťaženia hlavy vyjadrená ako maximálne výsledné zrýchlenie hlavy počas určitého časového úseku pri náraze. Vypočíta sa na základe najvyšších hodnôt zrýchlenia vykázaných akcelerometrom v časovom intervale $t_1 - t_2$ podľa rovnice:

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

kde „a“ je výsledné zrýchlenie ako násobok „g“ a „ t_1 “ a „ t_2 “ sú dva časové momenty (vyjadrené v sekundách) počas nárazu určujúce začiatok a koniec záznamu, pre ktorý je hodnota HPC maximálna. Hodnoty HPC, pri ktorých je časový interval $(t_1 - t_2)$ väčší ako 15 ms, sa pri výpočte najvyššej hodnoty neberú do úvahy;

(¹) Ú. v. ES L 267, 19.10.1977, s. 1.

1.10. „polomer zakrivenia“ je polomer kružnice, ktorý sa najviac približuje k tvaru zaoblenia posudzovaného dielu.

2. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov:

2.1. Test s maketou nohy proti nárazníku

Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov:

a) test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku:

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Maximálny dynamický ohyb kolena nesmie presiahnuť 21,0°, maximálny strihový posun kolena nesmie presiahnuť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 200 g;

b) test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku:

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment pôsobiaci na maketu nesmie prekročiť 510 Nm.

2.2. Test s maketou hornej časti nohy proti prednému okraju karosérie

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici sa zaznamená a porovná s možnou smernou hodnotou 300 Nm.

Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.

2.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy proti vrchnej strane kapoty

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 3,5 kg. HPC nesmie presiahnuť hodnotu 1 000 na 2/3 testovacej plochy kapoty a 2 000 na zvyšnej 1/3 testovacej plochy kapoty.

2.4. Test s maketou hlavy dospelého proti čelnému sklu

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 4,8 kg. HPC sa zaznamená a porovná s možnou smernou hodnotou 1 000.

Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.

3. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov na vozidlách:

3.1. Test s maketou nohy proti nárazníku

Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov:

a) test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku:

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 19,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 170 g.

Okrem toho výrobca môže stanoviť šírku testu proti nárazníku do celkovej hodnoty 264 mm, pričom zrýchlenie merané v hornej časti holennej kosti nesmie prekročiť 250 g;

b) test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku:

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť 510 Nm.

3.2. Test s maketou hornej časti nohy proti okraju karosérie

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou do 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu sa porovná s možným maximom 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici sa porovná s možným maximom 300 Nm.

Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.

3.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy proti vrchnej strane kapoty

Test sa vykoná s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 3,5 kg. HPC musí vyhovovať požiadavkám bodu 3.5.

3.4. Test s maketou hlavy dospelého proti vrchnej strane kapoty

Test sa vykoná s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 4,5 kg. HPC musí vyhovovať požiadavkám bodu 3.5.

3.5. Zaznamenané HPC nesmie prekročiť hodnotu 1 000 na jednej polovici testovanej plochy makety hlavy dieťaťa a okrem toho nesmie prekročiť hodnotu 1 000 na 2/3 kombinovaných testovacích plôch makety hlavy dieťaťa a dospelého. Na ostatných plochách nesmie HPC prekročiť hodnotu 1 700 pre obidve makety hlavy.

4. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov:

4.1. Referenčný test na zistenie systémového prevádzkového bodu, v ktorom sa aktivuje protiblokovací brzdný systém (ABS).

4.2. Test na overenie toho, či je správne spustená prevádzka systému asistenta núdzového brzdenia, aby sa mohli uplatniť maximálne dosiahnuteľné charakteristiky spomalenia vozidla.

5. Vyžaduje sa vykonanie týchto testov na systémoch čelnej ochrany (FPS):

5.1. Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov s maketou nohy podľa bodov 5.1.1 alebo 5.1.2:

5.1.1. Test s maketou dolnej časti nohy proti FPS

Všetky testy sa vykonávajú s nárazovou rýchlosťou 40 km/h.

5.1.1.1. V prípade FPS schváleného pre montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 2, najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 21,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 200 g.

5.1.1.2. V prípade FPS schváleného pre montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 3, najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 19,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 170 g.

5.1.1.3. V prípade FPS schváleného pre montáž len na vozidlách, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3, možno požiadavky uvedené v bodoch 5.1.1.1 a 5.1.1.2 nahradiť požiadavkami na test uvedenými buď v bode 5.1.1.3.1, alebo v bode 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 24,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 7,5 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 215 g.

5.1.1.3.2. Na vozidle sa vykonáva dvojica testov, jeden test s namontovaným FPS a druhý test bez namontovaného FPS. Každá dvojica testov sa vykonáva na rovnakom mieste podľa dohody s príslušným schvaľovacím orgánom. Zaznamenajú sa hodnoty najväčšieho uhlu ohybu dynamického kolena, najväčšieho šmykového posunu dynamického kolena a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti. V každom prípade hodnoty zaznamenané pre motorové vozidlo s pripevneným systémom čelnej ochrany nesmú presiahnuť 90 % hodnôt zaznamenaných pri motorovom vozidle bez pripevneného systému čelnej ochrany.

5.1.2. Test s maketou hornej časti nohy proti FPS

Všetky testy sa vykonávajú s nárazovou rýchlosťou 40 km/h.

5.1.2.1. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment pôsobiaci na maketu nesmie prekročiť 510 Nm.

5.1.2.2. V prípade FPS schváleného pre montáž len na vozidlách, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3, možno požiadavky uvedené v bode 5.1.2.1 nahradiť požiadavkami na test uvedenými buď v bode 5.1.2.2.1, alebo v bode 5.1.2.2.2.

5.1.2.2.1. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 9,4 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť 640 Nm.

5.1.2.2.2. Na vozidle sa vykonáva dvojica testov, jeden test s namontovaným FPS a druhý test bez namontovaného FPS. Každá dvojica testov sa vykonáva na rovnakom mieste podľa dohody s príslušným schvaľovacím orgánom. Znamená sa okamžitý súčet nárazových síl a ohybový moment na makete. V každom prípade hodnoty zaznamenané pre motorové vozidlo s pripevneným systémom čelnej ochrany nesmú presiahnuť 90 % hodnôt zaznamenaných pri motorovom vozidle bez pripevneného systému čelnej ochrany.

5.2. Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hrane FPS

Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu v hornej a dolnej časti nárazovej hlavice nesmie presiahnuť možnú cieľovú hodnotu 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť možnú cieľovú hodnotu 300 Nm. Obe dva výsledky sa musia zaznamenať na účely sledovania.

5.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/dospeljej osoby nízkej postavy proti FPS

Tieto testy sa uskutočňujú pri rýchlosti 35 km/h s použitím 3,5 kg makety hlavy dieťaťa/dospelého nízkej postavy. HPC vypočítané z výsledného časového priebehu nesmie ani v jednom prípade prekročiť hodnotu 1 000.

6. Ustanovenia o konštrukcii a inštalácii FPS

6.1. Nasledujúce požiadavky platia rovnako pre systémy čelnej ochrany namontované na nových vozidlách a pre systémy čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky určené na montáž na stanovené vozidlá.

6.1.1. Súčiastky systému čelnej ochrany sa musia navrhnuť tak, aby najmenší priemer zaoblenia všetkých pevných plôch, ktorých sa môže dotknúť guľa s priemerom 100 mm, bol 5 mm.

6.1.2. Celková hmotnosť systému čelnej ochrany vrátane všetkých konzol a upevnení nesmie presiahnuť 1,2 % hmotnosti vozidla, na ktoré je určená, pričom jej maximálna hmotnosť je stanovená na 18 kg.

6.1.3. Výška FPS namontovaného na vozidle nesmie byť viac ako o 50 mm väčšia ako výška kontaktnej línie predného okraja karosérie.

6.1.4. FPS nesmie zväčšovať šírku vozidla, na ktorom je namontovaný. Ak je celková šírka FPS väčšia než 75 % šírky vozidla, ukončenia FPS musia byť ohnuté smerom k vonkajšej ploche, aby sa riziko zachytenia znížilo na najmenšiu možnú mieru. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je FPS vložený alebo integrovaný do karosérie alebo ukončenie FPS je ohnuté tak, že sa nemôže dostať do kontaktu s guľou s priemerom 100 mm, a medzera medzi ukončením FPS a karosériou nie je väčšia ako 20 mm.

6.1.5. S výnimkou bodu 6.1.4 medzera medzi komponentmi FPS a pod ním sa nachádzajúcej vonkajšej plochy nesmie prevyšovať 80 mm. Miestne prerušenia celkového obrysu pod ním sa nachádzajúcej karosérie (ako sú otvory mriežky chladiča, nasávače vzduchu a pod.) sa neberú do úvahy.

6.1.6. S cieľom zachovať účinnosť nárazníka vozidla nesmie byť pozdĺžna vzdialenosť medzi najprednejšou časťou nárazníka a najprednejšou časťou FPS v žiadnom bode na boku vozidla väčšia ako 50 mm.

6.1.7. FPS nesmie výrazne znižovať účinnosť nárazníka. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vtedy, keď nárazník prekrývajú najviac dva zvislé komponenty a ani jeden vodorovný komponent FPS.

- 6.1.8. FPS sa nesmie odkláňať dopredu od zvislej roviny. Vrchné časti FPS nesmú v smere nahor alebo dopredu (proti čelnému sklu) prekryvať viac ako o 50 mm kontaktnú líniu predného okraja karosérie vozidla s odmontovaným FPS.
- 6.1.9. Namontovaním FPS sa nesmie porušiť zhoda s požiadavkami typového schválenia vozidla.
7. Odchylné od oddielov 2, 3 a 5 môže príslušný schvaľovací orgán považovať požiadavky na ktorýkoľvek test uvedený v tomto dokumente za splnené prostredníctvom akýchkoľvek ekvivalentných testov vykonaných na základe požiadaviek iného testu podľa tejto prílohy.
-

PRÍLOHA II

Minimálne informácie, ktoré má poskytnúť výrobca

Časť 1

Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov.

Časť 2

Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany.

Časť 3

Informačný dokument o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

ČASŤ 1

VZOR

Informačný dokument č. ... týkajúci sa typového schválenia ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak majú systémy, konštrukčné časti alebo samostatné technické celky elektronické riadenie, dodávajú sa informácie týkajúce sa ich výkonu.

0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Umiestnenie takého označenia:

0.4. Kategória vozidla ^(c):

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

1.6. Umiestnenie a usporiadanie motora:

9. KAROSÉRIA

9.1. Typ karosérie:

9.2. Použité materiály a konštrukčné metódy:

9.23. Ochrana chodcov

9.23.1. Podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov vozidla z hľadiska konštrukcie, rozmerov, príslušných referenčných čiar a použitých materiálov prednej časti vozidla (vnútorných a vonkajších). Tento opis obsahuje údaje o každom inštalovanom systéme aktívnej ochrany.

ČASŤ 2

VZOR

Informačný dokument č. ... o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, dodávajú sa informácie o ich výkone.

0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Umiestnenie takeého označenia:

0.4. Kategória vozidla ^(c):

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMERY (v kg a mm) (kde je to možné, odvolať sa na výkres)

2.8. Maximálne technicky prípustná hmotnosť uvádzaná výrobcom:

2.8.1. Hmotnosti pripadajúce na jednotlivé nápravy (max. a min.):

9. KAROSÉRIA

9.1. Typ karosérie:

9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

- 9.24.2. Výkresy a/alebo fotografie – podľa potreby – mriežok nasávača vzduchu, mriežky chladiča, ozdobného rámu, znakov, emblémov a výklenkov a ostatných vonkajších výčnelkov a častí vonkajšieho povrchu, ktoré možno považovať za kritické (napríklad osvetľovacie zariadenia). Ak súčasti uvedené v prvej vete nie sú kritické, na dokumentačné účely ich možno nahradiť fotografiami doplnenými podľa potreby údajmi o rozmeroch a/alebo sprievodným textom:
- 9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:
- 9.24.4. Výkres nárazníkov:
- 9.24.5. Výkres podlahovej línie prednej časti vozidla:

ČASŤ 3

VZOR

Informačný dokument č. ... o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, dodávajú sa informácie o ich výkone.

0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

1. OPIS ZARIADENIA

1.1. Podrobný technický opis (vrátane fotografií či výkresov):

1.2. Návod na zloženie a montáž vrátane potrebných krútiacich momentov:

1.3. Zoznam typov vozidiel, na ktoré sa môže namontovať:

1.4. Akékoľvek obmedzenia pri používaní a podmienky inštalácie:

^(b) Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

^(c) Klasifikované podľa vymedzenia pojmov uvedeného v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa vyplní viac záznamov, nie je potrebné vypustiť nič).

PRÍLOHA III

Vzorové osvedčenia typového schválenia ES

Časť 1

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na ochranu chodcov.

Časť 2

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany.

Časť 3

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

ČASŤ 1

VZOR

maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES ⁽¹⁾
- rozšírení typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odmietnutí typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odobratí typového schválenia ES ⁽¹⁾

pre typ vozidla vzhľadom na ochranu chodcov

vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ...

naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... ⁽²⁾.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
 - 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Umiestnenie takeého označenia:
- 0.4. Kategória vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

ODDIEL II

- 1. Doplnujúce informácie (kde je to potrebné) (pozri dodatok)
- 2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
- 3. Dátum vydania protokolu o teste:
- 4. Číslo protokolu o teste:

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

⁽²⁾ Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.

⁽³⁾ Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Ako je definované v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

5. Poznámky (pokiaľ sú) (pozri dodatok):
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia
vozidla s ohľadom na ochranu chodcov vzhľadom na nariadenie (ES) č. 78/2009

1. Dopĺňujúce informácie
 - 1.1. Stručný opis typu vozidla vzhľadom na jeho konštrukciu, rozmery, obloženie a materiály:
 - 1.2. Umiestnenie motora: predné/zadné/centrálne ⁽¹⁾
 - 1.3. Pohon: predný náhon/zadný náhon ⁽¹⁾
 - 1.4. Hmotnosť vozidla predloženého na testy [v zmysle bodu 1.7 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009]:
 - predná náprava:
 - zadná náprava:
 - spolu:
 - 1.5. Výsledky testov podľa požiadaviek prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009:
 - 1.5.1. Výsledky testov oddielu 2:

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje ⁽¹⁾
Test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	 stupňov	
	šmykový posun	 mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	 g	
Test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	 Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hornej hrane kapoty	súčet nárazových síl	 kN	⁽²⁾
	moment ohybu	 Nm	⁽²⁾
Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy (3,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC v zóne A [12 výsledkov ⁽³⁾]		
	hodnoty HPC v zóne B [6 výsledkov ⁽³⁾]		
Maketa hlavy dospelého (4,8 kg) proti čelnému sklu	hodnoty HPC [5 výsledkov ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ V súlade s hodnotami určenými v oddiele 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Len na účely sledovania.

⁽³⁾ Podľa Komisie [vykonávacie právne predpisy].

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

1.5.2. Výsledky testov oddielu 3:

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje ⁽¹⁾
Test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	 stupňov	
	šmykový posun	 mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	 g	
Test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	 Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hornej hrane kapoty	súčet nárazových síl	 kN	⁽²⁾
	moment ohybu	 Nm	⁽²⁾
Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy (3,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC [9 výsledkov ⁽³⁾]		
Test s maketou hlavy dospelého (4,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC [9 výsledkov ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ V súlade s hodnotami určenými v oddiele 3 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Len na účely sledovania.

⁽³⁾ Podľa Komisie [vykonávacie právne predpisy].

Poznámky: (napr. platné pre vozidlá s ľavostranným a pravostranným riadením).

1.5.3. Požiadavky oddielu 4:

Podrobné informácie o dodávanom systéme asistenta núdzového brzdenia ⁽¹⁾	
Poznámky ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Uveďte podrobné informácie o spôsobe prevádzkovania systému.

⁽²⁾ Uveďte podrobné informácie o testoch vykonaných pri overovaní systému.

ČASŤ 2

VZOR

maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES ⁽¹⁾
- rozšírení typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odmietnutí typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odobratí typového schválenia ES ⁽¹⁾

pre typ vozidla vzhľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany

vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ...

naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... ⁽²⁾.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
 - 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.4. Kategória vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.⁽²⁾ Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.⁽³⁾ Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).⁽⁴⁾ Ako je definované v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

ODDIEL II

1. Doplnujúce informácie (kde je to potrebné): pozri dodatok
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
3. Dátum vydania protokolu o teste:
4. Číslo protokolu o teste:
5. Poznámky (ak nejaké sú): pozri dodatok
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia
vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany vzhľadom na nariadenie
Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009

1. Dodatočné informácie
2. Poznámky:
3. Výsledky testov podľa požiadaviek oddielu 5 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje
Test s maketou dolnej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	 stupňov	
	šmykový posun	 mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	 g	
Test s maketou hornej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	 Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti vodiacej hrane systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (len sledovanie)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	Nm	
Test s maketou hlavy dieťaťa/dospelého človeka (3,5 kg) nízkej postavy so systémom čelnej ochrany	hodnoty HPC (minimálne 3 hodnoty)		

ČASŤ 3

VZOR

maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES ⁽¹⁾
- rozšírení typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odmietnutí typového schválenia ES ⁽¹⁾
- odobratí typového schválenia ES ⁽¹⁾

pre typ vozidla vzhľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ...

naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... ⁽²⁾.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
- 0.3. Spôsob označenia typu, ak je vyznačený na systéme čelnej ochrany ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia homologizačnej značky:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

ODDIEL II

1. Dodatočné údaje: pozri dodatok
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
3. Dátum vydania protokolu o teste:

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

⁽²⁾ Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.

⁽³⁾ Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

4. Číslo protokolu o teste:
5. Poznámky (ak nejaké sú): pozri dodatok
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia typu
systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka
vzhľadom na nariadenie (ES) č. 78/2009

1. Doplňujúce informácie
 - 1.1. Spôsob pripevnenia:
 - 1.2. Návod na zloženie a montáž:
 - 1.3. Zoznam motorových vozidiel, na ktoré sa dá namontovať systém čelnej ochrany, akékoľvek obmedzenia použitia a nevyhnutné podmienky montáže:
.....
2. Poznámky:
3. Výsledky testov podľa požiadaviek oddielu 5 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje
Test s maketou dolnej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	 stupňov	
	šmykový posun	 mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	 g	
Test s maketou hornej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	 Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti vodiacej hrane systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (len sledovanie)	súčet nárazových síl	 kN	
	moment ohybu	Nm	
Test s maketou hlavy dieťaťa/dospelého človeka (3,5 kg) nízkej postavy so systémom čelnej ochrany	hodnoty HPC (minimálne 3 hodnoty)		

PRÍLOHA IV

ZNAČKA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

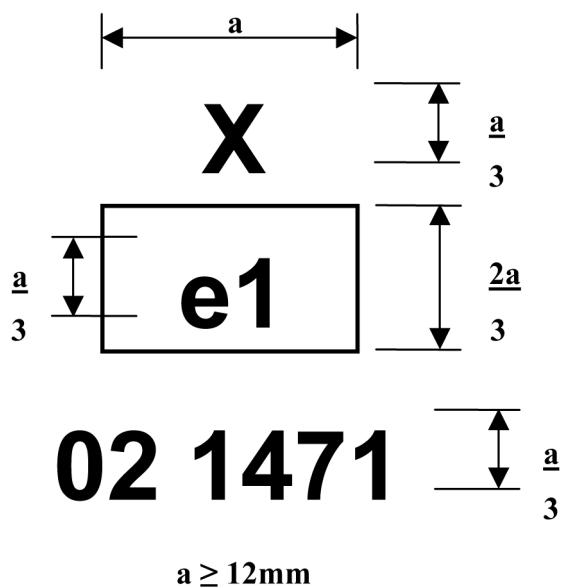
1. Táto značka sa skladá:
 - 1.1. z malého písmena „e“ v obdĺžniku, za ktorým nasleduje rozlišovacie písmeno (-ná) alebo číslo členského štátu, ktorý udelil typové schválenie ES:

—	1	pre Nemecko
—	2	pre Francúzsko
—	3	pre Taliansko
—	4	pre Holandsko
—	5	pre Švédsko
—	6	pre Belgicko
—	7	pre Maďarsko
—	8	pre Českú republiku
—	9	pre Španielsko
—	11	pre Spojené kráľovstvo
—	12	pre Rakúsko
—	13	pre Luxembursko
—	17	pre Fínsko
—	18	pre Dánsko
—	19	pre Rumunsko
—	20	pre Poľsko
—	21	pre Portugalsko
—	23	pre Grécko
—	24	pre Írsko
—	26	pre Slovinsko
—	27	pre Slovensko
—	29	pre Estónsko
—	32	pre Lotyšsko
—	34	pre Bulharsko
—	36	pre Litvu
—	49	pre Cyprus
—	50	pre Maltu.
 - 1.2. V blízkosti obdĺžnika „základné schvaľovacie číslo“ obsiahnuté na štvrtom mieste v čísle typového schválenia uvedeného v prílohe VII k smernici 2007/46/ES, pred ktorým sú dve číslice označujúce poradové číslo pridelené najnovšej veľkej technickej zmene tohto nariadenia v deň udelenia typového schválenia ES. Poradové číslo v tomto nariadení je 02.
 - 1.3. Nasledujúce dodatočné písmená nachádzajúce sa pod obdĺžnikom:
 - 1.3.1. „A“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený v súlade s požiadavkami bodu 5.1.1.1 prílohy I a je vhodný na montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 2 prílohy I.
 - 1.3.2. „B“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený v súlade s požiadavkami bodu 5.1.1.2 prílohy I a je vhodný na montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 3 prílohy I.

- 1.3.3. „X“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený pre test makety nohy za podmienok stanovených v bodoch 5.1.1.3 alebo 5.1.2.2 prílohy I a je vhodný len na montáž na vozidlá, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3 prílohy I.
 - 1.4. Značka typového schválenia ES je jasne čitateľná a nezmazateľná a zreteľne viditeľná, keď je pripevnená na vozidle.
 - 1.5. Príklad značky schválenia je uvedený v dodatku k tejto prílohe.
-

Dodatok

Príklad značky typového schválenia ES



V prípade zariadenia so zobrazenou značkou typového schválenia ES ide o systém čelnej ochrany typovo schválený v Nemecku (e1) podľa tohto nariadenia (02) pod základným schvaľovacím číslom 1471.

Písmeno „X“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený pre test makety nohy za podmienok stanovených v bodoch 5.1.1.3 alebo 5.1.2.2 prílohy I.

PRÍLOHA V

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. príloha I oddiel 9.24 sa nahrádza takto:

„9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

9.24.2. Výkresy a/alebo fotografie – podľa potreby – mriežok nasávača vzduchu, mriežky chladiča, ozdobného rámu, znakov, emblémov a výklenkov a ostatných vonkajších výčnelkov a častí vonkajšieho povrchu, ktoré možno považovať za kritické (napríklad osvetľovacie zariadenia). Ak súčasti uvedené v prvej vete nie sú kritické, na dokumentačné účely ich možno nahradiť fotografiami doplnenými podľa potreby údajmi o rozmeroch a/alebo sprievodným textom:

9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:

9.24.4. Výkres nárazníkov:

9.24.5. Výkres podlahovej línie prednej časti vozidla:“;

2. v prílohe III časti I bode A sa znenie oddielu 9.24 nahrádza takto:

„9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:“;

3. príloha IV sa mení a dopĺňa takto:

a) v časti I:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58. Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1	X				X“						
----------------------	----------------------------	-------------------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) poznámka pod čiarou č. 7 sa vypúšťa;

iii) bod 60 sa vypúšťa;

b) v dodatku:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58. Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1	N/A (*)
----------------------	----------------------------	-------------------------------	---------

(*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa;

4. v prílohe VI sa dodatok mení a dopĺňa takto:

a) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009“		
------	-----------------	-----------------------------	--	--

b) bod 60 sa vypúšťa;

5. príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

a) v dodatku 1:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	X	N/A (*)		
------	-----------------	----------------------------	---	---------	--	--

(*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa;

b) v dodatku 2:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	N/A			N/A“						
------	-----------------	----------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--

ii) bod 60 sa vypúšťa;

c) v dodatku 3:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009										X“
------	-----------------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) bod 60 sa vypúšťa;

d) v dodatku 4:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009				N/A (*)						
------	-----------------	----------------------------	--	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa.

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 79/2009

zo 14. januára 2009

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

(1) Vnútrotrh zahŕňa oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Preto existuje komplexný systém Spoločenstva na typové schvaľovanie motorových vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o vodíkový pohon, by sa mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa v jednotlivých členských štátoch prijímali odlišné požiadavky, a s cieľom zaistiť správne fungovanie vnútorného trhu pri súčasnom zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a verejnej bezpečnosti.

(2) Toto nariadenie je samostatným nariadením na účel typového schvaľovania v Spoločenstve podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) ⁽³⁾. Prílohy IV, VI a XI k uvedenej smernici by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(3) Na základe žiadosti Európskeho parlamentu sa v právnych predpisoch Spoločenstva o motorových vozidlách uplatnil nový regulačný prístup. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť iba základné ustanovenia týkajúce sa požiadaviek na typové schvaľovanie vodíkových systémov a komponentov, zatiaľ čo technické špecifikácie by sa mali ustanoviť vo vykonávacích opatreniach prijatých v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽⁴⁾.

(4) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na stanovenie požiadaviek a skúšobných postupov týkajúcich sa nových foriem uskladnenia alebo používania vodíka, dodatočných vodíkových komponentov a pohonného systému. Komisia by mala byť splnomocnená aj na stanovenie osobitných postupov, skúšok a požiadaviek, pokiaľ ide o ochranu vozidiel na vodíkový pohon pred nárazom a o bezpečnostné požiadavky na integrované systémy. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(5) V odvetví dopravy by jedným z hlavných cieľov mal byť väčší podiel ekologickejších vozidiel. Malo by sa vyvinúť dodatočné úsilie na umiestnenie väčšieho počtu týchto vozidiel na trh. Zavedením vozidiel s alternatívnymi palivami možno významne zlepšiť kvalitu mestského ovzdušia, a tým aj stav zdravia verejnosti.

(6) Vodík sa pokladá za čistý spôsob pohonu vozidiel budúcnosti na ceste k hospodárstvu bez znečisťujúcich látok, ktoré sa zakladá na opakovanom používaní surovín a na obnoviteľných zdrojoch energie, keďže vozidlá poháňané vodíkom nevypúšťajú znečisťujúce látky založené na uhlíku ani skleníkové plyny. Keďže vodík je nosič energie a nie jej zdroj, prínos vodíkoveho pohonu z hľadiska klímy závisí od toho, z akého zdroja sa vodík získava. Mala by sa preto venovať pozornosť tomu, aby sa vodíkové palivo produkovalo udržateľným spôsobom v čo najvyššej miere z obnoviteľných zdrojov energie, aby celková rovnováha životného prostredia pri zavedení vodíka ako paliva pre motorové vozidlá bola pozitívna.

⁽¹⁾ Stanovisko z 9. júla 2008.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 3. septembra 2008 (zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 16. decembra 2008.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (7) Vo svojej konečnej správe skupina na vysokej úrovni CARS 21 uviedla, že „snahy o zintenzívnenie medzinárodnej harmonizácie predpisov o motorových vozidlách by sa mali v oprávnených prípadoch zachovať s cieľom zahrnúť kľúčové trhy s motorovými vozidlami a rozšíriť harmonizáciu na oblasti, na ktoré sa ešte nevzťahuje, a to predovšetkým v rámci dohôd EHK OSN z rokov 1958 a 1998“. V súlade s týmto odporúčaním by Komisia mala pokračovať v podpore vývoja medzinárodne harmonizovaných požiadaviek týkajúcich sa motorových vozidiel pod záštitou EHK OSN. Najmä v prípade prijatia globálneho technického nariadenia (GTN) o vozidlách na vodíkový pohon a palivové články by Komisia mala zvážiť možnosť prispôsobenia požiadaviek ustanovených v tomto nariadení požiadavkám stanoveným v GTN.
- (8) Vodíkové zmesi by sa mohli používať ako palivo pri prechode na používanie čistého vodíka s cieľom uľahčiť uvedenie vozidiel na vodíkový pohon na trh v členských štátoch, kde existuje dobrá infraštruktúra zemného plynu. Komisia by mala preto vypracovať požiadavky týkajúce sa používania zmesí vodíka a zemného plynu/biometánu, predovšetkým zmiešavacieho pomeru vodíka a plynu, ktorý zohľadňuje technickú realizovateľnosť a prínosy pre životné prostredie.
- (9) Stanovenie rámca na typové schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon by prispelo k zvýšeniu dôvery potenciálnych používateľov a širokej verejnosti v novú technológiu.
- (10) Preto je potrebné vytvoriť primeraný rámec na urýchlenie uvedenia vozidiel s inovačnými technológiami pohonu a vozidiel, ktoré používajú alternatívne palivá s malým vplyvom na životné prostredie, na trh.
- (11) Väčšina výrobcov významne investuje do vývoja vodíkovej technológie a už začala uvádzať takéto vozidlá na trh. Je pravdepodobné, že v budúcnosti sa podiel vozidiel na vodíkový pohon na celkovom vozovom parku zvýši. Preto je potrebná špecifikácia spoločných požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti vozidiel na vodíkový pohon. Keďže pri vývoji vozidiel na vodíkový pohon môžu výrobcovia uplatňovať rôzne prístupy, je potrebné stanoviť technologicky neutrálne bezpečnostné požiadavky.
- (12) Je potrebné stanoviť tie bezpečnostné požiadavky na vodíkové systémy a ich komponenty, ktoré sú potrebné na získanie typového schválenia.
- (13) Pri typovom schvaľovaní vozidiel na vodíkový pohon je potrebné stanoviť požiadavky na inštaláciu vodíkových systémov a ich komponentov do vozidla.
- (14) Vzhľadom na vlastnosti paliva si vozidlá na vodíkový pohon môžu vyžadovať osobitný prístup záchranných služieb. Preto je potrebné ustanoviť požiadavky na jasnú a rýchlu identifikáciu týchto vozidiel, aby záchranné služby mohli byť informované o type paliva, ktoré je uskladnené vo vozidle. Spôsob identifikácie by mal byť primeraný tomuto účelu a zároveň by v rámci možností nemal prebiehať v podobe, v akej by mohol znepokojiť verejnosť.
- (15) Je tiež potrebné stanoviť povinnosti výrobcov týkajúce sa prijatia vhodných opatrení na zabránenie načerpania nesprávneho paliva do vozidiel na vodíkový pohon.
- (16) Vozidlá na vodíkový pohon môžu mať úspech na trhu iba vtedy, ak bude v Európe existovať dostatočná infraštruktúra čerpacích staníc. Komisia by mala preto preskúmať vhodné opatrenia s cieľom podporiť vybudovanie celoeurópskej siete čerpacích staníc pre vozidlá na vodíkový pohon.
- (17) Inovatívne malé vozidlá označované podľa právnych predpisov o typovom schvaľovaní ES ako vozidlá kategórie L sa považujú za priekopníkov v používaní vodíka ako paliva. Zavádzanie vodíka v prípade týchto vozidiel si vyžaduje menšie úsilie, pretože technické ťažkosti a rozsah požadovaných investícií nie sú také vysoké ako pri vozidlách kategórií M a N, ako sú stanovené v prílohe II k smernici 2007/46/ES. Komisia by mala najneskôr do 1. januára 2010 vyhodnotiť možnosť regulovať typové schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon, ktoré patria do kategórie L.
- (18) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to vytvorenie vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa motorových vozidiel využívajúcich vodík, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Toto nariadenie stanovuje požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o vodíkový pohon, a na typové schvaľovanie vodíkových komponentov a vodíkových systémov. Toto nariadenie stanovuje aj požiadavky na inštaláciu takýchto komponentov a systémov.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na:

1. vozidlá na vodíkový pohon kategórií M a N, ako sú stanovené v oddiele A prílohy II k smernici 2007/46/ES, vrátane ochrany takýchto vozidiel pred nárazom a ich elektrickej bezpečnosti;
2. vodíkové komponenty určené pre motorové vozidlá kategórií M a N, ako sú uvedené v prílohe I;
3. vodíkové systémy určené pre motorové vozidlá kategórií M a N vrátane nových foriem uskladnenia alebo používania vodíka.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 - a) „vozidlo na vodíkový pohon“ je akékoľvek motorové vozidlo, ktoré používa vodík ako palivo na svoj pohon;
 - b) „pohonný systém“ je spaľovací motor alebo systém palivových článkov, ktoré sa používajú na pohon vozidla;
 - c) „vodíkový komponent“ je vodíkový zásobník a všetky ostatné časti vozidla na vodíkový pohon, ktoré sú v priamom kontakte s vodíkom alebo ktoré tvoria súčasť vodíkoveho systému;
 - d) „vodíkový systém“ je sústava vodíkových komponentov a spojovacích častí namontovaná vo vozidlách na vodíkový pohon s výnimkou pohonných systémov alebo pomocných hnacích jednotiek;
 - e) „maximálny povolený pracovný tlak“ (MPPT) je maximálny tlak, na ktorý je komponent skonštruovaný a ktorý je základom na určovanie pevnosti príslušného komponentu;
 - f) „nominálny pracovný tlak“ (NPT) je v prípade zásobníkov ustálený tlak pri jednotnej teplote 288 K (15 °C) pre plný zásobník alebo v prípade iných komponentov úroveň tlaku, pri ktorej komponent obvyčajne pracuje;
 - g) „vnútorná nádrž“ je časť vodíkoveho zásobníka určená na používanie kvapalného vodíka, ktorá obsahuje kryogénny vodík.
2. Na účely odseku 1 písm. d) „vodíkové systémy“ obsahujú okrem iného:
 - a) systémy sledovania použitia a kontroly;

- b) systémy rozhrania vozidla;
- c) systémy obmedzujúce nadmerný prietok;
- d) systémy ochrany proti pretlaku;
- e) systémy detekcie zlyhania výmenníka tepla.

Článok 4

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá na vodíkový pohon, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, a všetky vodíkové komponenty alebo vodíkové systémy, ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
2. Na účely typového schválenia vozidiel výrobcovia vybavujú vozidlá na vodíkový pohon vodíkovými komponentmi a systémami, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v tomto nariadení a jeho vykonávacích opatreniach a sú inštalované v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
3. Na účely typového schválenia komponentov a systémov výrobcovia zabezpečia, aby vodíkové komponenty a systémy spĺňali požiadavky stanovené v tomto nariadení a jeho vykonávacích opatreniach.
4. Výrobcovia poskytnú schvaľovacím orgánom potrebné informácie o špecifikáciách vozidiel a skúšobných podmienkach.
5. Výrobcovia poskytnú informácie na účely kontroly vodíkových komponentov a systémov počas obdobia životnosti vozidla.

Článok 5

Všeobecné požiadavky na vodíkové komponenty a systémy

Výrobcovia zabezpečia, aby:

- a) vodíkové komponenty a systémy fungovali správnym a bezpečným spôsobom a aby spoľahlivo znášali elektrické, mechanické, teplotné a chemické pracovné podmienky bez netesností alebo viditeľnej deformácie;
- b) vodíkové systémy boli chránené proti pretlaku;

- c) materiály použité v tých častiach vodíkových komponentov a systémov, ktoré majú byť v priamom kontakte s vodíkom, boli zlučiteľné s vodíkom;
- d) vodíkové komponenty a systémy počas svojej predpokladanej životnosti spoľahlivo znášali očakávané teploty a tlaky;
- e) vodíkové komponenty a systémy spoľahlivo znášali spektrum pracovných teplôt ustanovených vo vykonávacích opatreniach;
- f) vodíkové komponenty boli označené v súlade s vykonávacími opatreniami;
- g) vodíkové komponenty s usmerneným prietokom mali smer prietoku jasne označený;
- h) vodíkové komponenty a systémy boli navrhnuté tak, aby mohli byť nainštalované v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe VI.

Článok 6

Požiadavky na vodíkové zásobníky určené na používanie kvapalného vodíka

Vodíkové zásobníky určené na používanie kvapalného vodíka sa skúšajú v súlade so skúšobnými postupmi stanovenými v prílohe II.

Článok 7

Požiadavky na vodíkové komponenty určené na používanie kvapalného vodíka, iné ako zásobníky

1. Vodíkové komponenty určené na používanie kvapalného vodíka, iné ako zásobníky, sa skúšajú v súlade so skúšobnými postupmi stanovenými v prílohe III v závislosti od ich typu.
2. Zariadenia na odľahčenie tlaku sú navrhnuté tak, aby sa zabezpečilo, že tlak vo vnútornej nádrži alebo v akejkoľvek inej vodíkovom komponente neprekročí prípustnú hodnotu. Tieto hodnoty sa stanovujú úmerne k maximálnemu povolenému pracovnému tlaku (MPPT) vodíkoveho systému. Na zistenie ich zlyhania sa použije bezpečnostný systém pre výmenníky tepla.

Článok 8

Požiadavky na vodíkové zásobníky určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka

1. Vodíkové zásobníky určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka sa klasifikujú v súlade s bodom 1 prílohy IV.

2. Zásobníky uvedené v odseku 1 sa skúšajú v súlade so skúšobnými postupmi stanovenými v prílohe IV v závislosti od ich typu.

3. Zabezpečí sa podrobný opis všetkých hlavných vlastností materiálu a tolerancií použitých pri návrhu zásobníka vrátane výsledkov skúšok, ktorým bol materiál podrobený.

Článok 9

Požiadavky na vodíkové komponenty určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka, iné ako zásobníky

Vodíkové komponenty určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka, iné ako zásobníky, sa skúšajú v súlade so skúšobnými postupmi stanovenými v prílohe V v závislosti od ich typu.

Článok 10

Všeobecné požiadavky na inštaláciu vodíkových komponentov a systémov

Vodíkové komponenty a systémy sa inštalujú v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe VI.

Článok 11

Časový harmonogram uplatňovania

1. S účinnosťou od 24. februára 2011 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť:

- a) typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie nových typov vozidiel z dôvodov súvisiacich s vodíkovým pohonom, ak nie je toto vozidlo v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení alebo v jeho vykonávacích opatreniach, a
- b) typové schválenie ES nových typov vodíkových komponentov alebo systémov, ak nie je tento komponent alebo systém v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení alebo v jeho vykonávacích opatreniach.

2. S účinnosťou od 24. februára 2012 vnútroštátne orgány:

- a) nebudú z dôvodov súvisiacich s vodíkovým pohonom považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, ak nie sú tieto vozidlá v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení alebo v jeho vykonávacích opatreniach, a
- b) zakážu predaj a uvedenie nových vodíkových komponentov alebo systémov do prevádzky, ak nie sú takéto komponenty alebo systémy v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení alebo v jeho vykonávacích opatreniach.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 2, a za podmienky nadobudnutia účinnosti vykonávacích opatrení prijatých podľa článku 12 ods. 1, ak o to výrobca požiada, vnútroštátne orgány:

- a) z dôvodov súvisiacich s vodíkovým pohonom neodmietnu udelenie typového schválenia ES alebo vnútroštátneho typového schválenia pre nový typ vozidla, alebo typového schválenia ES pre nový typ vodíkových komponentov alebo systémov, ak je toto vozidlo, komponent alebo systém v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach, ani
- b) nezakáže registráciu, predaj a uvádzanie nových vozidiel do prevádzky a nezakáže predaj a uvádzanie nových vodíkových komponentov alebo systémov do prevádzky, ak sú tieto vozidlá, komponenty alebo systémy v súlade s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach.

Článok 12

Vykonávacie opatrenia

1. Komisia prijme tieto vykonávacie opatrenia:

- a) administratívne opatrenia na typové schválenie ES vozidiel, pokiaľ ide o ich vodíkový pohon, a na typové schválenie ES vodíkových komponentov a systémov;
- b) pravidlá týkajúce sa informácií poskytovaných výrobcami na účely typového schválenia a kontrol uvedených v článku 4 ods. 4 a 5;
- c) podrobné pravidlá pre skúšobné postupy uvedené v prílohách II až V;
- d) podrobné predpisy týkajúce sa požiadaviek na inštaláciu vodíkových komponentov a systémov uvedených v prílohe VI;
- e) podrobné pravidlá týkajúce sa požiadaviek na bezpečné a spoľahlivé fungovanie vodíkových komponentov a systémov stanovených v článku 5;
- f) podrobné pravidlá označovania alebo iných spôsobov jasnej a rýchlej identifikácie vozidiel na vodíkový pohon, ako sú uvedené v prílohe VI bode 16.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

2. Komisia môže prijať tieto vykonávacie opatrenia:

- a) špecifikáciu požiadaviek týkajúcich sa:
 - používania čistého vodíka alebo zmesi vodíka a zemného plynu/biometánu,
 - nových foriem uskladnenia alebo používania vodíka,
 - ochrany vozidiel pred nárazom vzhľadom na integritu vodíkových komponentov a systémov,
 - bezpečnostných požiadaviek na integrované systémy zahŕňajúcich minimálne zistenie netesnosti a požiadaviek súvisiacich s čistiacim plynom,
 - elektrickej izolácie a elektrickej bezpečnosti;
- b) ostatné opatrenia potrebné na uplatňovanie tohto nariadenia.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 2.

Článok 13

Výbor

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá (TCMV) zriadený článkom 40 ods. 1 smernice 2007/46/ES.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 14

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Prílohy IV, VI a XI k smernici 2007/46/ES sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou VII k tomuto nariadeniu.

Článok 15

Sankcie za porušenie

1. Členské štáty prijímú ustanovenia o sankciách uplatniteľných v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení výrobcami a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 24. augusta 2010 a bezodkladne jej oznámia následné zmeny a doplnenia, ktoré sa ich budú týkať.

2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom sankcií, zahŕňajú aspoň:

- a) poskytovanie nepravdivých vyhlásení počas schvaľovacieho konania alebo počas konania vedúceho k zrušeniu;
- b) falšovanie výsledkov skúšok typového schválenia alebo zhody v prevádzke;
- c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;
- d) odmietnutie prístupu k informáciám;

e) používanie rušiacich zariadení.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 24. februára 2011 s výnimkou článku 11 ods. 3 a článku 12, ktoré sa uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, a článku 11 ods. 2, ktorý sa uplatňuje odo dňa v ňom stanoveného.

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

V Štrasburgu 14. januára 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
redseda
A. VONDRA

PRÍLOHA I

Zoznam vodíkových komponentov, ktoré musia byť typovo schválené

Tieto vodíkové komponenty, ak sú namontované do vozidiel na vodíkový pohon, musia byť typovo schválené:

- a) komponenty určené na používanie kvapalného vodíka:
1. zásobník;
 2. automatický uzatvárací ventil;
 3. jednosmerný ventil alebo spätný ventil (v prípade použitia ako bezpečnostné zariadenie);
 4. ohýbný prívod paliva (v prípade prvého automatického uzatváracieho ventilu proti prúdu alebo iných bezpečnostných zariadení);
 5. výmenník tepla;
 6. ručne ovládaný alebo automatický ventil;
 7. regulátor tlaku;
 8. tlakový poistný ventil;
 9. snímače tlaku, teploty a toku (v prípade použitia ako bezpečnostného zariadenia);
 10. prípojka alebo nádrž na dopĺňanie paliva;
 11. detekčné snímače na zistenie úniku vodíka;
- b) komponenty určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka pri nominálnom pracovnom tlaku nad 3,0 MPa:
1. zásobník;
 2. automatický uzatvárací ventil;
 3. zásobníková sústava;
 4. armatúry;
 5. ohýbný prívod paliva;
 6. výmenník tepla;
 7. vodíkový filter;
 8. ručne ovládaný alebo automatický ventil;
 9. spätný ventil;
 10. regulátor tlaku;
 11. zariadenie na odľahčenie tlaku;
 12. tlakový poistný ventil;
 13. prípojka alebo nádrž na dopĺňanie paliva;
 14. konektor k odnímateľnému systému uskladnenia vodíka;
 15. snímače tlaku, teploty, vodíka a toku (v prípade použitia ako bezpečnostného zariadenia);
 16. detekčné snímače na zistenie úniku vodíka.
-

PRÍLOHA II

Uplatniteľné skúšobné postupy na vodíkové zásobníky určené na používanie kvapalného vodíka

Typ skúšky
Deštrukčná skúška
Skúška ohňom
Skúška maximálnej úrovne naplnenia
Tlaková skúška
Skúška na tesnosť

Skúšobné postupy, ktoré sa majú použiť pri typovom schvaľovaní vodíkových zásobníkov určených na používanie kvapalného vodíka, musia zahŕňať:

- deštrukčnú skúšku: cieľom skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník nezlyhá pred dosiahnutím špecifickej úrovne vysokého tlaku, deštrukčný tlak (bezpečnostný faktor vynásobený MPPT) je prekročený. Na získanie typového schválenia musí byť hodnota skutočného deštrukčného tlaku počas skúšky vyššia ako požadovaný minimálny deštrukčný tlak;
- skúšku ohňom: cieľom tejto skúšky je preukázať, že zásobník so svojím systémom ochrany pred ohňom sa pri skúškach za špecifikovaných požiarnych podmienok nepretrhne;
- skúšku maximálnej úrovne naplnenia: cieľom tejto skúšky je preukázať, že systém, ktorý zabraňuje preplneniu zásobníka, primerane funguje a že úroveň vodíka počas dopĺňania nikdy nespôsobí otvorenie zariadení na odľahčenie tlaku;
- tlakovú skúšku: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník znesie špecifickú úroveň vysokého tlaku. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví tlaku určitej hodnoty počas stanoveného času. Po skúške na zásobníku nesmú byť viditeľné žiadne známky trvalej deformácie alebo viditeľné netesnosti;
- skúšku na tesnosť: cieľom tejto skúšky je preukázať, že na vodíkovom zásobníku nie sú za špecifických podmienok známky netesnosti. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví svojmu nominálnemu pracovnému tlaku. Nesmú sa na ňom zistiť žiadne známky netesnosti cez trhliny, póry alebo iné podobné chyby.

Uplatniteľné skúšobné postupy na vodíkové komponenty určené na používanie kvapalného vodíka, iné ako zásobníky

VODÍKOVÝ KOMPONENT	TYP SKÚŠKY										
	Tlaková skúška	Skúška na vonkajšiu netesnosť	Skúška odolnosti	Prevádzková skúška	Skúška odolnosti proti korózii	Skúška odolnosti proti suchému teplu	Skúška ozónového starnutia	Skúška teplotnými cyklami	Skúška tlakovými cyklami	Skúška zlučiteľnosti s vodíkom	Skúška netesnosti sedla
Zariadenia na odľahčenie tlaku	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Ventily	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Výmenníky tepla	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Prípojky alebo nádrže na dopĺňanie paliva	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regulátory tlaku	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Snímače	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Ohybné palivové privody	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

S výhradou osobitných požiadaviek súvisiacich s vodíkovými komponentmi musia skúšobné postupy, ktoré sa majú použiť pri typovom schvaľovaní vodíkových komponentov určených na používanie kvapalného vodíka, iných ako zásobníkov, zahŕňať:

- tlakovú skúšku: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty znesú úroveň tlaku, ktorá je vyššia ako pracovný tlak komponentu. Na vodíkovom komponente nesmie byť viditeľná žiadna známka netesnosti, deformácie, pretrhnutia alebo trhliny, keď sa tlak zvýši na určitú úroveň;
- skúšku na vonkajšiu netesnosť: cieľom tejto skúšky je preukázať, že na vodíkových komponentoch nie je vonkajšia netesnosť. Na vodíkových komponentoch nesmú byť známky porézności;
- skúšku odolnosti: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty sú schopné nepretržite spoľahlivej prevádzky. Skúška sa skladá z vykonania stanoveného počtu skúšobných cyklov na vodíkovom komponente pri stanovených teplotných a tlakových podmienkach. Skúšobný cyklus znamená normálnu prevádzku (t. j. jedno otvorenie a zatvorenie) vodíkového komponentu;
- prevádzkovú skúšku: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty sú schopné spoľahlivej prevádzky;
- skúšku odolnosti proti korózii: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty sú schopné odolať korózii. S cieľom dokázať to sú vodíkové komponenty vystavené kontaktu so špecifickými chemickými látkami;
- skúšku odolnosti proti suchému teplu: cieľom tejto skúšky je preukázať, že nekovové vodíkové komponenty sú schopné odolať vysokej teplote. S cieľom dokázať to sú komponenty vystavené vzduchu pri maximálnej prevádzkovej teplote;
- skúšku ozónového starnutia: cieľom tejto skúšky je preukázať, že nekovové vodíkové komponenty sú schopné odolať starnutiu spôsobenému ozónom. S cieľom dokázať to sú komponenty vystavené vzduchu s vysokou koncentráciou ozónu;

- h) skúšku teplotnými cyklami: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty sú schopné odolať veľkým zmenám teploty. S cieľom dokázať to sú vodíkové komponenty podrobené teplotnému cyklu stanoveného trvania od minimálnej prevádzkovej teploty po maximálnu prevádzkovú teplotu;
- i) skúšku tlakovými cyklami: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkové komponenty sú schopné odolať veľkým zmenám tlaku. S cieľom dokázať to sú vodíkové komponenty podrobené zmene tlaku od atmosférického tlaku po maximálny povolený pracovný tlak (MPPT) a opätovne atmosférickému tlaku za krátky čas;
- j) skúšku zlučiteľnosti s vodíkom: cieľom tejto skúšky je preukázať, že kovové vodíkové komponenty (t. j. valce a ventily) nepodliehajú vodíkovému krehnutiu. Pri vodíkových komponentoch, ktoré sú vystavené častým záťažovým cyklom, je potrebné sa vyhnúť podmienkam, ktoré môžu viesť k lokálnej únave a k vzniku a šíreniu únavových trhlín v štruktúre;
- k) skúšku netesnosti sedla: cieľom tejto skúšky je preukázať, že na vodíkových komponentoch sa nevyskytujú netesnosti, keď sú inštalované vo vodíkovom systéme.

PRÍLOHA IV

Uplatniteľné skúšobné postupy na vodíkové zásobníky určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka

Typ skúšky	Použiteľná na typ zásobníka			
	1	2	3	4
Deštrukčná skúška	✓	✓	✓	✓
Skúška tlakovými cyklami pri teplote okolitého prostredia	✓	✓	✓	✓
Skúška netesnosti pred porušením (LBB)	✓	✓	✓	✓
Skúška ohňom	✓	✓	✓	✓
Skúška na prienik	✓	✓	✓	✓
Skúška vystavenia chemickým látkam		✓	✓	✓
Skúška odolnosti kompozita proti kazom		✓	✓	✓
Zrýchlená deštrukčná skúška napätím		✓	✓	✓
Skúška tlakovými cyklami pri extrémnej teplote		✓	✓	✓
Skúška poškodenia pri náraze			✓	✓
Skúška na tesnosť				✓
Skúška na priepustnosť				✓
Skúška výčnelkov krútiacim momentom				✓
Skúška cyklami vodíkového plynu				✓

1. Klasifikácia vodíkových zásobníkov určených na používanie stlačeného (plynného) vodíka:

Typ 1 bezšvový kovový zásobník.

Typ 2 zásobník opláštený v smere obvodu s bezšvovou kovovou vložkou.

Typ 3 zásobník opláštený v oboch smeroch s bezšvovou alebo zváranou kovovou vložkou.

Typ 4 zásobník opláštený v oboch smeroch s nekovovou vložkou.

2. Skúšobné postupy, ktoré sa majú použiť pri typovom schvaľovaní vodíkových zásobníkov určených na používanie stlačeného (plynného) vodíka, musia zahŕňať:

- deštrukčnú skúšku: cieľom tejto skúšky je dosiahnuť hodnotu tlaku, pri ktorej sa zásobník pretrhne. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví tlaku určitej hodnoty, ktorá musí byť vyššia ako nominálny pracovný tlak zásobníka. Deštrukčný tlak zásobníka musí prekročiť stanovený tlak. Deštrukčný tlak zásobníka musí výrobca zaznamenať a uschovávať počas životnosti zásobníka;
- skúšku tlakovými cyklami pri teplote okolitého prostredia: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník je schopný odolať veľkým zmenám tlaku. S cieľom dokázať to sa zvyšovaním a znižovaním tlaku na stanovenú hodnotu vykonávajú tlakové cykly na zásobník, až kým sa neobjaví zlyhanie alebo kým sa nedosiahne stanovený počet cyklov. Zásobník nesmie zlyhať pred dosiahnutím stanoveného počtu cyklov. Počet cyklov do zlyhania sa musí zaznamenať spolu s miestom a opisom zlyhania. Výrobca musí uschovávať výsledky počas životnosti zásobníka;
- skúšku na netesnosť pred porušením (LBB): cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník zlyhá netesnosťou pred prasknutím. S cieľom dokázať to sa zvyšovaním a znižovaním tlaku na stanovenú hodnotu vykonávajú tlakové cykly na zásobník. Skúšaný zásobník musí zlyhať netesnosťou alebo presiahnuť stanovený počet skúšobných cyklov bez zlyhania. Počet cyklov do zlyhania sa musí zaznamenať spolu s miestom a opisom zlyhania;
- skúšku ohňom: cieľom tejto skúšky je preukázať, že zásobník so svojím systémom ochrany pred ohňom sa pri skúškach za špecifikovaných požiarnych podmienok nepretrhne. Zásobník vystavený pracovnému tlaku sa musí odvetrať len cez zariadenie na odľahčenie tlaku a nesmie prasknúť;

- e) skúšku na prienik: cieľom tejto skúšky je preukázať, že zásobník nepraskne, keď do neho prenikne guľka. S cieľom dokázať to sa úplný zásobník so svojou ochrannou povrchovou vrstvou vystaví tlaku a prederaví guľkou. Zásobník nesmie prasknúť;
- f) skúšku vystavenia chemickým látkam: cieľom tejto skúšky je preukázať, že zásobník znesie vystavenie špecifikovaným chemickým látkam. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví rozličným chemickým roztokom. Tlak zásobníka sa zvýši na určitú hodnotu a vykoná sa deštrukčná skúška uvedená v písmene a). Zásobník musí dosiahnuť špecifický deštrukčný tlak, ktorý sa musí zaznamenať;
- g) skúšku odolnosti kompozita proti kazom: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník je schopný odolať vysokému tlaku. S cieľom dokázať to sa do bočnej steny zásobníka vyrežú kazy určitých tvarov a vykoná sa stanovený počet tlakových cyklov. Na zásobníku sa počas viacerých cyklov nesmie vyskytnúť netesnosť ani roztrhnutie, ale počas zostávajúcich skúšobných cyklov môže nastať zlyhanie zásobníka jeho netesnosťou. Počet cyklov do zlyhania sa musí zaznamenať spolu s miestom a opisom zlyhania;
- h) zrýchlenú deštrukčnú skúšku napätím: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník je počas dlhšieho obdobia schopný odolať vysokému tlaku a vysokým teplotám na hranici prípustného prevádzkového rozpätia. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví počas stanoveného času špecifickým tlakovým a teplotným podmienkam a následne prejde deštrukčnou skúškou uvedenou v písmene a). Zásobník musí dosiahnuť špecifický deštrukčný tlak;
- i) skúšku tlakovými cyklami pri extrémnej teplote: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník znesie zmeny tlaku pri rozličných teplotných podmienkach. S cieľom dokázať to sa zásobník bez akejkoľvek ochrannnej povrchovej vrstvy podrobí skúške cyklovaním vodným tlakom tak, že sa vystaví extrémnym vonkajším podmienkam a potom sa vykoná deštrukčná skúška a skúška na tesnosť uvedené v písmenách a) a k). Pri skúške cyklovaním sa na zásobníku nesmú objaviť známky roztrhnutia, netesnosti ani odmotania tkaniva. Zásobník nesmie pri špecifickom tlaku prasknúť;
- j) skúšku poškodenia pri náraze: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník zostane funkčný po tom, ako bol vystavený špecifickým mechanickým vplyvom. S cieľom dokázať to sa zásobník podrobí pádovej skúške a vykoná sa stanovený počet tlakových cyklov. Na zásobníku sa počas stanoveného počtu cyklov nesmie vyskytnúť netesnosť ani roztrhnutie, ale počas zostávajúcich skúšobných cyklov môže nastať zlyhanie zásobníka jeho netesnosťou;
- k) skúšku na tesnosť: cieľom tejto skúšky je preukázať, že na vodíkovom zásobníku nie sú za špecifických podmienok známky netesnosti. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví svojmu nominálnemu pracovnému tlaku. Nesmú byť na ňom žiadne známky netesnosti cez trhliny, póry ani podobné chyby;
- l) skúšku na priepustnosť: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník nepresakuje viac, ako je stanovené. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví prostredníctvom vodíkového plynu nominálnemu pracovnému tlaku a potom sa sleduje priepustnosť v uzavretej komore počas stanoveného času a pri stanovených teplotných podmienkach;
- m) skúšku výčnelkov krútiacim momentom: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník je schopný odolať špecifickému krútiacemu momentu. S cieľom dokázať to sa na zásobník aplikuje krútiaci moment z rozličných smerov. Potom sa vykoná deštrukčná skúška a skúška na tesnosť uvedené v písmenách a) a k). Zásobník musí splniť požiadavky deštrukčnej skúšky a skúšky na tesnosť. Aplikovaný krútiaci moment, netesnosť a deštrukčný tlak sa musia zaznamenať;
- n) skúšku cyklami vodíkového plynu: cieľom tejto skúšky je preukázať, že vodíkový zásobník je schopný odolať veľkým zmenám tlaku pri použití vodíkového plynu. S cieľom dokázať to sa zásobník vystaví viacerým tlakovým cyklom s použitím vodíkového plynu a vykoná sa skúška na tesnosť uvedená v písmene k). Skontroluje sa výskyt poškodení, ako je tvorba únavových trhlín alebo elektrostatický výboj zásobníka. Zásobník musí splniť požiadavky skúšky na tesnosť. Na zásobníku sa nesmú vyskytnúť žiadne poškodenia, ako je tvorba únavových trhlín alebo elektrostatický výboj.

PRÍLOHA V

Uplatniteľné skúšobné postupy na vodíkové komponenty určené na používanie stlačeného (plynného) vodíka, iné ako zásobníky

VODÍKOVÝ KOMPONENT	TYP SKÚŠKY					
	Skúšky materiálu	Skúška odolnosti proti korózii	Skúška odolnosti	Skúška tlakovými cyklami	Skúška na vnútornú netesnosť	Skúška na vonkajšiu netesnosť
Zariadenia na odľahčenie tlaku	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Automatické ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ručne ovládané ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Spätné ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tlakové poistné ventily	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Výmenníky tepla	✓	✓		✓		✓
Prípojky alebo nádrže na dopĺňanie paliva	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Regulátory tlaku	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Snímače pre vodíkové systémy	✓	✓	✓	✓		✓
Ohybné palivové privody	✓	✓	✓	✓		✓
Armatúry	✓	✓	✓	✓		✓
Vodíkové filtre	✓	✓		✓		✓
Konektory k odnímateľnému systému uskladnenia vodíka	✓	✓	✓	✓		✓

S výhradou osobitných požiadaviek na ktorýkoľvek z vodíkových komponentov musia skúšobné postupy, ktoré sa majú použiť pri typovom schvaľovaní vodíkových komponentov určených na používanie stlačeného (plynného) vodíka, iných ako zásobníkov, zahŕňať:

1. skúšky materiálu:
 - 1.1. skúšku zlučiteľnosti s vodíkom uvedenú v písmene j) prílohy III;
 - 1.2. skúšku starnutia: cieľom tejto skúšky je zistiť, či nekovový materiál použitý vo vodíkovom komponente odoláva starnutiu. V skúšobných vzorkách sa nepripúšťajú žiadne viditeľné trhliny;
 - 1.3. skúšku zlučiteľnosti s ozónom: cieľom tejto skúšky je zistiť, či je elastomérny materiál vodíkového komponentu zlučiteľný s ozónom. V skúšobných vzorkách sa nepripúšťajú žiadne viditeľné trhliny;
2. skúšku odolnosti proti korózii uvedenú v písmene e) prílohy III;
3. skúšku odolnosti uvedenú v písmene c) prílohy III;
4. skúšku tlakovými cyklami uvedenú v písmene i) prílohy III. Na vodíkových komponentoch nesmú byť viditeľné známky deformácie ani vytlačania a musia spĺňať požiadavky skúšok na vnútornú a vonkajšiu netesnosť;
5. skúšku na vnútornú netesnosť: cieľom tejto skúšky je preukázať, že na špecifických vodíkových komponentoch sa nevyskytuje vnútorná netesnosť. S cieľom dokázať to sú vodíkové komponenty vystavené tlaku pri rozličných teplotných podmienkach a zisťuje sa pri nich netesnosť. Na vodíkovom komponente sa nesmie objaviť žiadna bublina a vnútorné netesnosti sa nesmú vyskytnúť častejšie, ako je stanovené;
6. skúšku na vonkajšiu netesnosť uvedenú v písmene b) prílohy III.

PRÍLOHA VI

Požiadavky na inštaláciu vodíkových komponentov a systémov

1. Vodíkový systém sa musí nainštalovať tak, aby bol chránený pred poškodením.
Musí byť izolovaný od zdrojov tepla vo vozidle.
2. Vodíkový zásobník možno nahradiť iným vodíkovým zásobníkom len na účely doplnenia paliva alebo údržby.
V prípade spaľovacieho motora nesmie byť zásobník nainštalovaný v motorovom priestore vozidla.
Musí byť primerane chránený proti akejkoľvek korózii.
3. Je potrebné prijať opatrenia na zabránenie načerpaniu nesprávneho paliva do vozidla a unikaniu vodíka počas dopĺňania paliva a zabezpečiť bezpečné odobratie odnímateľného systému uskladnenia vodíka.
4. Prípojka alebo nádrž na dopĺňanie paliva musí byť zabezpečená proti nesprávnemu použitiu a musí byť chránená pred špinou a vodou. Prípojka alebo nádrž na dopĺňanie paliva musí byť spojená so spätným ventilom alebo ventilom s rovnakou funkciou. Ak prípojka na dopĺňanie paliva nie je umiestnená priamo na zásobníku, prívod na doplnenie paliva musí byť zabezpečený spätným ventilom alebo ventilom s rovnakou funkciou umiestneným priamo na zásobníku alebo v ňom.
5. Vodíkový zásobník musí byť namontovaný a upevnený tak, aby sa špecifické zrýchlenia mohli absorbovať bez poškodenia bezpečnostných častí, keď sú vodíkové zásobníky plné.
6. Prívody na dodávku vodíkového paliva musia byť zabezpečené automatickým uzatváracím ventilom umiestneným priamo na zásobníku alebo v ňom. Ventil sa musí uzavrieť, ak si to vyžiada porucha vodíkového systému alebo akákoľvek iná situácia, ktorej výsledkom je unikanie vodíka. Pri vypnutom pohonnom systéme sa musí vypnúť prívod paliva zo zásobníka do pohonného systému a musí zostať vypnutý, až kým systém nemá opäť začať pracovať.
7. V prípade nehody automatický uzatvárací ventil umiestnený priamo na zásobníku alebo v ňom preruší tok plynu zo zásobníka.
8. Žiadny vodíkový komponent vrátane všetkých ochranných materiálov, ktoré tvoria súčasť takýchto komponentov, nesmie vyčnievať za obrys vozidla alebo za jeho ochrannú konštrukciu. Toto neplatí, ak je vodíkový komponent primerane chránený a žiadna jeho časť nie je umiestnená mimo tejto ochrannej konštrukcie.
9. Vodíkový systém sa musí nainštalovať tak, aby bol primerane chránený pred poškodením, ako je poškodenie spôsobené pohyblivými komponentmi vozidla, nárazmi, nečistotami na vozovke alebo v dôsledku nakladania alebo vykladania vozidla alebo posunutia nákladu.
10. Žiadny vodíkový komponent nesmie byť umiestnený blízko výfuku spaľovacieho motora alebo iného zdroja tepla, pokiaľ tieto komponenty nie sú vhodne chránené pred teplom.
11. Ventilačný alebo vykurovací systém pre priestor pre cestujúcich a miesta, na ktorých je možný výskyt úniku alebo nahromadenia vodíka, musia byť navrhnuté tak, aby vodík nebol vtáhovaný do vozidla.
12. V prípade nehody sa musí primerane zabezpečiť, aby zariadenie na odľahčenie tlaku a s ním spojený vetrací systém zostali funkčné. Vetrací systém zariadenia na odľahčenie tlaku musí byť vhodne chránený pred špinou a vodou.
13. Priestor vo vozidle pre cestujúcich musí byť oddelený od vodíkového systému, aby sa zabránilo nahromadeniu vodíka. Musí sa zabezpečiť, aby žiadny únik paliva zo zásobníka alebo z jeho príslušenstva neprenikol do priestoru vo vozidle pre cestujúcich.
14. Vodíkový komponent, z ktorého by mohol unikáť vodík do priestoru pre cestujúcich alebo do batožinového priestoru, alebo do iného nevetraného priestoru, musí byť uzavretý plynotesným krytom alebo rovnocenným spôsobom, ako je to stanovené vo vykonávacích opatreniach.
15. Elektricky ovládané zariadenia obsahujúce vodík musia byť izolované takým spôsobom, aby cez časti obsahujúce vodík neprechádzal žiadny prúd, aby sa v prípade trhliny zabránilo elektrickým iskrám.
Kovové komponenty vodíkového systému musia byť napojené na uzemnenie vozidla.
16. Musia sa použiť nálepky alebo iné spôsoby označenia na informovanie záchranných služieb, že vozidlo je na vodíkový pohon a že sa v ňom využíva kvapalný alebo stlačený (plynný) vodík.

PRÍLOHA VII

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. V prílohe IV časti I sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Odkaz na úradný vestník	Uplatniteľnosť									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32	X	X	X	X	X	X“				

2. V dodatku k prílohe IV časti I sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Odkaz na úradný vestník	M ₁
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32	X“

3. V dodatku k prílohe VI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

	Predmet	Odkaz na regulačný akt ⁽¹⁾	Zmenený a doplnený	Platí pre varianty
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009“		

4. V dodatku 1 k prílohe XI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M ₁ ≤ 2 500 (t) kg	M ₁ > 2 500 (t) kg	M ₂	M ₃
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q“

5. V dodatku 2 k prílohe XI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	A	A	A	A	A	A“				

6. V dodatku 3 k prílohe XI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M ₁
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	X“

7. V dodatku 4 k prílohe XI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q“				

8. V dodatku 5 k prílohe XI sa do tabuľky dopĺňa tento riadok:

Bod	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Mobilné žeriavy kategórie N ₃
„62.	vodíkový systém	nariadenie (ES) č. 79/2009	X“

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 80/2009

zo 14. januára 2009

o kódexe správania pri používaní počítačových rezervačných systémov a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 2299/89

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 a článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

so zreteľom na stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Nariadenie Rady (EHS) č. 2299/89 z 24. júla 1989 o kódexe správania pre používanie počítačových rezervačných systémov ⁽⁴⁾ znamenalo významný prínos k zabezpečeniu riadnych a nestranných podmienok pre leteckých dopravcov v počítačových rezervačných systémoch (ďalej „PRS“), a tým chránilo záujmy spotrebiteľov.
- (2) Významný podiel rezervácií leteckých spoločností sa stále uskutočňuje prostredníctvom PRS.
- (3) Technologický vývoj a vývoj trhu umožňuje významné zjednodušenie legislatívneho rámca poskytnutím zvýšenej flexibility dodávateľom systému a leteckým dopravcom pri rokovaní o rezervačných poplatkoch a o tom, z čoho pozostáva cestovné. To by im malo umožniť, aby sa flexibilným spôsobom prispôbili potrebám a požiadavkám cestovných agentov a spotrebiteľov a aby účinnejšie distribuovali svoje dopravné produkty.
- (4) V kontexte súčasného trhu zostáva jednako dôležité zachovať určité ustanovenia o PRS, pokiaľ zahŕňajú dopravné produkty, aby sa zabránilo zneužívaniu hospodárskej súťaže a aby sa zabezpečilo poskytovanie nestranných informácií spotrebiteľom.

- (5) Odmietnutie materských dopravcov poskytnúť tie isté informácie o letových poriadkoch, cestovnom a dostupnosti iných systémov, než sú ich vlastné, a o prijatí objednávok urobených týmito systémami môže vážne narušiť hospodársku súťaž medzi PRS.
- (6) Je potrebné zachovať účinnú hospodársku súťaž medzi zúčastnenými dopravcami a materskými dopravcami a zabezpečiť dodržiavanie zásady nediskriminácie medzi leteckými dopravcami bez ohľadu na ich účasť na PRS.
- (7) Na zabezpečenie transparentných a porovnateľných podmienok hospodárskej súťaže na trhu by materské dopravcovia mali podliehať osobitným pravidlám.
- (8) Dodávatelia systému by mali jasne oddeľovať PRS od akýchkoľvek interných alebo iných rezervačných systémov leteckých spoločností a mali by sa vyhýbať rezervácii distribučných zariadení pre svojich materských dopravcov s cieľom zabrániť tomu, aby ich materský dopravca mohol mať privilegovaný prístup k PRS.
- (9) S cieľom chrániť záujmy spotrebiteľov je potrebné predložiť užívateľom nezaujaté počiatočné zobrazenie PRS a zabezpečiť, aby informácie o všetkých zúčastnených dopravcoch boli rovnako prístupné, aby sa nezvýhodňoval jeden zúčastnený dopravca na úkor iných.
- (10) Použitie nestranného zobrazenia zvýši transparentnosť dopravných produktov a služieb, ktoré zúčastnení dopravcovia ponúkajú, a posilní dôveru spotrebiteľov.
- (11) Dodávatelia systému by mali zabezpečiť, aby marketingové údaje PRS boli bez diskriminácie k dispozícii pre všetkých zúčastnených dopravcov a aby poskytovatelia dopravy nemohli využívať tieto údaje na neoprávnené ovplyvňovanie voľby prepravnej spoločnosti alebo výberu spotrebiteľa.
- (12) Dohody medzi predplatiteľmi a dodávateľom systému o dátových páskach s marketingovými informáciami (ďalej len „MIDT“) môžu obsahovať systém náhrad v prospech predplatiteľov.
- (13) V zobrazeniach PRS by sa malo zjednodušiť poskytovanie informácií o železničnej a železnično-leteckej doprave.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 224, 30.8.2008, s. 57.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 233, 11.9.2008, s. 1.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 4. septembra 2008 (zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 16. decembra 2008.⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 220, 29.7.1989, s. 1.

(14) Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) ⁽¹⁾ leteckí dopravcovia musia uverejniť svoje cestovné vrátane všetkých príslušných daní, platieb, prirážok a poplatkov, ktoré sú nevyhnutné a predvídateľné. Zobrazenia PRS by mali poskytovať informácie o konečnom cestovnom v rámci rovnakých cenových kategórií, aby prepravné spoločnosti mohli uvedené informácie sprostredkovať svojim klientom.

(15) Informácie o službách autobusovej dopravy pre produkty leteckej dopravy alebo produkty železničnej dopravy začlenených spolu s produktmi leteckej dopravy by sa v budúcnosti mali uvádzať v hlavnom zobrazení PRS.

(16) PRS by sa mali podporiť, aby v budúcnosti poskytovali ľahko zrozumiteľné informácie o emisiách CO₂ a o spotrebe paliva počas letu. Informácie by mohli byť zobrazené v podobe údajov o priemernej spotrebe na osobu v litroch na 100 km a o priemerných emisiách CO₂ na osobu/g/km a mohli by sa porovnávať s údajmi o najlepších alternatívnych vlakových/autobusových spojoch v prípade ciest kratších než päť hodín.

(17) S leteckými dopravcami zo Spoločenstva a z tretích krajín by sa malo vzhľadom na služby PRS zaobchádzať rovnocenne.

(18) Na zabezpečenie správneho uplatňovania tohto nariadenia by Komisia mala mať príslušné právomoci na jeho presadzovanie, vrátane možnosti vyšetrovať jeho porušovanie, či už z vlastnej iniciatívy, alebo na základe sťažnosti nariadiť dotknutému podniku, aby protiprávne konanie ukončil, a uložiť mu pokutu.

(19) Komisia by mala pravidelne monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia, a najmä jeho účinnosť pri predchádzaní konaniam narušujúcim hospodársku súťaž a diskriminačným konaniam na trhu distribúcie cestovných služieb prostredníctvom PRS, a to najmä s ohľadom na dopravcov s úzkym prepojením na dodávateľov systému.

(20) Toto nariadenie nemá dosah na uplatňovanie článkov 81 a 82 zmluvy. Toto nariadenie dopĺňa všeobecné pravidlá hospodárskej súťaže, ktoré sa naďalej plne uplatňujú, pokiaľ ide o zneužitie hospodárskej súťaže, ako je porušenie protitrustových predpisov či zneužívanie dominantného postavenia.

(21) Ochrana jednotlivcov pri spracovávaní osobných údajov sa riadi smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovávaní osobných údajov a o voľnom pohybe takých údajov ⁽²⁾. Ustanovenia tohto nariadenia konkretizujú a dopĺňajú ustanovenia smernice 95/46/ES týkajúce sa činností PRS.

(22) Nariadenie (EHS) č. 2299/89 by sa malo zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

ODDIEL 1

ÚVODNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet a rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na počítačové rezervačné systémy („PRS“), pokiaľ zahŕňajú produkty leteckej dopravy ponúkané na využitie alebo používané v Spoločenstve.

Toto nariadenie sa uplatňuje aj na produkty železničnej dopravy ponúkané na využitie alebo používané v Spoločenstve, ktoré sú spolu s produktmi leteckej dopravy začlenené do hlavného zobrazenia PRS.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto definície:

1. „dopravný produkt“ je preprava cestujúceho medzi dvoma letiskami alebo železničnými stanicami;
2. „pravidelná letecká doprava“ je séria letov, pričom každý z nich má všetky tieto charakteristiky:
 - a) pri každom lete sú miesta na sedenie a/alebo kapacita na prepravu nákladu a/alebo pošty k dispozícii pre individuálny nákup zo strany verejnosti (buď priamo od leteckého dopravcu, alebo od jeho poverených agentov);
 - b) uskutočňuje sa tak, aby slúžila na dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými letiskami, buď:
 - podľa uverejneného letového poriadku, alebo
 - letmi, ktoré sú také pravidelné a frekventované, že vytvárajú zrejme systematické série letov;
3. „cestovné“ predstavuje ceny, ktoré platia cestujúci leteckým dopravcom, prevádzkovateľom železničnej dopravy, ich zastupcom alebo iným subjektom, ktoré predávajú cestovné lístky za prepravu týchto cestujúcich v rámci dopravných služieb, a všetky podmienky, za ktorých sa uplatňujú uvedené ceny, vrátane odmeny a podmienok ponúknutých agentúre a iných doplnkových služieb;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

4. „počítačový rezervačný systém“ alebo „PRS“ je počítačový systém, ktorý obsahuje informácie okrem iného o letových poriadkoch, dostupnosti a cestovnom viac ako jedného leteckého dopravcu, so zariadeniami, cez ktoré sa môžu robiť rezervácie alebo vystavovať lístky, alebo bez týchto zariadení, v rozsahu, v akom sú niektoré alebo všetky tieto služby prístupné predplatiteľom;
 5. „dodávateľ systému“ je akýkoľvek subjekt alebo jeho pobočky, ktoré sú zodpovedné za prevádzku a uvedenie PRS na trh;
 6. „distribučné zariadenia“ sú zariadenia poskytované dodávateľom systému na zaobstaranie informácií o cestovných poriadkoch leteckých dopravcov a prevádzkovateľov železničnej dopravy, dostupnosti, cestovnom a súvisiacich službách a na rezervácie a/alebo vystavenie lístkov a na akékoľvek iné súvisiace služby;
 7. „materský dopravca“ je akýkoľvek letecký dopravca alebo prevádzkovateľ železničnej dopravy, ktorý priamo alebo nepriamo, sám alebo spoločne s inými kontroluje kapitál alebo sa zúčastňuje na kapitáli s právami alebo zastúpením v správnej rade, dozornej rade alebo inom riadiacom orgáne dodávateľa systému, ako aj akýkoľvek letecký dopravca alebo prevádzkovateľ železničnej dopravy, ktorého materský dopravca kontroluje;
 8. „účasť na kapitáli s právami alebo zastúpením v správnej rade, dozornej rade alebo inom riadiacom orgáne dodávateľa systému“ je investícia, s ktorou sú spojené práva alebo zastúpenie v správnej rade, dozornej rade alebo inom riadiacom orgáne dodávateľa systému a ktorá umožňuje vykonávať samostatne alebo spoločne s inými subjektmi rozhodujúci vplyv na vedenie podniku dodávateľa systému;
 9. „kontrola“ je vzťah založený na právach, zmluvách alebo iných nástrojoch, ktoré buď samostatne, alebo v kombinácii a so zreteľom na skutočnosti alebo dotknuté právo umožňujú vykonávať rozhodujúci vplyv na podnik, najmä:
 - a) vlastníctvo alebo právo použiť všetky aktíva podniku alebo ich časť;
 - b) práva alebo zmluvy, ktoré umožňujú rozhodujúci vplyv na zloženie, hlasovanie alebo rozhodnutia orgánov podniku;
 10. „zúčastnený dopravca“ je letecký dopravca alebo prevádzkovateľ železničnej dopravy, ktorý má dohodu s dodávateľom systému o distribúcii dopravných produktov prostredníctvom PRS;
 11. „predplatiť“ je iná osoba alebo podnik, než je zúčastnený dopravca používajúci PRS na základe zmluvy s dodávateľom systému na účely rezervácie produktov leteckej dopravy alebo súvisiacich produktov v mene klienta;
 12. „hlavné zobrazenie“ je zrozumiteľné nestranné zobrazenie údajov týkajúcich sa dopravných služieb medzi dvojicami miest v priebehu špecifikovaného časového obdobia;
 13. „lístok“ je platný dokument, ktorý oprávňuje na prepravu alebo rovnocenný dokument v inej než papierovej forme vydaný dopravcom alebo jeho povereným zástupcom;
 14. „viazaný produkt“ je vopred dohodnutá kombinácia dopravy s inými službami, ktoré nie sú doplnkovými službami dopravy, ktorý je ponúkaný za súhrnnú cenu;
 15. „rezervačný poplatok“ je cena, ktorú leteckí dopravcovia platia dodávateľom systému za služby poskytované systémom PRS.
- ODDIEL 2
- PRAVIDLÁ SPRÁVANIA PRE DODÁVATEĽOV SYSTÉMU**
- Článok 3
- Vzťahy s poskytovateľmi dopravy**
1. Dodávateľ systému:
 - a) nepripojí nespravodlivé a/alebo neopodstatnené podmienky ku ktorejkoľvek zmluve so zúčastneným dopravcom ani nebude vyžadovať akceptovanie dodatočných podmienok, ktoré svojou povahou alebo podľa obchodných zvyklostí nemajú žiadne spojenie s účasťou v jeho PRS;
 - b) nebude podmieňovať účasť v jeho PRS neúčasťou zúčastneného dopravcu v inom systéme v tom istom čase alebo tým, že zúčastnený dopravca nesmie slobodne využívať alternatívne rezervačné systémy, ako napríklad vlastný internetový rezervačný systém alebo call centrá.
 2. Dodávateľ systému naplní a spracuje údaje, ktoré mu boli poskytnuté zúčastnenými dopravcami s rovnakou starostlivosťou a včasnosťou, v závislosti od metód naplňania, ktoré si vybrali jednotliví zúčastnení dopravcovia.
 3. Pokiaľ sa to nezverejní iným spôsobom, dodávateľ systému zverejní existenciu a rozsah priamej alebo nepriamej kapitálovej účasti leteckého dopravcu alebo prevádzkovateľa železničnej dopravy na dodávateľovi systému alebo dodávateľa systému na leteckom dopravcovi alebo prevádzkovateľovi železničnej dopravy.

Článok 4

Distribučné zariadenia

1. Dodávateľ systému si nevyhradí žiadne špecifické postupy naplňania a/alebo spracovávaní, alebo akékoľvek iné distribučné zariadenie alebo ich zmeny pre jedného alebo viacerých zúčastnených dopravcov vrátane jeho materského (materských) dopravcu (dopracov). Dodávateľ systému poskytuje všetkým zúčastneným dopravcom informácie o zmenách svojich distribučných zariadení a postupov naplňania/spracovávaní.

2. Dodávateľ systému zabezpečí, aby boli jeho distribučné zariadenia aspoň pomocou softvéru a zrejým a overiteľným spôsobom oddelené od akéhokoľvek súkromného inventáru dopravcu a od manažérskych a marketingových zariadení.

Článok 5

Zobrazenia

1. Dodávateľ systému poskytne hlavné zobrazenie alebo zobrazenia pre každú jednotlivú transakciu cez jeho PRS a nestranným a komplexným spôsobom, bez diskriminácie alebo zaujatosti doň zahrnie údaje poskytnuté zúčastnenými dopravcami. Kritériá, ktoré sa použijú na zoradenie, nesmú byť založené na akomkoľvek faktore vzťahujúcom sa priamo alebo nepriamo na totožnosť dopravcu a majú byť použité na nediskriminačnom základe voči každému zúčastnenému dopravcovi. Hlavné zobrazenie (zobrazenia) nesmie (nesmú) byť pre spotrebiteľa zavádzajúce, musí (musia) byť ľahko prístupné a dodržiavať pravidlá stanovené v prílohe I.

2. V prípade informácií poskytovaných PRS spotrebiteľovi predplatiteľ použije nestranné zobrazenie v súlade s odsekom 1, pokiaľ nie je požadované iné zobrazenie s cieľom splniť požiadavku spotrebiteľa.

3. Lety, ktoré prevádzkujú leteckí dopravcovia podliehajúci zákazu vykonávania leteckej dopravy v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu (¹), musia byť jasne označené v zobrazení.

4. Dodávateľ systému zavedie do zobrazenia PRS špecifický symbol, prostredníctvom ktorého môžu užívatelia identifikovať informácie o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu v zmysle článku 11 nariadenia (ES) č. 2111/2005.

5. Tento článok sa neuplatňuje na PRS používané leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom železničnej dopravy, alebo skupinou leteckých dopravcov alebo prevádzkovateľov železničnej dopravy v ich vlastných priestoroch a predajných priestoroch alebo na ich webových stránkach, ktoré sú takto jasne označené.

(¹) Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

Článok 6

Vzťahy s predplatiteľmi

1. Dodávateľ systému nepripojí k žiadnej zmluve s predplatiteľom nespravodlivé a/alebo neopodstatnené podmienky, ktoré by mu bránili, aby si predplatil alebo využíval ktorýkoľvek iný systém alebo systémy, a nebude vyžadovať akceptovanie dodatočných podmienok, ktoré nemajú žiadne spojenie s účasťou v jeho PRS ani mu neuloží žiadnu povinnosť súhlasiť s ponukou technického zariadenia alebo softvéru.

2. Ak je predplatiteľ samostatný podnik, ktorý zamestnáva menej ako 50 zamestnancov a ktorého ročný obrat a/alebo celková ročná súvaha nepresiahne 10 miliónov EUR, môže vypovedať svoju zmluvu s dodávateľom systému; výpovedná lehota nesmie presiahnuť tri mesiace a uplynúť pred koncom prvého roku platnosti predmetnej zmluvy. V takom prípade dodávateľ systému nie je oprávnený na náhradu nákladov vyšších ako náklady, ktoré sa priamo vzťahujú na ukončenie zmluvy.

Článok 7

Dátové pásy s marketingovými informáciami („MIDT“)

1. Akékoľvek marketingové údaje, údaje o rezervácii a predaji môže dodávateľ systému sprístupniť za predpokladu, že sú takéto údaje ponúkané rovnako včas a na nediskriminačnom základe všetkým zúčastneným dopravcom vrátane materských dopravcov. Údaje môžu zahŕňať a na požiadanie zahŕňajú všetkých zúčastnených dopravcov a/alebo predplatiteľov.

2. Zúčastnení dopravcovia nesmú využívať takéto údaje na ovplyvňovanie voľby predplatiteľa.

3. Keď takéto údaje vyplývajú z používania distribučných zariadení PRS predplatiteľom zriadeným na území Spoločenstva, nesmú obsahovať žiadnu priamu alebo nepriamu identifikáciu tohto predplatiteľa okrem prípadov, keď sa predplatiteľ dohodne s dodávateľom systému na podmienkach vhodného použitia takýchto údajov. Rovnako sa to vzťahuje aj na poskytovanie takých údajov dodávateľom systému akejkoľvek inej strane, ktorá ich využije na iné účely ako na vyrovnanie účtov.

4. Dohody medzi predplatiteľom (predplatiteľmi) a dodávateľom (dodávateľmi) o MIDT sa sprístupnia verejnosti.

Článok 8

Ekvivalentné zaobchádzanie v tretích krajinách

1. Bez toho, aby boli dotknuté medzinárodné dohody, ktorých zmluvnými stranami sú členské štáty alebo Spoločenstvo, kde zaobchádzanie s leteckými dopravcami Spoločenstva zo strany dodávateľa systému pôsobiaceho v tretej krajine nie je ekvivalentné zaobchádzaniu so zúčastnenými dopravcami tretej krajiny s ohľadom na akékoľvek záležitosti zahrnuté v tomto nariadení, môže Komisia vyžadovať od všetkých dodávateľov systému pôsobiacich v rámci Spoločenstva, aby zaobchádzali s leteckými dopravcami tejto tretej krajiny spôsobom, ktorý je ekvivalentný zaobchádzaniu s leteckými dopravcami Spoločenstva v tejto tretej krajine.

2. Komisia monitoruje uplatňovanie diskriminačného alebo nerovnocenného zaobchádzania s leteckými dopravcami Spoločenstva dodávateľmi systému v tretích krajinách. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu Komisia vyšetruje možné prípady diskriminácie leteckých dopravcov Spoločenstva v PRS tretích krajín. Ak sa zistí diskriminácia, Komisia pred prijatím rozhodnutia informuje členský štát a zainteresované strany a požiada ich o predloženie pripomienok okrem iného formou stretnutia príslušných odborníkov z členských štátov.

ODDIEL 3

PRAVIDLÁ SPRÁVANIA PRE POSKYTOVATEĽOV DOPRAVY

Článok 9

Údaje poskytované zúčastnenými dopravcami

Zúčastnení dopravcovia a sprostredkovatelia spracúvajúci údaje zabezpečia, aby údaje, ktoré predkladajú PRS boli presné a aby umožnili dodávateľovi systému dodržiavať pravidlá ustanovené v prílohe I.

Článok 10

Osobitné pravidlá pre materských dopravcov

1. Materský dopravca nediskriminuje s výhradou vzájomnosti uvedenej v odseku 2, konkurujúci PRS tým, že mu na jeho žiadosť odmietne poskytnúť v rovnakom čase tie isté informácie o cestovných poriadkoch, cestovnom a dostupnosti týkajúce sa jeho vlastných dopravných produktov, ako aj informácie, ktoré poskytuje vlastnému PRS, alebo odmietne distribuovať jeho dopravné produkty prostredníctvom iného PRS, alebo odmietne akceptovať alebo potvrdiť časovo rovnakú rezerváciu vykonanú konkurujúcim PRS pre akékoľvek dopravné produkty, ktoré sú distribuované prostredníctvom jeho vlastného PRS. Materský dopravca je povinný akceptovať a potvrdiť len tie rezervácie, ktoré sú v súlade s jeho cestovným a podmienkami.

2. Konkurujúci PRS neodmietne uchovávanie údajov o cestovnom poriadku, cestovnom a dostupných miestach na sedenie, pokiaľ ide o dopravné služby ponúkané materským dopravcom, a ukladá a spracováva údaje s rovnakou starostlivosťou a rovnako rýchlo ako v prípade iných zákazníkov a predplatiteľov na ktoromkoľvek z trhov, do takej miery, ako to umožňujú metódy ukladania údajov, ktoré si vybrali jednotliví dopravcovia.

3. Materský dopravca nie je povinný akceptovať všetky náklady v tejto súvislosti okrem nákladov na obnovu poskytovaných informácií a na prijaté rezervácie. Rezervačné poplatky splatné PRS za prijaté rezervácie uskutočnené v súlade s odsekom 1 sú v súlade s poplatkami účtovanými rovnakým PRS pre ostatných zúčastnených dopravcov za ekvivalentné transakcie.

4. Materský dopravca nesmie či už priamo, alebo nepriamo diskriminovať v prospech svojho vlastného PRS tým, že spojí využitie ktoréhokoľvek špecifického PRS predplatiteľom s prijatím akejkoľvek provízie alebo iného stimulu, alebo prekážky v záujme predaja svojich dopravných produktov.

5. Materský dopravca nesmie priamo alebo nepriamo diskriminovať v prospech svojho vlastného PRS tým, že bude vyžadovať od predplatiteľa použitie akéhokoľvek špecifického PRS pre predaj alebo vystavenie lístkov na akékoľvek produkty dopravy, ktoré sám priamo alebo nepriamo poskytuje.

ODDIEL 4

OCHRANA OSOBNÝCH ÚDAJOV

Článok 11

Spracovanie údajov, ich uchovávanie a prístup k nim

1. Osobné údaje zozbierané v priebehu činností PRS na účel rezervácie alebo vystavenia lístkov na dopravné produkty sa spracúvajú len spôsobom zlučiteľným s týmito účelmi. Vzhľadom na spracovanie takýchto údajov v súlade s článkom 2 písm. d) smernice 95/46/ES sa dodávateľ systému bude považovať za kontrolora údajov.

2. Osobné údaje budú spracované iba vtedy, pokiaľ je spracovanie nevyhnutné pre plnenie zmluvy, ktorej osoba, o ktorej údaje ide, je zmluvnou stranou, alebo aby sa pred uzatvorením zmluvy vykonali opatrenia na požiadanie uvedenej osoby.

3. Pokiaľ ide o osobitné kategórie údajov uvedené v článku 8 smernice 95/46/ES, takéto údaje budú spracované iba vtedy, ak osoba, o ktorej údaje ide, dá svoj výslovný informovaný súhlas na spracovanie týchto údajov.

4. Informácie kontrolované dodávateľom systému, týkajúce sa identifikovateľných individuálnych rezervácií, sa archivujú offline počas sedemdesiatich dvoch hodín po doplnení poslednej časti pri individuálnej rezervácii a musia byť zničené do troch rokov. Prístup k takým údajom je povolený len pri sporoch týkajúcich sa fakturácie.

5. Marketingové údaje, údaje o rezervácii a predaji sprístupnené dodávateľom systému nebudú obsahovať žiadnu priamu alebo nepriamu identifikáciu fyzických osôb alebo v prípade potreby organizácií alebo spoločností, v mene ktorých konajú.

6. Predplatiteľ na požiadanie informuje spotrebiteľa o mene a adrese dodávateľa systému, účele spracovania, dobe uchovávaní osobných údajov a o prostriedkoch, ktoré má k dispozícii pri uplatňovaní jeho prístupových práv.

7. Osoba, o ktorej údaje ide, je oprávnená na bezplatný prístup k údajom, ktoré sa jej týkajú, bez ohľadu na to, či tieto údaje uchováva dodávateľ systému, alebo predplatiteľ.

8. Práva uznané v tomto článku sú doplnkové a existujú ako dodatok k právam osoby, o ktorej údaje ide, ustanoveným smernicou 95/46/ES, vnútroštátnymi ustanoveniami prijatými na jej základe a ustanoveniami medzinárodných dohôd, ktorých zmluvnou stranou je Spoločenstvo.

9. Ustanovenia tejto smernice konkretizujú a dopĺňajú smernicu 95/46/ES na účely uvedené v článku 1. Ak nie je ustanovené inak, uplatňujú sa pojmy vymedzené v uvedenej smernici. Kde sa neuplatňujú osobitné ustanovenia vzhľadom na spracovanie osobných údajov v kontexte činností PRS ustanovených v tomto článku, nemá toto nariadenie vplyv na ustanovenia uvedenej smernice, na vnútroštátne ustanovenia prijaté na jej základe a na ustanovenia medzinárodných dohôd, ktorých zmluvnou stranou je Spoločenstvo.

10. Ak dodávateľ systému prevádzkuje databázy na rôzne účely, napríklad PRS alebo hosting pre leteckých dopravcov, prijímú sa technické a organizačné opatrenia s cieľom zabrániť obchádzaniu pravidiel na ochranu údajov prepojením databáz a zabezpečiť, aby boli osobné údaje prístupné iba na osobitné účely, na ktoré boli zozbierané.

ODDIEL 5

AUDIT

Článok 12

Auditor a auditovaná správa

1. Každý dodávateľ systému predkladá každé štyri roky a okrem toho aj na žiadosť Komisie správu kontrolovanú nezávislým audítorom, v ktorej sa uvádzajú podrobnosti o vlastnickej štruktúre a o modeli riadenia. Náklady v súvislosti s auditovanou správou znáša dodávateľ systému.

2. Dodávateľ systému informuje Komisiu o totožnosti audítora pred potvrdením jeho vymenovania. Komisia môže predložiť námietky a do dvoch mesiacov a po konzultácii s audítorom, dodávateľom systému a ktoroukoľvek stranou, ktorá má oprávnený záujem, rozhodne, či má byť auditor nahradený, alebo nie.

ODDIEL 6

PORUŠENIA A SANKCIE

Článok 13

Porušenia

Ak Komisia, konajúc na základe sťažnosti alebo z vlastného podnetu, zistí porušovanie tohto nariadenia, môže svojím rozhodnutím požadovať, aby podniky alebo združenia podnikov takéto protiprávne konanie ukončili. Vyšetrovanie v súvislosti s potenciálnym porušením tohto nariadenia plne zohľadní výsledky prípadného prešetrenia uskutočneného v súlade s článkami 81 a 82 zmluvy.

Článok 14

Vyšetrovacie právomoci

Na plnenie povinností prenesených na Komisiu týmto nariadením môže Komisia jednoduchou žiadosťou alebo rozhodnutím požiadať podniky a združenia podnikov o poskytnutie všetkých nevyhnutných informácií vrátane poskytnutia konkrétnych auditov, najmä auditov týkajúcich sa otázok, ktoré sú upravené v článkoch 4, 7, 10 a 11.

Článok 15

Pokuty

1. Komisia môže rozhodnutím uložiť podnikom a združeniam podnikov pokuty, ktoré nepresahujú 10 % celkového obratu v predchádzajúcom obchodnom roku, keď úmyselne alebo z nedbalosti porušili toto nariadenie.

2. Komisia môže rozhodnutím uložiť podnikom a združeniam podnikov pokuty, ktoré nepresahujú 1 % celkového obratu v predchádzajúcom obchodnom roku, keď úmyselne alebo z nedbanlivosti poskytli nesprávne alebo neúplné informácie alebo neposkytli informácie na žiadosť na základe rozhodnutia podľa článku 14 v požadovanej lehote.

3. Pri stanovení sumy pokuty sa zohľadní závažnosť a doba trvania porušovania.

4. Pokuty nie sú trestnej povahy.

5. Súdny dvor Európskych spoločenstiev má neobmedzenú súdnu právomoc na preskúvanie rozhodnutí, v ktorých Komisia stanovila pokutu. Môže pokutu zrušiť, znížiť alebo zvýšiť.

Článok 16

Postupy

1. Pred prijatím rozhodnutí podľa článkov 13 a 15 vydá Komisia príslušným podnikom alebo združeniam podnikov súpis námietok a dá im možnosť, aby písomne predložili svoje vyjadrenia, a na požiadanie ich vypočuje.

2. Komisia nebude rozširovať informácie, ktoré svojím charakterom podliehajú povinnosti služobného tajomstva a ktoré získala podľa tohto nariadenia.

Každá osoba, ktorá poskytne Komisii informácie na základe tohto nariadenia, jasne určí všetky materiály, ktoré považuje za dôverné, pričom uvedie dôvody a samostatne poskytne do termínu stanoveného Komisiou verziu, ktorá nie je dôverná.

3. Ak Komisia usúdi, že na základe informácií, ktoré má k dispozícii, je nedostatok dôvodov na konanie vo veci sťažnosti, informuje navrhovateľa o svojich dôvodoch a stanoví lehotu, v ktorej môže navrhovateľ oznámiť svoje stanoviská v písomnej forme.

Ak navrhovateľ oznámi svoje stanoviská v lehote stanovenej Komisiou a písomné podania navrhovateľa nebudú viesť k odlišnému posúdeniu sťažnosti, tak Komisia sťažnosť zamietne rozhodnutím. Ak navrhovateľ neoznámi svoje stanoviská v lehote určenej Komisiou, sťažnosť bude považovaná za vzatú späť.

Keď Komisia vydá súpis námietok, poskytne navrhovateľovi kópiu nedôvernej verzie a stanoví lehotu, v ktorej môže navrhovateľ oznámiť svoje stanoviská v písomnej forme.

4. Komisia, ak ju o to požiadajú, umožní stranám, ktorým adresovala súpis námietok, ako aj navrhovateľovi prístup k dokumentácii. Prístup musí byť udelený po oznámení súpisu námietok. Právo na prístup k dokumentácii sa nerozšíri na obchodné tajomstvá, iné dôverné informácie a interné dokumenty Komisie.

5. Ak to Komisia považuje za nevyhnutné, môže vypočuť aj iné fyzické osoby alebo právnické osoby.

ODDIEL 7

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 17

Zrušovacie ustanovenie

1. Nariadenie (EHS) č. 2299/89 sa zrušuje.

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

V Štrasburgu 14. januára 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

2. Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody ustanovenou v prílohe II.

Článok 18

Preskúmanie

1. Komisia pravidelne monitoruje uplatňovanie tohto nariadenia, v prípade potreby prostredníctvom osobitných auditov, ako je ustanovené v článku 14. Skúma najmä účinnosť tohto nariadenia pri zabezpečovaní nediskriminácie a spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu služieb PRS.

2. Komisia v prípade, ak je to vhodné, predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní článku 8, pokiaľ ide o rovnaké zaobchádzanie v tretích krajinách, a navrhuje akékoľvek vhodné opatrenie na zmiernenie diskriminačných podmienok vrátane uzatvorenia alebo zmeny dvojstranných dohôd o leteckej doprave medzi Spoločenstvom a tretími krajinami.

3. Do 29. marca 2013 Komisia vypracuje správu o uplatňovaní tohto nariadenia, ktorá bude zohľadňovať potrebu dodržiavania, zmeny a doplnenia alebo zrušenia tohto nariadenia.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 29. marca 2009.

PRÍLOHA I

PRAVIDLÁ VZŤAHUJÚCE SA NA HLAVNÉ ZOBRAZENIA

1. Keď sú ceny znázornené v hlavnom zobrazení a/alebo keď sa zvolí klasifikácia na základe cien, budú ceny zahŕňať cestovné a všetky príslušné dane, platby, prirážky a poplatky, ktoré treba zaplatiť leteckému dopravcovi alebo prevádzkovateľovi železničnej dopravy, ktorým nie je možné sa vyhnúť a ktoré je možné predpokladať v čase, keď sa zobrazujú na zobrazení.
2. Pri zostavovaní a výbere dopravných produktov pre danú dvojicu miest pri ich zahrnutí do hlavného zobrazenia sa nesmie vykonávať žiadna diskriminácia voči letiskám alebo železničným staniciam obsluhujúcim to isté mesto.
3. Lety iné než pravidelná letecká doprava musia byť jasne identifikované. Spotrebiteľ je oprávnený mať k dispozícii na požiadanie hlavné zobrazenie, vyhradené len pre pravidelnú alebo nepravidelnú dopravu.
4. Lety zahŕňajúce zastávky na trase musia byť jasne identifikované.
5. Ak lety prevádzkuje letecký dopravca, ktorý nie je leteckým dopravcom identifikovaným označovacím kódom dopravcu, skutočný prevádzkovateľ letu musí byť jasne identifikovaný. Táto požiadavka bude platiť vo všetkých prípadoch, s výnimkou pre krátkodobé *ad hoc* dojednania.
6. Informácie o viazaných produktoch nesmú byť uvedené na hlavnom zobrazení.
7. Podľa výberu predplatiteľa sa cestovné možnosti zoradia v hlavnom zobrazení podľa cestovného alebo podľa tohto poradia:
 - i) cestovné možnosti bez prerušenia zoradené podľa času odletu;
 - ii) všetky ostatné cestovné možnosti zoradené podľa celkovej dĺžky trvania cesty.
8. S výnimkou ustanovení bodu 10 nesmie byť v hlavnom zobrazení žiadna cestovná možnosť zobrazená viac ako raz.
9. Keď sú cestovné možnosti zoradené v súlade s odsekmi 7 bodmi i) a ii) a keď PRS ponúka vlakové spojenia pre rovnakú dvojicu miest, na prvej stránke základného zobrazenia sa zobrazí aspoň najvyššie umiestnené vlakové spojenie alebo kombinované letecké a železničné spojenie.
10. Ak leteckí dopravcovia vykonávajú prevádzku podľa dojednaní týkajúcich sa spoločných letových kódov, každý z príslušných leteckých dopravcov – najviac však dvaja – môže mať osobitné zobrazenie používajúce individuálny označovací kód dopravcu. V prípade viac ako dvoch leteckých dopravcov rozhodne o označení týchto dvoch dopravcov dopravca, ktorý príslušný let skutočne prevádzkuje.

PRÍLOHA II

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (EHS) č. 2299/89	Toto nariadenie
článok 1	článok 1
článok 2	článok 2
článok 3 ods. 1 a 2	—
článok 3 ods. 3	článok 3 ods. 1
článok 3 ods. 4	článok 4 ods. 1
článok 3a	článok 10 ods. 1 a 3
článok 4 ods. 1	článok 9
článok 4 ods. 2	—
článok 4 ods. 3	článok 3 ods. 2
článok 4a ods. 1 a 2	článok 4 ods. 1
článok 4a ods. 3	článok 4 ods. 2
článok 4a ods. 4	—
článok 5	článok 5
článok 6	články 7 a 11
článok 7	článok 8
článok 8	článok 10 ods. 4 a 5
článok 9	článok 6
článok 9a	článok 5 ods. 2 a článok 11
článok 10	—
článok 11	článok 13
článok 12	článok 14
článok 13	článok 14
článok 14	článok 16 ods. 2
článok 15	článok 14
článok 16	článok 15 ods. 1 až 4
článok 17	článok 15 ods. 5
článok 18	—
článok 19	článok 16 ods. 1 a 5
článok 20	—
článok 21	—
článok 21a	—
článok 21b	—
článok 22	článok 11
článok 23	článok 18
príloha I	príloha I

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 81/2009**zo 14. januára 2009,****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 562/2006, pokiaľ ide o používanie vízového informačného systému (VIS) podľa Kódexu schengenských hraníc**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 62 ods. 2 písm. a),

so zreteľom na návrh Komisie,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽¹⁾,

keďže:

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006 z 15. marca 2006, ktorým sa ustanovuje kódex Spoločenstva o pravidlách upravujúcich pohyb osôb cez hranice (Kódex schengenských hraníc) ⁽²⁾, stanovuje podmienky, kritériá a podrobné pravidlá, ktorými sa riadia kontroly na hraničných priechodoch a dozor na hraničiach vrátane kontrol v Schengenskom informačnom systéme.

(2) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 z 9. júla 2008 o vízovom informačnom systéme (VIS) a výmene údajov o krátkodobých vízach medzi členskými štátmi (nariadenie o VIS) ⁽³⁾ má za cieľ zlepšiť realizáciu spoločnej vízovej politiky. Stanovuje tiež, že medzi ciele VIS patrí uľahčenie kontroly na hraničných priechodoch na vonkajších hraniciach a boj proti podvodom.

(3) Nariadenie (ES) č. 767/2008 stanovuje pre vykonávanie kontrol na hraničných priechodoch na vonkajších hraniciach kritériá vyhľadávania a podmienky prístupu príslušných orgánov k údajom na účely overenia totožnosti držiteľa víza, pravosti víza a či sú splnené podmienky vstupu, ako aj kritériá vyhľadávania a podmienky identifikácie každej osoby, ktorá pravdepodobne nespĺňa alebo prestala spĺňať podmienky vstupu alebo pobytu na území členských štátov.

(4) Keďže iba overovanie odtlačkov prstov môže s určitou istotou potvrdiť, že osoba, ktorá si želá vstúpiť do schengenského priestoru, je tá osoba, ktorej bolo udelené vízum, malo by sa upraviť používanie VIS na vonkajších hraniciach.

(5) Na overenie toho, či sú splnené podmienky vstupu štátnych príslušníkov tretej krajiny, ustanovené v článku 5 nariadenia (ES) č. 562/2006, a s cieľom úspešne zvládnuť svoje úlohy by príslušníci pohraničnej stráže mali využívať všetky potrebné dostupné informácie vrátane údajov, do ktorých možno nahliadnuť vo VIS.

(6) Aby sa zabránilo obchádzaniu hraničných priechodov, kde sa VIS môže používať, a aby sa zaručila jeho plná účinnosť, je osobitne potrebné používať VIS harmonizovaným spôsobom pri vykonávaní vstupných kontrol na vonkajších hraniciach.

(7) Keďže v prípade opakovaných žiadostí o udelenie víza je vhodné, aby sa biometrické údaje použili opakovane a mohli byť prekopírované z prvej žiadosti o udelenie víza do VIS, používanie VIS pri vstupných kontrolách na vonkajších hraniciach by malo byť povinné.

(8) Používanie VIS by malo zahŕňať systematické vyhľadávanie vo VIS s použitím čísla vízovej nálepky v kombinácii s overovaním odtlačkov prstov. Ak však uvážime možné dôsledky takéhoto vyhľadávania pre čakacie lehoty na hraničných priechodoch, dočasne by malo byť na základe výnimky možné nahliadnuť do VIS za prísne vymedzených okolností aj bez systematického overovania odtlačkov prstov. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa táto výnimka používala iba vtedy, ak sú v plnom rozsahu splnené súvisiace podmienky, a aby sa dĺžka trvania a frekvencia uplatňovania tejto výnimky udržiavali na jednotlivých hraničných priechodoch na minimálnej úrovni.

(9) Nariadenie (ES) č. 562/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(10) Keďže ciele tohto nariadenia, a to vytvorenie pravidiel uplatniteľných na používanie VIS na vonkajších hraniciach, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a preto ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(11) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané v článku 6 ods. 2 Zmluvy o Európskej únii a vyjadrené v Európskom dohovore o ochrane ľudských práv a základných slobôd, ako aj v Charte základných práv Európskej únie.

⁽¹⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 2. septembra 2008 (zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 27. novembra 2008.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 105, 13.4.2006, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 60.

- (12) Pokiaľ ide o Island a Nórsko, toto nariadenie predstavuje rozvoj ustanovení schengenského *acquis* v zmysle Dohody uzavretej medzi Radou Európskej únie a Islandskou republikou a Nórskeho kráľovstvom o pridružení týchto dvoch štátov pri vykonávaní, uplatňovaní a rozvoji schengenského *acquis* ⁽¹⁾ patriacich do oblasti uvedenej v článku 1 písm. A rozhodnutia Rady 1999/437/ES zo 17. mája 1999 o niektorých opatreniach na uplatňovanie uvedenej dohody uzavretej medzi Radou Európskej únie a Islandskou republikou a Nórskeho kráľovstvom o pridružení týchto dvoch štátov pri vykonávaní, uplatňovaní a vývoji schengenského *acquis* ⁽²⁾.
- (13) Pokiaľ ide o Švajčiarsko, toto nariadenie predstavuje rozvoj ustanovení schengenského *acquis* v zmysle Dohody uzavretej medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o pridružení Švajčiarskej konfederácie k vykonávaniu, uplatňovaniu a vývoju schengenského *acquis* ⁽³⁾ patriacich do oblasti uvedenej v článku 1 písm. A rozhodnutia 1999/437/ES v spojení s článkom 3 rozhodnutia Rady 2008/146/ES ⁽⁴⁾.
- (14) Pokiaľ ide o Lichtenštajnsko, toto nariadenie predstavuje rozvoj ustanovení schengenského *acquis* v zmysle Protokolu medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom, Švajčiarskou konfederáciou a Lichtenštajnským kniežatstvom o pristúpení Lichtenštajnského kniežatstva k Dohode medzi Európskou úniou, Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o pridružení Švajčiarskej konfederácie k vykonávaniu, uplatňovaniu a vývoju schengenského *acquis* ⁽⁵⁾ patriacich do oblasti uvedenej v článku 1 písm. A rozhodnutia 1999/437/ES v spojení s článkom 3 rozhodnutia Rady 2008/261/ES ⁽⁶⁾.
- (15) V súlade s článkami 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii a k Zmluve o založení Európskeho spoločenstva, sa Dánsko nezúčastňuje na prijímaní tohto nariadenia, nie je ním preto viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu. Keďže toto nariadenie je založené na schengenskom *acquis* v zmysle ustanovení časti tri hlavy IV Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, Dánsko by sa v súlade s článkom 5 uvedeného protokolu malo rozhodnúť v lehote šiestich mesiacov od prijatia tohto nariadenia, či ho bude vykonávať vo svojom vnútroštátnom práve.
- (16) Toto nariadenie predstavuje rozvoj ustanovení schengenského *acquis*, na ktorom sa Spojené kráľovstvo nezúčastňuje v súlade s rozhodnutím Rady 2000/365/ES z 29. mája 2000, ktoré sa týka požiadavky Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska zúčastňovať sa na niektorých ustanoveniach schengenského *acquis* ⁽⁷⁾. Spojené kráľovstvo sa preto nezúčastňuje na jeho prijatí, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu.
- (17) Toto nariadenie predstavuje rozvoj ustanovení schengenského *acquis*, na ktorom sa Írsko nezúčastňuje v súlade s rozhodnutím Rady 2002/192/ES z 28. februára 2002 o požiadavke Írska zúčastňovať sa na niektorých ustanoveniach schengenského *acquis* ⁽⁸⁾. Írsko sa preto nezúčastňuje na jeho prijatí, nie je ním viazané ani nepodlieha jeho uplatňovaniu.
- (18) Pokiaľ ide o Cyprus, toto nariadenie predstavuje akt, ktorý vychádza zo schengenského *acquis* alebo s ním inak súvisí v zmysle článku 3 ods. 2 Aktu o pristúpení z roku 2003.
- (19) Toto nariadenie predstavuje akt, ktorý vychádza zo schengenského *acquis* alebo s ním inak súvisí v zmysle článku 4 ods. 2 Aktu o pristúpení z roku 2005,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny a doplnenia

Článok 7 ods. 3 nariadenia (ES) č. 562/2006 sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Za písmeno a) sa dopĺňajú tieto písmená:

„aa) ak je štátny príslušník tretej krajiny držiteľom víza uvedeného v článku 5 ods. 1 písm. b), dôkladné kontroly pri vstupe zahŕňajú aj overovanie totožnosti držiteľa víza a pravosti víza nahliadnutím do vízového informačného systému (VIS) v súlade s článkom 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 767/2008 z 9. júla 2008 o vízovom informačnom systéme (VIS) a výmene údajov o krátkodobých vízach medzi členskými štátmi (nariadenie o VIS) (*);

ab) výnimočne možno v prípade, ak:

i) premávka dosiahla takú intenzitu, že čakacie lehoty na hraničných priechodoch sa neprimerane predĺžili;

ii) všetky zdroje, pokiaľ ide o personál, zariadenia a organizáciu, sa už vyčerпали a

(1) Ú. v. ES L 176, 10.7.1999, s. 36.

(2) Ú. v. ES L 176, 10.7.1999, s. 31.

(3) Ú. v. EÚ L 53, 27.2.2008, s. 52.

(4) Ú. v. EÚ L 53, 27.2.2008, s. 1.

(5) Dokument Rady č. 16462/06, dostupný na stránke: <http://register.consilium.europa.eu>.

(6) Ú. v. EÚ L 83, 26.3.2008, s. 3.

(7) Ú. v. ES L 131, 1.6.2000, s. 43.

(8) Ú. v. ES L 64, 7.3.2002, s. 20.

- iii) z hodnotenia vyplýva, že v súvislosti s vnútornou bezpečnosťou a nelegálnym prisťahovalectvom neexistuje žiadne riziko,

nahliadnuť do VIS s použitím čísla vízovej nálepky vo všetkých prípadoch a náhodne s použitím čísla vízovej nálepky v kombinácii s overením odtlačkov prstov.

Vo všetkých prípadoch, v ktorých nastanú pochybnosti týkajúce sa totožnosti držiteľa víza a/alebo pravosti víza, sa však do VIS nahliadne systematicky s použitím čísla vízovej nálepky v kombinácii s overením odtlačkov prstov.

Túto výnimku možno uplatňovať len na príslušnom hraničnom priechode, a to len dovtedy, kým sú splnené vyššie uvedené podmienky;

- ac) rozhodnutie nahliadnuť do VIS v súlade s písmenom ab) prijme veliaci príslušník pohraničnej stráže na hraničnom priechode alebo na vyššej úrovni.

Dotknuté členské štáty okamžite informujú ostatné členské štáty a Komisiu o každom takomto rozhodnutí;

- ad) každý členský štát predloží Európskemu parlamentu a Komisii raz za rok správu o uplatňovaní písmena ab), ktorá obsahuje počet štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí boli v rámci VIS skontrolovaní len s použitím čísla vízovej nálepky, a dĺžku čakacej lehoty podľa písmena ab) bodu i);

- ae) písmená ab) a ac) sa uplatňujú na obdobie maximálne troch rokov, ktoré začne plynúť tri roky po uvedení VIS do prevádzky. Komisia predloží pred uplynutím druhého roku uplatňovania písmen ab) a ac) Európskemu parlamentu a Rade hodnotenie ich vykonávania. Na základe tohto hodnotenia môže Európsky parlament alebo Rada vyzvať Komisiu, aby navrhla vhodné zmeny a doplnenia tohto nariadenia.

(*) Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 60.“

2. Na koniec písmena c) bodu i) sa dopĺňa táto veta:

„takéto overenie môže zahŕňať nahliadnutie do VIS v súlade s článkom 18 nariadenia (ES) č. 767/2008;“.

3. Dopĺňa sa toto písmeno d):

„d) na účely identifikácie každej osoby, ktorá pravdepodobne nespĺňa alebo prestala spĺňať podmienky vstupu alebo pobytu na území členských štátov, možno nahliadnuť do VIS v súlade s článkom 20 nariadenia (ES) č. 767/2008.“

Článok 2

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od dvadsiateho dňa po dni uvedenom v článku 48 ods. 1 nariadenia (ES) č. 767/2008.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch v súlade so Zmluvou o založení Európskeho spoločenstva.

V Štrasburgu 14. januára 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
A. VONDRA

POZNÁMKA PRE ČITATEĽA

Inštitúcie rozhodli, že vo svojich dokumentoch už nebudú uvádzať odkazy na posledné zmeny a doplnenia aktov, na ktoré sa odkazuje.

Pokiaľ nie je uvedené inak, odkazy na akty v uverejnených dokumentoch sa vzťahujú na akty v ich platnom znení.