

Uradni list

Evropske unije

L 35



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 52

4. februar 2009

Vsebina

I Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna

UREDBE

- ★ Uredba (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil glede zaščite pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, o spremembi Direktive 2007/46/ES in razveljavitvi direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES ⁽¹⁾ 1
- ★ Uredba (ES) št. 79/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik in spremembi Direktive 2007/46/ES ⁽¹⁾ 32
- ★ Uredba (ES) št. 80/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij in razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 2299/89 ⁽¹⁾ 47
- ★ Uredba (ES) št. 81/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 562/2006 glede uporabe vizumskega informacijskega sistema (VIS) v skladu z Zakonikom o schengenskih mejah 56

Opomba bralcu (glej notranjo stran zadnje strani ovitka) s3

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA (ES) št. 78/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 14. januarja 2009

o homologaciji motornih vozil glede zaščite pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, o spremembi Direktive 2007/46/ES in razveljavitvi direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Zato je v Skupnosti vzpostavljen sistem homologacije motornih vozil. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil v zvezi z zaščito pešcev bi bilo treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve in da se zagotovi pravilno delovanje notranjega trga.

- (2) Ta uredba je eden od posamičnih regulativnih aktov v okviru postopka homologacije Skupnosti v skladu z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) ⁽³⁾. Za doseganje ciljev iz uvodne izjave 1 te uredbe bi bilo treba priloge I, III, IV, VI in XI k Direktivi 2007/46/ES spremeniti.

- (3) Izkušnje kažejo, da je bila vsebina zakonodaje o motornih vozilih pogosto tehnično zelo podrobna. Zato je primerno sprejeti uredbo namesto direktive, da bi se izognili odstopanjem med prenesenimi ukrepi in nepotrebnimi zakonodajni ravni v državah članicah, saj prenos v nacionalno zakonodajo ni potreben. Da se zagotovi skladnost na tem področju, bi bilo treba Direktivo 2003/102/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. novembra 2003 o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pred in ob trčenju z motornim vozilom ⁽⁴⁾ ter Direktivo 2005/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2005 o uporabi prednjih zaščitnih sistemov na motornih vozilih ⁽⁵⁾, ki določa zahteve za namestitvev in uporabo prednjih zaščitnih sistemov na motornih vozilih in tako določa stopnjo zaščite za pešce, nadomestiti s to uredbo. To pomeni, da države članice razveljavijo preneseno zakonodajo razveljavljenih direktiv.

⁽¹⁾ UL C 211, 19.8.2008, str. 9.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 18. junija 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 16. decembra 2008.

⁽³⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 321, 6.12.2003, str. 15.

⁽⁵⁾ UL L 309, 25.11.2005, str. 37.

- (4) Zahteve za drugo fazo izvajanja Direktive 2003/102/ES so se izkazale za neizvedljive. Komisija je v skladu s členom 5 navedene direktive predložila predloge, potrebne za odpravo težav z izvedljivostjo teh zahtev in mogočo uporabo aktivnih varnostnih sistemov, hkrati pa ohranitev že zagotovljene stopnje varnosti za izpostavljene udeležence v cestnem prometu.
- (5) Študija, ki jo je naročila Komisija, kaže, da je mogoče zahteve za zaščito pešcev občutno izboljšati s kombinacijo pasivnih in aktivnih ukrepov, ki zagotavljajo boljšo zaščito od prejšnjih določb. Zlasti je študija pokazala, da bi aktivni varnostni sistem pomoči pri zaviranju v kombinaciji s spremembami pasivnih varnostnih zahtev občutno izboljšal stopnjo zaščite pešcev. Zato je primerno predvideti obvezno vgradnjo sistemov pomoči pri zaviranju v nova motorna vozila. To pa ne bi smelo nadomestiti visoko razvitih aktivnih varnostnih sistemov, ampak bi jih moralo dopolnjevati.
- (6) Vozilom, opremljenim s sistemi za preprečevanje trčenja, ni treba izpolnjevati nekaterih zahtev, določenih v tej uredbi, zato ker se bodo sposobna trkom s pešči nasploh izogibati, ne pa zgolj blažiti posledic trčenj. Po oceni, ali lahko uporaba takšne tehnologije učinkovito prepreči trčenja s pešči in drugimi izpostavljenimi udeleženci v cestnem prometu, lahko Komisija predloži predloge za spremembo te uredbe, da se omogoči uporaba sistemov za preprečevanja trčenja.
- (7) Ker se na cestah v naseljih uporablja vse več težjih vozil, je primerno, da se določbe o zaščiti pešcev uporabljajo ne samo za vozila, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ampak po določenem vmesnem obdobju tudi za vozila kategorij M_1 in N_1 , ki presegajo to mejo.
- (8) Za povečanje zaščite pešcev v najzgodnejši fazi lahko proizvajalci, ki želijo zaprositi za homologacijo v skladu z novimi zahtevami, še preden postanejo obvezne, to tudi izvedejo, vendar pod pogojem, da so izvedbeni ukrepi že veljavni.
- (9) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽¹⁾.
- (10) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila, da sprejme tehnične določbe za uporabo zahtev za preskušanje in izvedbene ukrepe, ki temeljijo na rezultatih spremljanja. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (11) Da se zagotovi nemoten prehod z določb direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES na to uredbo, bi bilo treba uporabo te uredbe odložiti za določen čas po začetku njene veljavnosti.
- (12) Ker ciljev te uredbe, in sicer uresničitve notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev za zaščito pešcev, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi obsega delovanja lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirjev, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV

Člen 1

Predmet

Ta uredba določa zahteve za konstrukcijo in delovanje motornih vozil in prednjih zaščitnih sistemov, da bi se zmanjšala število in resnost poškodb pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki jih ob trku povzročijo površine prednjega dela vozil ter zahteve za izogibanje takim trčenjem.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

- (a) motorna vozila kategorije M_1 , kakor so opredeljena v členu 3(11) Direktive 2007/46/ES in v točki 1 oddelka A Priloge II navedene direktive, ob upoštevanju odstavka 2 tega člena;
- (b) motorna vozila kategorije N_1 , kakor so opredeljena v členu 3(11) Direktive 2007/46/ES in v točki 2 oddelka A Priloge II navedene direktive v skladu z odstavkom 2 tega člena;

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (c) prednje zaščitne sisteme, vgrajene kot originalna oprema na vozila iz točk (a) in (b) ali dobavljene kot samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v taka vozila.

2. Oddelka 2 in 3 Priloge I k tej uredbi se ne uporabljata za:

- (a) vozila kategorije N_1 in
- (b) vozila kategorije M_1 , izvedena iz kategorije N_1 , katerih največja masa presega 2 500 kg,

kadar je „točka R“ sedeža voznika največ 1 100 mm pred prednjo osjo ali vzdolžno za prečno središčnico prednje osi.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

1. „A-stebriček“ pomeni najbolj sprednjo in najbolj zunanjo oporo strehe, ki poteka od karoserije do strehe vozila;
2. „sistem pomoči pri zaviranju“ pomeni funkcijo zavornega sistema, ki glede na to, kako voznik zavira, ugotovi, da je potrebno zaviranje v sili, in v takšnih pogojih:
 - (a) pomaga vozniku doseči največjo stopnjo zaviranja, ki jo je mogoče doseči, ali
 - (b) zadostuje za polno učinkovanje protiblokirnega zavornega sistema;
3. „odbijač“ pomeni sprednjo, spodnjo, zunanjo strukturo vozila, vključno z vsemi pritrjenimi deli vozila, namenjenimi zaščititi vozila ob čelnem trčenju z drugim vozilom pri nizki hitrosti; sem pa ne spada kateri koli prednji zaščitni sistem;
4. „prednji zaščitni sistem“ pomeni samostojno strukturo ali strukture, kot je na primer cevna zaščita (bull bar) ali dodatni odbijač, ki poleg odbijača iz prvotne opreme ščiti zunanjo površino vozila, pred poškodbo v primeru trčenja, razen struktur z največjo maso manj kot 0,5 kg, namenjene le zaščititi svetil vozila;
5. „največja masa“ pomeni največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila po navedbah proizvajalca skladno s točko 2.8 Priloge I k Direktivi 2007/46/ES;
6. „vozila kategorije N_1 , izvedena iz kategorije M_1 “ pomeni vozila kategorije N_1 , ki so v splošni konstrukciji in obliki v delu pred A-stebrički enaka vozilu kategorije M_1 , iz katerega so izvedena;

7. „vozila kategorije M_1 , izvedena iz kategorije N_1 “ pomeni vozila kategorije M_1 , ki so v splošni konstrukciji in obliki v delu pred A-stebrički enaka prvotnemu vozilu kategorije N_1 , iz katerega so izvedena.

POGLAVJE II

OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV

Člen 4

Tehnične zahteve

1. Proizvajalci v skladu s členom 9 zagotovijo, da so vozila, ki se dajejo na trg, opremljena s homologiranim sistemom za pomoč pri zaviranju v skladu z zahtevami oddelka 4 Priloge I, ali da so taka vozila v skladu z zahtevami oddelkov 2 ali 3 Priloge I.
2. Proizvajalci v skladu s členom 10 zagotovijo, da so prednji zaščitni sistemi, ki so bodisi vgrajeni kot originalna oprema v vozila, dana na trg, bodisi dobavljeni kot samostojne tehnične enote, skladni z zahtevami oddelkov 5 in 6 Priloge I.
3. Proizvajalci homologacijskemu organu predložijo ustrezne podatke o specifikacijah vozila in prednjih zaščitnih sistemov ter preskusnih pogojih. Podatki vključujejo informacije, potrebne za preverjanje delovanja vseh aktivnih varnostnih naprav, vgrajenih v vozilo.
4. Če so prednji zaščitni sistemi dobavljeni kot samostojne tehnične enote, proizvajalci homologacijskemu organu predložijo ustrezne podatke o specifikacijah sistemov in preskusnih pogojih.
5. Prednji zaščitni sistemi kot samostojne tehnične enote se ne smejo distribuirati, ponujati za prodajo ali prodajati, razen če so opremljeni s seznamom tipov vozil, za katere je prednji zaščitni sistem homologiran, in z jasnimi navodili za montažo. Navodila za montažo morajo vsebovati posebna navodila za vgradnjo, vključno z načini pritrditve za vozila, za katera je bila ta enota homologirana, in ki omogočajo, da se homologirane sestavne dele vgradi na to vozilo na takšen način, ki je skladen z ustreznimi določbami oddelka 6 Priloge I.
6. Komisija sprejme izvedbene ukrepe, ki določajo tehnične določbe za uporabo zahtev iz Priloge I. Navedeni ukrepi za spremembo nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES.

Člen 5

Vloga za ES-homologacijo

1. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določen tip vozila v zvezi z zaščito pešcev homologacijskemu organu predloži opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 1 Priloge II.

Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži vozilo, ki predstavlja tip, za katerega se zahteva homologacija.

2. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določen tip vozila, glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema, predloži homologacijskemu organu opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 2 Priloge II.

Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži vozilo, ki predstavlja tip, opremljen s prednjim zaščitnim sistemom, za katerega se zahteva homologacija. Proizvajalec na zahtevo tehnične službe predloži uporabljene specifične dele ali vzorce uporabljenih materialov.

3. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določen tip samostojne tehnične enote prednjega zaščitnega sistema homologacijskemu organu predloži opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 3 Priloge II.

Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži vzorec tipa prednjega zaščitnega sistema, za katerega se zahteva homologacija. Tehnična služba lahko zahteva predložitev dodatnih vzorcev, če se ji zdi potrebno. Ti vzorci morajo biti jasno in neizbrisno označeni s trgovskim imenom ali blagovno znamko vlagatelja in oznako tipa. Proizvajalec mora sprejeti ukrepe za kasnejše obvezno nameščanje oznake ES-homologacije.

POGLAVJE III

OBVEZNOSTI ORGANOV DRŽAV ČLANIC

Člen 6

Podelitev ES-homologacije

1. Če so izpolnjene ustrezne zahteve, homologacijski organ podeli ES-homologacijo in izda homologacijsko številko v skladu s sistemom številčnega označevanja iz Priloge VII Direktive 2007/46/ES.

2. Za namene oddelka 3 te homologacijske številke se uporabi ena izmed naslednjih črk:

(a) Za homologacijo vozil glede zaščite pešcev:

— „A“, če je vozilo v skladu z oddelkom 2 Priloge I,

— „B“, če je vozilo v skladu z oddelkom 3 Priloge I.

(b) Za homologacijo vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema ali za homologacijo prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota:

— „A“, če je prednji zaščitni sistem v skladu z oddelkom 5 Priloge I glede uporabe točk 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 in 5.3,

— „B“, če je prednji zaščitni sistem v skladu z oddelkom 5 Priloge I glede uporabe točk 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 in 5.3,

— „X“, če je prednji zaščitni sistem v skladu z oddelkom 5 Priloge I glede uporabe točk 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 in 5.3.

3. Homologacijski organ ne sme podeliti iste številke drugemu tipu vozila ali tipu prednjega zaščitnega sistema.

4. Homologacijski organ v skladu z odstavkom 1 izda certifikat o ES-homologaciji v skladu z:

(a) vzorcem, določenim v delu 1 Priloge III, za tip vozila v zvezi z zaščito pešcev;

(b) vzorcem, določenim v delu 2 Priloge III, za tip vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema;

(c) vzorcem, določenim v delu 3 Priloge III, za tip prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota.

Člen 7

Oznaka o ES-homologaciji

Vsak prednji zaščitni sistem, homologiran v skladu s to uredbo v okviru homologacije vozila v primeru vgradnje prednjega zaščitnega sistema ali homologacije prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota, izpolnjuje zahteve te uredbe ter mu je dodeljena oznaka o ES-homologaciji, določena v skladu z določbami iz Priloge IV, s katero je potem označen.

Člen 8

Sprememba tipa in dopolnitve homologacij

Vsaka sprememba vozila pred A-stebričkoma ali sprememba prednjega zaščitnega sistema, ki vpliva na konstrukcijo, glavne mere, materiale zunanjih površin vozila, način vgradnje ali razporeditev zunanjih ali notranjih sestavnih delov ter ima lahko znaten vpliv na rezultate preskusov, se šteje za spremembo v skladu s členom 13 Direktive 2007/46/ES in je zato zanj treba predložiti novo vlogo za homologacijo.

Člen 9

Časovni razpored za začetek uporabe za vozila

1. Nacionalni organi lahko z učinkom od datuma iz drugega odstavka člena 16 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije v zvezi z naslednjimi novimi tipi vozil:

- (a) kategorije M₁, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I;
- (b) kategorije M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 ali 3 Priloge I;
- (c) kategorije N₁, izvedena iz M₁, katerega največja masa ne presega 2 500 kg in ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 in 4 ali oddelkov 3 in 4 Priloge I.

2. Nacionalni organi z učinkom od 24. februarja 2011 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe naslednjih novih vozil, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I te uredbe:

- (a) vozil kategorije M₁;
- (b) vozil kategorije N₁, izvedenih iz M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg.

3. Nacionalni organi z učinkom od 24. februarja 2013 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije v zvezi z naslednjimi novimi tipi vozil:

- (a) kategorija M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I;
- (b) kategorija N₁, izvedena iz M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg in ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I.

4. Nacionalni organi z učinkom od 31. decembra 2012 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe naslednjih novih vozil, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 2 ali oddelka 3 Priloge I te uredbe:

- (a) vozila kategorije M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg;
- (b) vozila kategorije N₁, izvedenih iz M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg.

5. Nacionalni organi z učinkom od 24. februarja 2015 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije v zvezi z naslednjimi novimi tipi vozil:

- (a) kategorije M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I;
- (b) kategorije N₁, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 in oddelka 4 Priloge I.

6. Nacionalni organi z učinkom od 24. avgusta 2015 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe novih vozil kategorije N₁, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I te uredbe.

7. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti 24. februarja 2018 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe naslednjih novih vozil:

- (a) kategorije M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I te uredbe;
- (b) kategorije N₁, izpeljanih iz M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg in ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I te uredbe.

8. Nacionalni organi z učinkom od 24. avgusta 2019 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe naslednjih novih vozil:

- (a) kategorije M₁, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I te uredbe;
- (b) kategorije N₁, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I te uredbe.

9. Brez poseganja v odstavke 1 do 8 tega člena in v skladu z začetkom veljavnosti ukrepov, sprejetih v skladu s členom 4(6), nacionalni organi zaradi razlogov, povezanih z zaščito pešcev, ne smejo zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za novi tip vozila ali prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe novega vozila, skladnega s tehničnimi določbami iz oddelkov 3 ali 4 Priloge I, če proizvajalec za to zaprosi.

Člen 10**Uporaba za prednje zaščitne sisteme**

1. Nacionalni organi zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nov tip vozila glede vgraditve prednjega zaščitnega sistema ali ES-homologacijo samostojne tehnične enote novega tipa prednjega zaščitnega sistema, ki ne izpolnjuje zahtev iz oddelkov 5 in 6 Priloge I.

2. Nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na prednji zaščitni sistem, za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES ne štejejo več za veljavne certifikate o skladnosti, za vozila, ki niso skladna z zahtevami iz oddelkov 5 in 6 Priloge I k tej uredbi, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil.

3. Zahteve iz oddelkov 5 in 6 Priloge I k tej uredbi se za namene člena 28 Direktive 2007/46/ES uporabljajo za prednje zaščitne sisteme, ki so dobavljeni kot samostojne tehnične enote.

Člen 11**Sistemi za preprečevanje trčenja**

1. Na podlagi ocene Komisije vozilom, opremljenim s sistemi za preprečevanje trčenja, za podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije, ali za začetek prodaje, registracije ali začetek uporabe za tip vozila v zvezi z zaščito pešcev, ni treba izpolnjevati nekaterih zahtev preskusov iz oddelkov 2 in 3 Priloge I.

2. Komisija oceno posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu, po potrebi skupaj s predlogi za spremembo te uredbe.

Predlagani ukrepi morajo zagotavljati vsaj enakovredne ravni dejanske učinkovitosti kakor oddelka 2 in 3 Priloge I.

Člen 12**Spremljanje**

1. Nacionalni organi Komisiji predložijo rezultate spremljanja, navedenega v točkah 2.2, 2.4 in 3.2 Priloge I, in sicer letno ter najkasneje do 28. februarja leta, ki sledi njihovi pridobitvi.

Zahteva po predložitvi teh rezultatov preneha veljati 24. februarja 2014.

2. Komisija lahko na podlagi rezultatov spremljanja, izvedenega v skladu s točkami 2.2, 2.4 in 3.2 Priloge I, sprejme ustrezne izvedbene ukrepe.

Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES.

3. Komisija na podlagi ustreznih podatkov, ki jih sporočijo homologacijski organi in zainteresirane strani, ter na podlagi neodvisnih študij spremlja tehnični razvoj na področju strožjih pasivnih varnostnih zahtev, sistema pomoči pri zaviranju in drugih aktivnih varnostnih tehnologij, ki lahko zagotovijo boljše zaščito izpostavljenih udeležencev v prometu.

4. Komisija najpozneje 24. februarja 2014 preveri izvedljivost in uporabo vseh takšnih strožjih pasivnih varnostnih zahtev ter pregleda delovanje te uredbe v zvezi z uporabo in učinkovitostjo sistema pomoči pri zaviranju in drugih aktivnih varnostnih tehnologij.

5. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, skupaj z ustreznimi predlogi o zadevi.

Člen 13**Kazni**

1. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitev določb s strani proizvajalcev te uredbe in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice uradno obvestijo Komisijo o navedenih določbah do 24. avgusta 2010 in brez odlašanja tudi o vseh poznejših spremembah navedenih določb.

2. Vrste kršitev, ki so kaznive, vključujejo vsaj:

- (a) podajanje lažnih izjav med homologacijskimi postopki ali postopki, ki vodijo do preklica;
- (b) ponarejanje rezultatov preskusov za homologacijo;
- (c) nesporočanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica ali odvzema homologacije;
- (d) zavrnitev dostopa do informacij.

POGLAVJE IV**PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE****Člen 14****Spremembe Direktive 2007/46/ES**

Direktiva 2007/46/ES se spremeni v skladu s Prilogo V k tej uredbi.

Člen 15

Razveljavitev

Direktivi 2003/102/ES in 2005/66/ES se razveljavita z učinkom od datuma, navedenega v drugem odstavku člena 16 te uredbe.

Sklicevanja na razveljavljene direktivi se štejejo za sklicevanja na to uredbo.

Člen 16

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporabljeni se začne s 24. novembrom 2009, z izjemo člena 4(6) in člena 9(9), ki se začneta uporabljati z datumom začetka veljavnosti, ter člena 9(2) do (8), ki se uporabljata od datumov, določenih v teh odstavkih.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 14. januarja 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
A. VONDRA

SEZNAM PRILOG

- Priloga I Tehnične določbe za preskušanje vozil in prednjih zaščitnih sistemov
- Priloga II Vzorci opisnih listov, ki jih mora predložiti proizvajalec
- Del 1 Opisni list v zvezi z ES-homologacijo vozila glede zaščite pešcev
 - Del 2 Opisni list v zvezi z ES-homologacijo vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema
 - Del 3 Opisni list v zvezi z ES-homologacijo prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota
- Priloga III Vzorci certifikatov o ES-homologaciji
- Del 1 Certifikat o ES-homologaciji v zvezi z homologacijo tipa vozila glede zaščite pešcev
 - Del 2 Certifikat o ES-homologaciji v zvezi z homologacijo tipa vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema
 - Del 3 Certifikat o ES-homologaciji v zvezi z homologacijo tipa prednjega zaščitnega sistema, ki je bil dobavljen kot samostojna tehnična enota
- Priloga IV Oznaka ES-homologacije
- Dodatek Primer oznake ES-homologacije
- Priloga V Spremembe Direktive 2007/46/ES

PRILOGA I

Tehnične določbe za preskušanje vozil in prednjih zaščitnih sistemov

1. Za namene te priloge se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
 - 1.1 „Prednji rob prednjega pokrova“ pomeni prednji del zgornje zunanje konstrukcije vozila, vključno s pokrovom in blatniki, zgornje in stranske dele okrovov žarometov ter ostale pritrjene dele.
 - 1.2 „Referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova“ je geometrijska sled stičnih točk med ravnilom dolžine 1 000 milimetrov in sprednjo površino prednjega pokrova, kadar se ravnilo, nameščeno vzporedno z navpično vzdolžno ravnino vozila in nagnjeno nazaj za 50° ter s spodnjim koncem 600 milimetrov od tal, vodi ob sprednjem robu prednjega pokrova in se ga dotika. Pri vozilih, pri katerih je zgornja površina prednjega pokrova nagnjena dejansko za 50°, tako da se je ravnilo dotika nepretrgoma ali večkrat in ne le na eni točki, se določi referenčno črto z ravnilom, nagnjenim nazaj za 40°. Pri vozilih take oblike, kjer se spodnji skrajni del ravnila prvi dotakne prednjega pokrova, je ta stik referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova na tem bočnem mestu. Pri vozilih take oblike, kjer se zgornji skrajni del ravnila prvi dotakne prednjega pokrova, se kot referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova uporablja 1 000-milimetrska oklepajoča razdalja. Zgornji rob odbijača je tudi zgornji rob prednjega pokrova za namene te uredbe, če se ga ravnilo med tem postopkom dotika.
 - 1.3 „Oklepajoča razdalja 1 000 mm“ je geometrijska sled, ki jo na zgornji sprednji površini opiše en konec 1 000 milimetrov dolgega gibljivega traku, ki se namesti v navpični sprednji in zadnji ravnini vozila ter vodi prečno ob sprednjem delu odbijača prednjega pokrova in prednjega zaščitnega sistema. Trak je med postopkom napet, pri čemer je en konec v stiku z referenčno ravnijo tal, navpično pod sprednjo stranjo odbijača, in druga stran v stiku s sprednjo zgornjo površino. Vozilo je v normalnem položaju za vožnjo.
 - 1.4 „Zgornja stran prednjega pokrova“ pomeni zgornje zunanje površine zunanjih konstrukcij pred vetrobranskim steklom in A-stebrički. Med drugim torej vključuje prednji pokrov, blatnike, predel med vetrobranom in prednjim pokrovom, gredi brisalnikov in spodnji del okvirja vetrobranskega stekla.
 - 1.5 „Zgornja površina prednjega dela vozila“ je zunanja konstrukcija, ki vključuje zgornjo površino vseh zunanjih konstrukcij, razen vetrobranskega stekla, stebričkov A in konstrukcij, ki se nahajajo za njimi.
 - 1.6 „Referenčna raven tal“ je vodoravna ravnina, vzporedna z ravnijo tal, ki predstavlja raven del tal, na katerem stoji vozilo v stanju mirovanja na ravni površini z zategnjeno ročno zavoro in v normalnem voznem položaju.
 - 1.7 „Normalni vozni položaj“ je položaj vozila v voznem stanju na tleh, pri čemer so pnevmatike napolnjene do priporočenega tlaka, sprednja kolesa usmerjena naravnost naprej, vse tekočine, potrebne za delovanje vozila, nalite do vrha, je v vozilu vsa standardna oprema, ki jo je predvidel proizvajalec vozila, sta voznikov in sovoznikov sedež obremenjena z maso 75 kg in pri čemer je vzmetenje vozila nastavljeno na vozno hitrost 40 km/h ali 35 km/h pri normalnih voznih pogojih, ki jih navaja proizvajalec (zlasti pri vozilih z aktivnim vzmetenjem ali samodejnim uravnavanjem višine).
 - 1.8 „Vetrobransko steklo“ pomeni zasteklitev prednjega dela vozila, ki izpolnjuje vse ustrezne zahteve Priloge I Direktive Sveta 77/649/EGS z dne 27. septembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o vidnem polju voznikov motornih vozil ⁽¹⁾.
 - 1.9 „Kriterij obremenitve glave (HPC)“ je izračunana vrednost največjega rezultančnega pospeška glave pri trčenju v določenem časovnem intervalu. Izračuna se na podlagi časovnih zapisov merilnika pospeška kot največja vrednost (v odvisnosti t_1 in t_2) naslednje enačbe:

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

V tej enačbi je „a“ rezultančni pospešek kot večkratnik „g“ in sta t_1 in t_2 dva časa (izražena v sekundah) med trkom, ki opredeljujeta časovni interval med začetkom in koncem merjenja, v katerem ima HPC največjo vrednost. Vrednosti HPC, za katere znaša časovni interval ($t_1 - t_2$) več kot 15 ms, se pri izračunu največje vrednosti ne upoštevajo.

⁽¹⁾ UL L 267, 19.10.1977, str. 1.

- 1.10 „Radij zaobljenja“ je radij krožnega loka, ki se najbolj približa zaobljenju dotičnega dela.
2. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:
- 2.1 Preskusi trčenja modela noge z odbijačem:
- Treba je opraviti enega od naslednjih preskusov:
- (a) preskus trčenja modela spodnjega dela noge z odbijačem:
- preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 21,0°, največji dinamični strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 200 g;
- (b) preskus trčenja modela zgornjega dela noge z odbijačem:
- preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.
- 2.2 Preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova:
- Preskus se izvaja pri hitrosti trka do 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati možne ciljne vrednosti 5,0 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa je treba zabeležiti in primerjati z možno ciljno vrednostjo 300 Nm.
- Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.
- 2.3 Preskusi trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe z zgornjo površino prednjega pokrova:
- Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 3,5 kg. HPC ne sme presegati 1 000 na 2/3 preskusne površine prednjega pokrova, na preostali tretjini preskusne površine pa ne sme presegati 2 000.
- 2.4 Preskusi trčenja modela glave odrasle osebe z vetrobranskim steklom:
- Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 4,8 kg. Treba je zabeležiti vrednost HPC in jo primerjati z možno ciljno vrednostjo 1 000.
- Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.
3. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:
- 3.1 Preskusi trčenja modela noge z odbijačem:
- Treba je opraviti enega od naslednjih preskusov:
- (a) Preskus trčenja modela spodnjega dela noge z odbijačem:
- preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 19,0°, največji dinamični strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 170 g.
- Poleg tega lahko proizvajalec pri preskusih trčenja z odbijačem določi širine do skupno 264 mm, pri katerih pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, ne sme presegati 250 g.
- (b) Preskus trčenja modela zgornjega dela noge z odbijačem:
- preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.

- 3.2 Preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova:
- Preskus se izvaja pri hitrosti trka do 40 km/h. Vsoto udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, je treba primerjati z možno ciljno vrednostjo 5,0 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa je treba primerjati z možno ciljno vrednostjo 300 Nm.
- Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.
- 3.3 Preskusi trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe z zgornjo površino prednjega pokrova:
- Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 3,5 kg. HPC mora ustrezati zahtevam iz točke 3.5.
- 3.4 Preskusi trčenja modela glave odrasle osebe z zgornjo površino prednjega pokrova:
- Preskus se opravi pri hitrosti trka 35 km/h ob uporabi udarne glave z maso 4,5 kg. HPC mora ustrezati zahtevam iz točke 3.5.
- 3.5 Zabeleženi HPC ne sme biti več kot 1 000 na polovici preskusnega območja modela glave otroka in hkrati ne več kot 1 000 na 2/3 kombiniranih preskusnih območij modela glave otroka in odrasle osebe. HPC za preostala območja ne sme biti višji od 1 700 za oba modela glave.
4. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:
- 4.1 Referenčni preskus za opredelitev operativnega trenutka, v katerem se vključi protiblokirni zavorni sistem (ABS).
- 4.2 Preskus za preverjanje pravilnega sprožanja sistema pomoči pri zaviranju, tako da zagotavlja doseganje največjega možnega pojemka vozila.
5. V zvezi s prednjimi zaščitnimi sistemi je treba opraviti naslednje preskuse:
- 5.1 Treba je opraviti enega od naslednjih preskusov trčenja modela noge iz točk 5.1.1 ali 5.1.2:
- 5.1.1 Preskus trčenja modela spodnjega dela noge s prednjim zaščitnim sistemom:
- Vsi preskusi se izvedejo pri hitrosti trka 40 km/h.
- 5.1.1.1 Pri prednjem zaščitnem sistemu, homologiranem za vgradnjo v vozila, ki so skladna z zahtevami iz oddelka 2, največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 21,0°, največji strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 200 g.
- 5.1.1.2 Pri prednjem zaščitnem sistemu, homologiranem za vgradnjo v vozila, ki izpolnjujejo zahteve iz oddelka 3, največji dinamični kot upogiba kolena ne presega 19,0°, največji dinamični strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 170 g.
- 5.1.1.3 Pri prednjem zaščitnem sistemu, homologiranem za vgradnjo samo v vozila, ki niso v skladu z oddelkom 2 ali z oddelkom 3, se zahteve preskusa iz točk 5.1.1.1 in 5.1.1.2 lahko nadomestijo z zahtevami preskusa iz točke 5.1.1.3.1 ali točke 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1 Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 24,0°, največji dinamični strižni premik kolena ne sme presegati 7,5 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 215 g;
- 5.1.1.3.2 Na vozilu se izvedeta dva preskusa, prvi z vgrajenim prednjim sistemom zaščite in drugi brez. Oba preskusa se izvedeta na enakovrednih lokacijah, kot je dogovorjeno z ustreznim homologacijskim organom. Zabeležijo se vrednosti za največji dinamični upogibni kot kolena, največji dinamični strižni premik kolena in pospešek na zgornjem koncu golenice. V vsakem primeru vrednost, zabeležena za vozilo, ki ima vgrajen prednji zaščitni sistem, ne sme presegati 90 % vrednosti, zabeležene za vozilo brez prednjega zaščitnega sistema.

- 5.1.2 Preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim zaščitnim sistemom:
- Vsi preskusi se izvedejo pri hitrosti trka 40 km/h.
- 5.1.2.1 Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.
- 5.1.2.2 Pri prednjem zaščitnem sistemu, homologiranem za vgradnjo samo v vozila, ki niso v skladu bodisi z oddelkom 2 ali oddelkom 3, se zahteve preskusa iz točke 5.1.2.1 lahko nadomestijo z zahtevami preskusa iz točke 5.1.2.2.1 ali točke 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1 Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 9,4 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 640 Nm.
- 5.1.2.2.2 Na vozilu se izvedeta dva preskusa, prvi z vgrajenim prednjim sistemom zaščite in drugi brez. Oba preskusa se izvedeta na enakovrednih lokacijah, kot je dogovorjeno z ustreznim homologacijskim organom. Zabeležijo se vrednosti za vsoto udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala in za upogibni moment udarnega telesa. V vsakem primeru vrednost, zabeležena za vozilo, ki ima vgrajen prednji zaščitni sistem, ne sme presegati 90 % vrednosti, zabeležene za vozilo brez prednjega zaščitnega sistema.
- 5.2 Preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim zaščitnim sistemom:
- Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota sil udarca v določeni časovni točki na zgornji in spodnji del udarnega telesa naj ne presega možne ciljne vrednosti 5,0 kN in upogibni moment udarnega telesa naj ne presega možne ciljne vrednosti 300 Nm. Oba rezultata se zabeležita za namene spremljanja.
- 5.3 Preskusi trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe s prednjim zaščitnim sistemom:
- Preskus se izvaja pri hitrosti 35 km/h ob trku, pri čemer se uporabi 3,5 kg težko preskusno udarno telo v obliki modela glave otroka/majhne odrasle osebe. HPC, izračunan na podlagi časovnih zapisov merilnika pospeška v nobenem primeru ne sme preseči 1 000.
6. Določbe glede konstrukcije in vgradnje za prednje zaščitne sisteme:
- 6.1 Naslednje zahteve veljajo enako za prednje zaščitne sisteme, nameščene na nova vozila, in prednje zaščitne sisteme, ki so dobavljeni kot samostojne tehnične enote za namestitve na določena vozila.
- 6.1.1 Deli prednjega zaščitnega sistema morajo biti izdelani tako, da so vsi togi deli, ki se jih lahko dotakne s 100-milimetrsko kroglo, zaobljeni s polmerom najmanj 5 milimetrov.
- 6.1.2 Skupna masa prednjega zaščitnega sistema, vključno z vsemi nosilci in držali, ne sme znašati več kot 1,2 % največje mase vozila, za katerega je bil sistem izdelan, vsekakor pa ne sme presegati 18 kg.
- 6.1.3 Višina prednjega zaščitnega sistema, vgrajenega na vozilo, ne sme biti višja kot 50 mm od višine referenčne črte prednjega roba prednjega pokrova.
- 6.1.4 Prednji zaščitni sistem ne sme presegati širine vozila, na katerega je nameščen. Če celotna širina prednjega zaščitnega sistema presega 75 % širine vozila, morajo biti skrajni deli zakrivljeni navznoter proti zunanji površini vozila za zmanjšanje možnosti zapletanja. Šteje se, da je ta zahteva izpolnjena, če je prednji zaščitni sistem vglobljen ali integriran v karoserijo ali je skrajni del sistema zakriven tako, da se ga ne dotika 100-milimetrska krogla ter reza med skrajnim delom sistema in karoserijo na tem mestu ne presega 20 milimetrov.
- 6.1.5 Ob upoštevanju točke 6.1.4 razdalja med deli prednjega zaščitnega sistema in pod njimi nahajajočo se zunanjo površino ne sme biti večja od 80 mm. Morebitnih prekinitev splošnega obrisa spodaj ležeče karoserije (npr. odprtine v rešetkah, odprtine za dovod zraka itd.) se ne upošteva.
- 6.1.6 Za ohranitev zaščitne funkcije odbijača vozila ne sme vzdolžna razdalja med najbolj sprednjim delom odbijača in najbolj sprednjim delom prednjega zaščitnega sistema presegati 50 mm na katerem koli bočnem mestu preko širine vozila.
- 6.1.7 Prednji zaščitni sistem ne sme bistveno zmanjšati funkcionalnosti odbijača. Ta zahteva je izpolnjena, če odbijača ne pokriva noben vodoravni del in ne več kot dva navpična dela prednjega zaščitnega sistema.

- 6.1.8 Prednji zaščitni sistem ne sme biti nagnjen naprej od navpičnice. Zgornji deli prednjega zaščitnega sistema se ne smejo razširiti navzgor ali nazaj (proti vetrobranskemu steklu) za več kot 50 mm od referenčne črte sprednjega roba pokrova motorja vozila pri odstranjenem prednjem zaščitnem sistemu.
- 6.1.9 Skladnost z zahtevami o homologaciji vozil z vgradnjo prednjega zaščitnega sistema ne sme biti ogrožena.
7. Ustrezni homologacijski organ lahko z odstopanjem od oddelkov 2, 3 in 5 zahteve za kateri koli preskus, določen v teh členih, šteje za izpolnjene s katerim koli enakovrednim preskušanjem, izvedenim v skladu z zahtevami ostalih preskusov iz te priloge.
-

*PRILOGA II***Vzorci opisnih listov, ki jih mora predložiti proizvajalec**

Del 1

Opisni list v zvezi z ES-homologacijo vozila glede zaščite pešcev

Del 2

Opisni list v zvezi z ES-homologacijo vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema

Del 3

Opisni list v zvezi z ES-homologacijo prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota

DEL 1

VZOREC**Opisni list št. ... v zvezi z ES-homologacijo vozila glede zaščite pešcev**

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če so sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote upravljani elektronsko, morajo biti dodane informacije o njihovem delovanju.

0. SPLOŠNO

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip:

0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je označen na vozilu ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Mesto te oznake:

0.4 Kategorija vozila ^(c):

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.8 Ime(-na) in naslov(-i) proizvodnega (-ih) obrata(-ov):

0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja)

1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU

1.1 Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:

1.6 Lega in način vgradnje motorja:

9. NADGRADNJA

9.1 Vrsta nadgradnje:

9.2 Uporabljeni materiali in način konstrukcije:

9.23 Zaščita pešcev

9.23.1 Navede se podroben opis vozila, vključno s fotografijami in/ali risbami, glede na konstrukcijo, mere, referenčne črte in uporabljene materiale prednjega dela vozila (znotraj in zunaj). Ta opis mora vsebovati podatke o vseh vgrajenih sistemih aktivne zaščite.

DEL 2

VZOREC**Opisni list št. ... v zvezi z ES-homologacijo vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema**

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če sistemi, komponente ali samostojne tehnične enote vsebujejo posebne materiale, je treba navesti podatke o njihovih lastnostih.

0. SPLOŠNO

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip:

0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je označen na vozilu ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Mesto te oznake:

0.4 Kategorija vozila ^(c):

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.7 Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:

0.8 Ime(-na) in naslov(-i) proizvodnega(-ih) obrata(-ov):

0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU

1.1 Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:

2. MASE IN MERE (v kg in mm) (navedba slik, če so te na voljo)

2.8 Največja tehnično dovoljena masa po podatkih proizvajalca:

2.8.1 Porazdelitev te mase med osmi (največja in najmanjša vrednost):

9. NADGRADNJA

9.1 Vrsta nadgradnje:

9.24 Prednji zaščitni sistemi

9.24.1 Splošna razporeditev (slike in fotografije), ki ponazarja položaj in pritrditev prednjih zaščitnih sistemov:

- 9.24.2 Slike in/ali fotografije, če je to potrebno, rešetk odprtini za dovod zraka, rešetke hladilnika, okrasnih letev, oznak, simbolov in vdolbin ter drugih zunanjih robov in delov zunanje površine (npr. svetlobne naprave), ki bi bile lahko kritične. Če deli, navedeni v prvem stavku, niso kritični, potem se lahko za namen dokumentiranja priloži samo fotografije in te po potrebi dopolni z navedbami mer in/ali besedilom:
- 9.24.3 Natančni podatki o potrebnem priboru za vgradnjo in podrobna navodila za montažo, vključno z zahtevami glede navora pritrdjevanja:
- 9.24.4 Risba odbijača:
- 9.24.5 Risba talne linije na sprednjem delu vozila:

DEL 3:

VZOREC**Opisni list št. ... v zvezi z ES-homologacijo prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota**

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če sistemi, komponente ali samostojne tehnične enote vsebujejo posebne materiale, je treba navesti podatke o njihovih lastnostih.

- 0. SPLOŠNO
- 0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):
- 0.2 Tip:
- 0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.7 Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:
- 0.8 Ime(-na) in naslov(-i) proizvodnega(-ih) obrata(-ov):
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):
- 1. OPIS NAPRAVE
- 1.1 Podrobni tehnični opis (vključno s fotografijami ali risbami):
- 1.2 Navodila za sestavo in vgradnjo, vključno z zahtevami glede navora pritrdjevanja:
- 1.3 Seznam tipov vozil, na katerih je možno napravo vgraditi:
- 1.4 Omejitve uporabe in pogoji za vgradnjo:

^(b) Če podatki za identifikacijo tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta opisni list, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

^(c) Klasifikacija v skladu z opredelitvami, navedenimi v oddelku A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

⁽¹⁾ Nepotrebno črtati (lahko se zgodi, da ni treba črtati ničesar, če se uporablja več kot en vnos).

*PRILOGA III***Vzorci certifikatov o ES-homologaciji**

Del 1

Certifikat o ES-homologaciji v zvezi s homologacijo vozila glede zaščite pešcev

Del 2

Certifikat o ES-homologaciji v zvezi s homologacijo vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema

Del 3

Certifikat o ES-homologaciji v zvezi s homologacijo prednjega zaščitnega sistema, ki je dobavljen kot samostojna tehnična enota

DEL 1

VZOREC**največji format: A4 (210 × 297 mm)**

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

Žig ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji ⁽¹⁾
- razširitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- zavrnitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- preklicu ES-homologacije ⁽¹⁾

za tip vozila glede zaščite pešcev

v skladu z Uredbo (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009, kakor je izvedena z ...

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. .../... ⁽²⁾.

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

ODDELEK I

- 0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):
- 0.2 Tip:
 - 0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo)
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je označen na vozilu ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.4 Kategorija vozila ⁽⁴⁾:
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.8 Ime(-na) in naslov(-i) proizvodnega(-ih) obrata(-ov):
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

ODDELEK II

- 1. Dodatne informacije (če je to primerno) (glej Dopolnilo)
- 2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
- 3. Datum poročila o preskusu:
- 4. Številka poročila o preskusu:

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

⁽²⁾ Vstavite številko uredbe o spremembi.

⁽³⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

5. Morebitne pripombe (glej Dopolnilo)

6. Kraj:

7. Datum:

8. Podpis:

Priloge: Opisna dokumentacija.
Poročilo o preskusu.

Dopolnilo k certifikatu o ES-homologaciji št. ... o homologaciji vozila glede zaščite pešcev
v skladu u Uredbo (ES) št. 78/2009

1. Dodatne informacije

1.1 Kratek opis tipa vozila, ki se nanaša na konstrukcijo, mere, oblike in uporabljene materiale:

1.2 Mesto pogonskega motorja: spredaj/zadaj/na sredini ⁽¹⁾

1.3 Pogon: na sprednja kolesa/na zadnja kolesa ⁽¹⁾

1.4 Masa preskušane vozila (kakor je opredeljeno v točki 1.7 Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009):

— Prednja os:

— Zadnja os:

— Skupaj:

1.5 Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009:

1.5.1 Rezultati preskusov iz oddelka 2:

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/ Neuspešno ⁽¹⁾
preskus trčenja modela spodnjega dela noge z odbijačem (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	 stopinj	
	strižna deformacija	 mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	 g	
preskus trčenja modela zgornjega dela noge z odbijačem (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	 Nm	
preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova	vsota udarnih sil	 kN	⁽²⁾
	upogibni moment	 Nm	⁽²⁾
preskus trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) z zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC na območju A (12 rezultatov ⁽³⁾)		
	vrednosti HPC na območju B (6 rezultatov ⁽³⁾)		
preskus trčenja modela glave odrasle osebe (4,8 kg) z vetrobranskim steklom	vrednosti HPC (5 rezultatov ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Glede na vrednosti iz oddelka 2 Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009.

⁽²⁾ Samo za namene spremljanja.

⁽³⁾ V skladu s Komisijo [izvedbena zakonodaja].

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

1.5.2 Rezultati preskusov iz oddelka 3:

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/ Neuspešno ⁽¹⁾
preskus trčenja modela spodnjega dela noge z odbijačem (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	 stopinj	
	strižna deformacija	 mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	 g	
preskus trčenja modela zgornjega dela noge z odbijačem (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	 Nm	
preskus trčenja modela zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova	vsota udarnih sil	 kN	⁽²⁾
	upogibni moment	 Nm	⁽²⁾
preskus trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) z zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC (9 rezultatov ⁽³⁾)		
preskus trčenja modela glave odrasle osebe (4,5 kg) na zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC (9 rezultatov ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Glede na vrednosti iz oddelka 3 Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009.

⁽²⁾ Samo za namen spremljanja.

⁽³⁾ V skladu s Komisijo [izvedbena zakonodaja].

Opombe: (npr. velja za vozila z volanom na levi strani in volanom na desni strani)

1.5.3 Zahteve iz oddelka 4:

Predložene podrobnosti o sistemu pomoči pri zaviranju ⁽¹⁾	
Opombe ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Navesti podrobnosti o načinu delovanja sistema.

⁽²⁾ Navesti podrobnosti o preskusih za preverjanje sistema.

DEL 2:

VZOREC**največji format: A4 (210 × 297 mm)****CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI**

Žig ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji ⁽¹⁾
- razširitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- zavrnitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- preklicu ES-homologacije ⁽¹⁾

za določen tip vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema

v skladu u Uredbo (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009, kakor je izvedena z ...

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. .../... ⁽²⁾.

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

ODDELEK I

- 0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):
- 0.2 Tip
 - 0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je označen na vozilu ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.4 Kategorija vozila ⁽⁴⁾:
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.7 Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:
- 0.8 Naslov(-i) proizvodnega(-ih) obrata(-ov):
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

⁽²⁾ Vstavite številko uredbe o spremembi.

⁽³⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

ODDELEK II

1. Dodatni podatki (po potrebi): glej Dopolnilo
2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
3. Datum poročila o preskusu:
4. Številka poročila o preskusu:
5. Opombe (če so): glej Dopolnilo
6. Kraj:
7. Datum:
8. Podpis:

Priloge: Opisna dokumentacija.
Poročilo o preskusu.

Dopolnilo k certifikatu o ES-homologaciji št. ... o ES-homologaciji za določen tip vozila
glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema v skladu u Uredbo (ES) št. 78/2009

1. Dodatne informacije, če so:
2. Opombe:
3. Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz oddelka 5 Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/ Neuspešno
model spodnjega dela noge na prednji zaščitni sistem — 3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	 stopinj	
	strižna deformacija	 mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	 g	
model zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem — 3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	 Nm	
model zgornjega dela noge na sprednji rob prednjega zaščitnega sistema — 3 preskusni položaji (le spremljanje)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	Nm	
preskus trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) na prednji zaščitni sistem	vrednosti HPC (vsaj 3 vrednosti)		

DEL 3

VZOREC

največji format: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

Žig ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji ⁽¹⁾
- razširitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- zavrnitvi ES-homologacije ⁽¹⁾
- preklicu ES-homologacije ⁽¹⁾

tipa prednjega zaščitnega sistema, ki je bil dobavljen kot samostojna tehnična enota

v skladu u Uredbo (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009, kakor je izvedena z ...

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. .../... ⁽²⁾.

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

ODDELEK I

- 0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):
- 0.2 Tip:
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa, če je označen na prednjem zaščitnem sistemu ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.7 Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:
- 0.8 Ime(-na) in naslov(-i) proizvodnega(-ih) obrata(-ov) za montažo vozil:
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

ODDELEK II

- 1. Dodatni podatki: glej Dopolnilo
- 2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
- 3. Datum poročila o preskusu:

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

⁽²⁾ Vstavite številko uredbe o spremembi.

⁽³⁾ Če podatki za identifikacijo tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).

4. Številka poročila o preskusu:
5. Opombe (če so): glej Dopolnilo
6. Kraj:
7. Datum:
8. Podpis:

Priloge: Opisna dokumentacija.
Poročilo o preskusu.

Dopolnilo k certifikatu o ES-homologaciji št. ... o homologaciji tipa prednjega zaščitnega sistema, ki je bil dobavljen kot samostojna tehnična enota v skladu z Uredbo (ES) št. 78/2009

1. Dodatne informacije,
 - 1.1 Način pritrditve:
 - 1.2 Navodila za sestavo in vgradnjo:
 - 1.3 Seznam vozil, na katerih se prednji zaščitni sistem lahko vgradi, morebitne omejitve uporabe in potrebni pogoji za vgradnjo:
.....
2. Opombe:
3. Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz oddelka 5 Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/ Neuspešno
model spodnjega dela noge na prednji zaščitni sistem — 3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	 stopinj	
	strižna deformacija	 mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	 g	
model zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem — 3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	 Nm	
model zgornjega dela noge na sprednji rob prednjega zaščitnega sistema — 3 preskusni položaji (le spremljanje)	vsota udarnih sil	 kN	
	upogibni moment	Nm	
preskus trčenja modela glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) na prednji zaščitni sistem	vrednosti HPC (vsaj 3 vrednosti)		

PRILOGA IV

OZNAKA ES-HOMOLOGACIJE

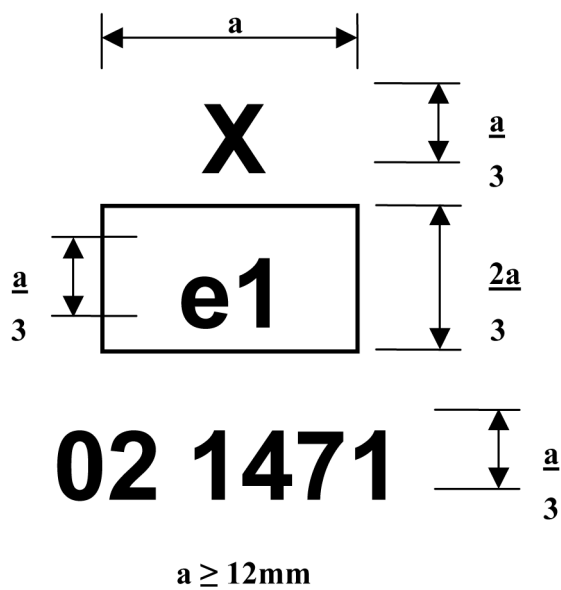
1. Ta oznaka je sestavljena iz:
 - 1.1 Pravokotnika, v katerem je vpisana mala črka „e“, ki ji sledijo identifikacijska številka ali črka(-e) države članice, ki je podelila ES-homologacijo:

—	1	za Nemčijo
—	2	za Francijo
—	3	za Italijo
—	4	za Nizozemsko
—	5	za Švedsko
—	6	za Belgijo
—	7	za Madžarsko
—	8	za Češko
—	9	za Španijo
—	11	za Združeno kraljestvo
—	12	za Avstrijo
—	13	za Luksemburg
—	17	za Finsko
—	18	za Dansko
—	19	za Romunijo
—	20	za Poljsko
—	21	za Portugalsko
—	23	za Grčijo
—	24	za Irsko
—	26	za Slovenijo
—	27	za Slovaško
—	29	za Estonijo
—	32	za Latvijo
—	34	za Bolgarijo
—	36	za Litvo
—	49	za Ciper
—	50	za Malto.
 - 1.2 V bližini pravokotnika se mora nahajati „osnovna številka homologacije“, navedena v delu 4 homologacijske številke v skladu s Prilogo VII Direktive 2007/46/ES, pred katero stojita dve številki, ki predstavljata zaporedno številko zadnje večje tehnične spremembe te uredbe v trenutku podelitve ES-homologacije. Zaporedna številka za to uredbo je 02.
 - 1.3 Dodatnih črk nad pravokotnikom:
 - 1.3.1 „A“, ki označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran v skladu z zahtevami iz točke 5.1.1.1 Priloge I in da je primeren za vgradnjo v vozila, ki so skladna z oddelkom 2 Priloge I;
 - 1.3.2 „B“, ki označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran v skladu z zahtevami iz točke 5.1.1.2 Priloge I in da je primeren za vgradnjo v vozila, ki so skladna z oddelkom 3 Priloge I;

- 1.3.3 „X“, ki označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran po preskusu z udarnim telesom modela noge, ki ga dovoljuje točka 5.1.1.3 ali točka 5.1.2.2 Priloge I, in je primeren le za vgradnjo v vozila, ki niso v skladu z oddelkom 2 ali oddelkom 3 Priloge I.
- 1.4 Ko je oznaka ES-homologacije nameščena na vozilu, mora biti jasno čitljiva, neizbrisna in jasno vidna.
- 1.5 Primer homologacijske oznake je v Dodatku k tej prilogi.
-

Dodatek

Primer oznake ES-homologacije



Naprava, ki je označena z zgoraj prikazano oznako ES-homologacije, je prednji zaščitni sistem, homologiran v Nemčiji (e1) na podlagi te uredbe (02) z osnovno homologacijsko številko 1471.

Črka „X“ označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran po preskusu z udarnim telesom modela noge, ki ga dovoljuje točka 5.1.1.3 ali točka 5.1.2.2 Priloge I.

PRILOGA V

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. V Prilogi I se oddelek 9.24 nadomesti z naslednjim:

„9.24 Prednji zaščitni sistemi

9.24.1 Splošna razporeditev (slike ali fotografije), ki ponazarja položaj in pritrditev prednjih zaščitnih sistemov:

9.24.2 Slike in/ali fotografije, če je to potrebno, rešetak odprt in za dovod zraka, rešetke hladilnika, okrasnih letev, oznak, simbolov in vdolbin ter drugih zunanjih robov in delov zunanje površine (npr. svetlobne naprave), ki bi bile lahko kritične. Če deli, navedeni v stavku 1, niso kritični, potem se lahko za namen dokumentiranja priloži samo fotografije in te po potrebi dopolni z navedbami mer in/ali besedilom:

9.24.3 Natančni podatki o potrebnem priboru za vgradnjo in podrobna navodila za montažo, vključno z zahtevami glede navora pritrdjevanja:

9.24.4 Risba odbijača:

9.24.5 Risba talne linije na sprednjem delu vozila.“

2. V točki A dela I Priloge III se oddelek 9.24 nadomesti z naslednjim:

„9.24 Prednji zaščitni sistemi

9.24.1 Splošna razporeditev (slike in fotografije), ki ponazarja položaj in pritrditev prednjih zaščitnih sistemov:

9.24.3 Natančni podatki o potrebnem priboru za vgradnjo in podrobna navodila za montažo, vključno z zahtevami glede navora pritrdjevanja.“

3. Priloga IV se spremeni:

(a) V delu I:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58. Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009	L 35, 4.2.2009, str. 1	X			X							
---------------------	-------------------------	------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

(ii) Opomba 7 se črtata.

(iii) točka 60 se črta.

(b) V Dodatku:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009	L 35, 4.2.2009, str. 1	N/A (*)
------	----------------	-------------------------	------------------------	---------

(*) Vsak prednji zaščitni sistem, dobavljen z vozilom, mora izpolnjevati zahteve Uredbe (ES) št. 78/2009, mora biti opremljen s homologacijsko številko in mora biti ustrezno označen.“

(ii) V Dodatku se črta točka 60.

4. Dodatek k Prilogi VI se spremeni:

(a) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009“		
------	----------------	--------------------------	--	--

(b) točka 60 se črta.

5. Priloga XI se spremeni:

(a) V Dodatku 1:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009	X	N/A (*)		
------	----------------	-------------------------	---	---------	--	--

(*) Vsak prednji zaščitni sistem, dobavljen z vozilom, mora izpolnjevati zahteve Uredbe (ES) št. 78/2009, mora biti opremljen s homologacijsko številko in mora biti ustrezno označen.“

(ii) točka 60 se črta.

(b) V Dodatku 2:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009	N/A			N/A“					
------	----------------	-------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--

(ii) točka 60 se črta.

(c) V Dodatku 3:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009								X“
------	----------------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

(ii) točka 60 se črta.

(d) V Dodatku 4:

(i) točka 58 se nadomesti z naslednjim:

„58.	Zaščita pešcev	Uredba (ES) št. 78/2009			N/A (*)						
------	----------------	-------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Vsak prednji zaščitni sistem, dobavljen z vozilom, mora izpolnjevati zahteve Uredbe (ES) št. 78/2009, mora biti opremljen s homologacijsko številko in mora biti ustrezno označen.“

(ii) točka 60 se črta.

UREDBA (ES) št. 79/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 14. januarja 2009****o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik in spremembi Direktive 2007/46/ES****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem je zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem homologacije motornih vozil v Skupnosti. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil v zvezi s pogonom na vodik bi bilo treba uskladiti, da se v različnih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve ter da se zagotovi pravilno delovanje notranjega trga in hkrati visoka raven varstva okolja in javne varnosti.

(2) Ta uredba je ločena uredba za namene postopka homologacije v Skupnosti, predvidenega z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) ⁽³⁾. Priloge IV, VI in XI k navedeni direktivi bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(3) Na pobudo Evropskega parlamenta je bil v zakonodajo ES o vozilih uveden nov regulativni pristop. Zato bi morala ta uredba določiti samo temeljne določbe o zahtevah za homologacijo vodikovih sistemov in sestavnih delov vodikovih sistemov, pri čemer bi bilo treba tehnične specifikacije določiti z izvedbenimi ukrepi, sprejetimi v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽⁴⁾.

(4) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za določitev zahtev in preskusnih postopkov v zvezi z novo obliko shranjevanja ali uporabe vodika, dodatnimi sestavnimi deli vodikovega sistema in pogonskim sistemom. Prav tako bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za določitev specifičnih postopkov, preskusov in zahtev v zvezi z zaščito vozil s pogonom na vodik pred udarci in varnostnimi zahtevami integriranega sistema. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te uredbe, z njenim dopolnjevanjem z novimi ne bistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(5) V prometnem sektorju bi moral biti eden od glavnih ciljev povečanje deleža okolju prijaznejših vozil. Potrebna so dodatna prizadevanja za dajanje večjega števila takih vozil na trg. Uvedba vozil, ki uporabljajo alternativna goriva, lahko bistveno izboljša kakovost zraka v mestih in posledično tudi stanje javnega zdravja.

(6) Vodik se šteje za čisto pogonsko sredstvo za prihodnost, ki je usmerjeno k gospodarstvu brez onesnaževanja, temelječe na ponovni uporabi surovin in obnovljivih energijskih virov, saj vozila s pogonom na vodik ne sproščajo onesnaževal na osnovi ogljika ali toplogrednih plinov. Ker je vodik energetski nosilec, ne pa vir energije, je z vidika podnebne politike vrednost pogona na vodik odvisna od tega, iz katerega vira je vodik pridobljen. Zato bi bilo treba paziti, da se vodikovo gorivo proizvaja na trajnosten način in kolikor je to mogoče iz obnovljivih energijskih virov, tako da je končni rezultat uvedbe vodika kot goriva za motorna vozila na okolje pozitiven.

⁽¹⁾ Mnenje z dne 9. julija 2008.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 3. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 16. decembra 2008.

⁽³⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (7) Končno poročilo CARS 21 skupine na visoki ravni navaja, „da bi bilo treba, kjer je to primerno, ohraniti prizadevanja za povečanje mednarodnega usklajevanja predpisov za motorna vozila z namenom vključiti ključne avtomobilske trge ter razširiti usklajevanje na še nezajeta področja, zlasti v okviru obeh sporazumov Ekonomske komisije ZN za Evropo (UNECE) iz let 1958 in 1998“. V skladu s tem priporočilom bi morala Komisija še naprej podpirati razvoj mednarodno usklajenih zahtev za motorna vozila pod okriljem UNECE. V primeru, da se sprejme globalni tehnični predpis (GTR) za vozila s pogonom na vodik oziroma gorivne celice, bi morala Komisija še posebej pretehtati možnost prilagoditve zahtev, ki jih določa ta uredba, zahtevam določenim z GTR.
- (8) Vodikove mešanice bi bilo mogoče uporabiti do začetka uporabe čistega vodika kot prehodno gorivo ter tako olajšati uvedbo vozil s pogonom na vodik v državah članicah z dobro infrastrukturo naravnega plina. Komisija bi morala zato razviti zahteve za uporabo mešanic vodika in naravnega plina/biometana, ki bodo upoštevale tehnično izvedljivost in koristi za okolje, zlasti mešalno razmerje vodika in plina.
- (9) Opredelitev okvira za homologacijo vozil s pogonom na vodik bi prispevala k zaupanju možnih uporabnikov in splošne javnosti v novo tehnologijo.
- (10) Zato je treba vzpostaviti primeren okvir, da se pospeši dajanje na trg vozil z inovativnimi pogonskimi tehnologijami in vozil, ki uporabljajo alternativna goriva z majhnim vplivom na okolje.
- (11) Večina proizvajalcev veliko investira v razvoj vodikove tehnologije, prav tako pa so takšna vozila že začeli dajati na trg. Verjetno se bo v prihodnosti delež vozil s pogonom na vodik v skupnem številu vozil povečal. Zato je potrebna specifikacija skupnih zahtev v zvezi z varnostjo vozil s pogonom na vodik. Ker bi proizvajalci pri razvoju vozil s pogonom na vodik lahko sledili različnim pristopom, je treba varnostne zahteve določiti tako, da bodo tehnološko nevtralne.
- (12) Treba je določiti tiste varnostne zahteve za vodikove sisteme in njihove sestavne dele, ki so potrebne za pridobitev homologacije.
- (13) Za homologacijo vozil s pogonom na vodik je treba določiti zahteve za namestitev vodikovega sistema in njegovih sestavnih delov v vozilo.
- (14) Zaradi značilnosti goriva je možno, da bodo vozila s pogonom na vodik zahtevala specifično obravnavo s strani reševalnih služb. Zato je treba določiti zahteve za jasno in hitro identifikacijo teh vozil, ki bodo reševalnim službam omogočile obveščenost o gorivu, ki se nahaja v vozilu. Način identifikacije bi moral ustrezati svojemu namenu, obenem pa po možnosti pri javnosti ne bi smel povzročati zaskrbljenosti.
- (15) Prav tako je pomembno, da se določijo obveznosti proizvajalcev, da sprejmejo ustrezne ukrepe za preprečitev, da se v vozilih s pogonom na vodik uporabi napačno gorivo.
- (16) Vozila s pogonom na vodik lahko na trgu uspejo le, če bo v Evropi na voljo dovolj ustreznih črpalk. Komisija bi morala zato preučiti ustrezne ukrepe, s katerimi bi podprla ustanovitev mreže črpalk za vozila s pogonom na vodik po vsej Evropi.
- (17) Inovativna mala vozila, označena v skladu z zakonodajo ES o homologaciji kot vozila kategorije L, se štejejo kot prvi uporabniki vodika v obliki goriva. Uvedba vodika za ta vozila je manj zahtevna, saj so tehnični izzivi in višina investicije pri njih nižji kot pri avtomobilih kategorij M in N, kakor so opredeljene v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES. Komisija bi morala najpozneje do 1. januarja 2010 oceniti možnost regulacije homologacije vozil na vodik kategorije L.
- (18) Ker cilja te uredbe, in sicer oblikovanja notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev v zvezi z motornimi vozili s pogonom na vodik, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi obsega ukrepa lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa zahteve za homologacijo vozil s pogonom na vodik ter homologacijo sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov. Ta uredba prav tako določa zahteve za namestitev takšnih sestavnih delov in sistemov.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za:

1. vozila s pogonom na vodik kategorij M in N, kakor so opredeljene v oddelku A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES, vključno z zaščito pred udarci in električno varnostjo takšnih vozil;
2. sestavne dele vodikovega sistema za motorna vozila kategorij M in N, navedene v Prilogi I;
3. vodikove sisteme, namenjene za motorna vozila kategorij M in N, vključno z novimi oblikami shranjevanja ali uporabe vodika.

Člen 3

Opredelitev pojmov

1. Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
 - (a) „vozilo s pogonom na vodik“ pomeni vsako motorno vozilo, ki kot gorivo za pogon uporablja vodik;
 - (b) „pogonski sistem“ pomeni motor z notranjim zgorevanjem ali sistem gorivnih celic, ki se uporablja za pogon vozila;
 - (c) „sestavni del vodikovega sistema“ pomeni posodo za vodik in vse druge dele vozila s pogonom na vodik, ki so v neposrednem stiku z vodikom ali tvorijo del vodikovega sistema;
 - (d) „vodikov sistem“ pomeni sestav sestavnih delov vodikovega sistema in povezovalnih delov, nameščenih na vozilih s pogonom na vodik, razen pogonskih sistemov ali pomožnih pogonskih enot;
 - (e) „najvišji dovoljeni delovni tlak (MAWP)“ pomeni najvišji tlak, pod katerim določen sestavni del lahko deluje in ki je osnova za določanje trdnosti obravnavanega sestavnega dela;
 - (f) „nazivni delovni tlak (NWP)“ pomeni pri posodah ustaljen tlak pri notni temperaturi 288 K (15 °C) za polno posodo, pri drugih sestavnih delih pa je to tlak, pod katerim sestavni del običajno deluje;
 - (g) „notranji rezervoar“ pomeni del posode za vodik, namenjen uporabi tekočega vodika, ki vsebuje globoko ohlajeni vodik.
2. Za namene točke (d) odstavka 1 „vodikovi sistemi“ vključujejo med drugim naslednje:
 - (a) sisteme za spremljanje in uravnavanje uporabe;

- (b) sisteme vmesnikov vozila;
- (c) sisteme proti prekoračitvi pretoka;
- (d) sisteme za zaščito pred previsokim tlakom;
- (e) sisteme za ugotavljanje okvar toplotnega izmenjevalnika.

Člen 4

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci dokažejo, da so vsa nova vozila s pogonom na vodik, ki se prodajajo, registrirajo ali uporabljajo znotraj Skupnosti, in vsi sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi, ki se prodajajo ali uporabljajo znotraj Skupnosti, homologirani v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
2. Za namene homologacije vozila proizvajalci opremijo vozila s pogonom na vodik s sestavnimi deli vodikovega sistema in vodikovimi sistemi, ki ustrezajo zahtevam iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov ter so vgrajeni v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
3. Za namene homologacije sestavnih delov in sistemov proizvajalci zagotovijo, da sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi ustrezajo zahtevam iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.
4. Proizvajalci predložijo homologacijskim organom ustrezne informacije o specifikacijah vozila in preskusnih pogojih.
5. Proizvajalci zagotovijo informacije za namene pregledov sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov v času življenjske dobe vozila.

Člen 5

Splošne zahteve za sestavne dele vodikovega sistema in vodikove sisteme

Proizvajalci zagotovijo, da:

- (a) sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi delujejo na pravilen in varen način ter da zanesljivo vzdržijo električne, mehanske, toplotne in kemične delovne pogoje, ne da bi pri tem puščali ali bili vidno deformirani;
- (b) so vodikovi sistemi zaščiteni proti previsokemu tlaku;

- (c) so materiali tistih delov sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov, ki so v neposrednem stiku z vodikom, združljivi z vodikom;
- (d) sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi zanesljivo vzdržijo predvideno temperaturo in tlak v času svoje predvidene življenjske dobe;
- (e) sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi zanesljivo vzdržijo različne delovne temperature, določene v izvedbenih ukrepih;
- (f) so sestavni deli vodikovega sistema označeni v skladu z izvedbenimi ukrepi;
- (g) je na sestavnih delih vodikovega sistema z usmerjenim tokom smer toka jasno označena;
- (h) so sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi oblikovani tako, da se lahko vgradijo v skladu z zahtevami iz Priloge VI.

Člen 6

Zahteve za posode za vodik, namenjene uporabi tekočega vodika

Posode za vodik, namenjene uporabi tekočega vodika, se preskusijo v skladu s preskusnimi postopki iz Priloge II.

Člen 7

Zahteve za sestavne dele vodikovega sistema, razen posod, namenjene uporabi tekočega vodika

1. Sestavni deli vodikovega sistema, razen posod, namenjeni uporabi tekočega vodika, se preskusijo v skladu s preskusnimi postopki iz Priloge III glede na njihovo vrsto.
2. Tlačne varnostne naprave so konstruirane tako, da zagotavljajo, da tlak v notranjem rezervoarju ali katerem koli drugem sestavnem delu vodikovega sistema ne preseže dovoljene vrednosti. Vrednosti so določene sorazmerno z najvišjim dovoljenim delovnim tlakom (MAWP) vodikovega sistema. Toplotni izmenjevalniki so opremljeni z varnostnim sistemom za odkrivanje napak.

Člen 8

Zahteve za posode za vodik, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika

1. Posode za vodik, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika, se razvrstijo v skladu s točko 1 Priloge IV.

2. Posode iz odstavka 1 se preskusijo v skladu s preskusnimi postopki iz Priloge IV glede na njihovo vrsto.

3. Zagotovi se podroben opis vseh glavnih lastnosti materiala in odstopanj, uporabljenih pri oblikovanju posode, vključno z rezultati opravljenih preskusov materiala.

Člen 9

Zahteve za sestavne dele vodikovega sistema, razen posod, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika

Sestavni deli vodikovega sistema, razen posod, namenjeni uporabi stisnjenega (plinastega) vodika, se preskusijo v skladu s preskusnimi postopki iz Priloge V glede na njihovo vrsto.

Člen 10

Splošne zahteve za vgradnjo sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov

Sestavni deli vodikovega sistema in vodikovi sistemi se vgradijo v skladu z zahtevami iz Priloge VI.

Člen 11

Roki za začetek uporabe

1. Nacionalni organi z učinkom od 24. februarja 2011 zavrnejo:

- (a) podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije novega tipa vozil iz razlogov v zvezi s pogonom na vodik, kadar tako vozilo ni v skladu z zahtevami iz te uredbe ali njenih izvedbenih ukrepov, in

- (b) podelitev ES-homologacije sestavnega dela novim tipom sestavnih delov vodikovega sistema ali vodikovih sistemov, kadar tak sestavni del ali sistem ni v skladu z zahtevami iz te uredbe ali njenih izvedbenih ukrepov.

2. Nacionalni organi z učinkom od 24. februarja 2012:

- (a) iz razlogov v zvezi s pogonom na vodik certifikate o skladnosti za nova vozila obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takih vozil, kadar taka vozila niso v skladu z zahtevami iz te uredbe ali njenih izvedbenih ukrepov, in

- (b) prepovejo prodajo in začetek uporabe novih sestavnih delov vodikovega sistema ali vodikovih sistemov, kadar taki sestavni deli ali sistemi niso v skladu z zahtevami iz te uredbe ali njenih izvedbenih ukrepov.

3. Brez poseganja v odstavka 1 in 2 in pod pogojem začetka veljavnosti izvedbenih ukrepov, sprejetih v skladu s členom 12(1), nacionalni organi na zahtevo proizvajalca ne smejo:

- (a) iz razlogov v zvezi s pogonom na vodik zavrniti odobritve ES-homologacije ali nacionalne homologacije novih tipov vozil ali ES-homologacije za nove vrste sestavnih delov vodikovega sistema ali vodikovega sistema, kadar so taka vozila, sestavni deli ali sistemi v skladu z zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov, ali
- (b) prepovedati registracije, prodaje in začetek uporabe novih vozil ali prodaje in začetka uporabe novih sestavnih delov vodikovega sistema ali vodikovih sistemov, kadar so taka vozila, sestavni deli ali sistemi v skladu z zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Člen 12

Izvedbeni ukrepi

- 1. Komisija sprejme naslednje izvedbene ukrepe:
 - (a) upravne določbe za ES-homologacijo vozil s pogonom na vodik, sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov;
 - (b) pravila o informacijah, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti za namene homologacije in pregledov iz člena 4(4) in (5);
 - (c) podrobna pravila za preskusne postopke iz prilog II do V;
 - (d) podrobna pravila za vgradnjo sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov iz Priloge VI;
 - (e) podrobna pravila za varno in zanesljivo delovanje sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov iz člena 5;
 - (f) podrobna pravila za označevanje ali druge načine jasne in hitre identifikacije vozil na vodikov pogon iz točke 16 Priloge VI.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

2. Komisija lahko sprejme naslednje izvedbene ukrepe:

- (a) specifikacije za zahteve, povezane z enim od naslednjega:
 - uporabo čistega vodika ali mešanice vodika in naravnega plina/biometana,
 - novimi oblikami shranjevanja ali uporabe vodika,
 - zaščito vozil pred udarci glede na brezhibnost delovanja vodikovih sestavnih delov in sistemov,
 - varnostnimi zahtevami integriranega sistema, ki zajemajo vsaj ugotavljanje puščanja, in zahtev v zvezi s plinom za splakovanje,
 - električnimi izolacijami in električno varnostjo;

(b) druge ukrepe, potrebne za uporabo te uredbe.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

Člen 13

Postopek v odboru

- 1. Komisiji pomaga Tehnični odbor za motorna vozila (TCMV), ustanovljen s členom 40(1) Direktive 2007/46/ES.
- 2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 14

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Priloge IV, VI in XI k Direktivi 2007/46/ES se spremenijo v skladu s Prilogo VII k tej uredbi.

Člen 15

Kazni za kršitve

- 1. Države članice določijo kazni za kršitev določb te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov s strani proizvajalcev in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice do 24. avgusta 2010 Komisijo obvestijo o navedenih kaznih in jo prav tako brez odlašanja obvestijo o vseh njihovih poznejših spremembah.

2. Vrste kršitev, za katere se določijo kazni, vključujejo: (e) uporabo odklopnih naprav.

(a) dajanje lažnih izjav med homologacijskimi postopki ali postopki, ki vodijo do preklica;

Člen 16

(b) ponarejanje rezultatov preskusov za homologacijo ali preskusov skladnosti med uporabo;

Začetek veljavnosti

(c) prikrivanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica ali odvzema homologacije;

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

(d) zavrnitev omogočanja dostopa do informacij;

Uporablja se od 24. februarja 2011, z izjemo člena 11(3) in člena 12, ki se uporabljata od dneva začetka veljavnosti te uredbe, in člena 11(2), ki se uporablja od tam navedenega dne.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 14. januarja 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
A. VONDRA

PRILOGA I

Seznam sestavnih delov vodikovega sistema, ki so predmet homologacije

Predmet homologacije so naslednji sestavni deli vodikovega sistema, če so vgrajeni v vozilo s pogonom na vodik:

(a) sestavni deli, namenjeni uporabi tekočega vodika:

1. posoda;
2. samodejni ventil za izklop;
3. kontrolni ventil ali nepovratni ventil (če se uporablja kot varnostna naprava);
4. prožna cev za dovod goriva (če se nahaja pred prvim samodejnim ventilom za izklop ali drugo varnostno napravo);
5. toplotni izmenjevalnik;
6. ročni ali samodejni zaporni ventil;
7. regulator tlaka;
8. tlačni varnostni ventil;
9. senzorji za tlak, temperaturo in pretok (če se uporabljajo kot varnostna naprava);
10. priključek za polnjenje z gorivom;
11. senzorji za zaznavanje uhajanja vodika;

(b) sestavni deli, namenjeni uporabi stisnjenega (plinastega) vodika pri nazivnem delovnem tlaku, večjem od 3,0 MPa:

1. posoda;
 2. samodejni ventil za izklop;
 3. deli za namestitev posode;
 4. priključki;
 5. prožna cev za gorivo;
 6. toplotni izmenjevalnik;
 7. filter za vodik;
 8. ročni ali samodejni zaporni ventil;
 9. nepovratni ventil;
 10. regulator tlaka;
 11. tlačna varnostna naprava;
 12. tlačni varnostni ventil;
 13. priključek za polnjenje z gorivom;
 14. priključek snemljivega sistema za shranjevanje vodika;
 15. senzorji za tlak, temperaturo, vodik in pretok (če se uporabljajo kot varnostna naprava);
 16. senzorji za zaznavanje uhajanja vodika.
-

PRILOGA II

Preskusni postopki, ki se uporabljajo za posode za vodik, namenjene uporabi tekočega vodika

Vrsta preskusa
Preskus porušitve
Protipožarni preskus
Preskus najvišje dovoljene ravni polnjenja
Tlačni preskus
Preskus tesnjenja

Za homologacijo posod za vodik, namenjenih uporabi tekočega vodika, je treba uporabiti naslednje preskusne postopke:

- (a) Preskus porušitve: namen preskusa je dokazati, da posoda za vodik deluje brezhibno, dokler ni presežena določena raven visokega tlaka, tlak porušitve (koeficient varnosti pomnožen z najvišjim dovoljenim delovnim tlakom). Za podelitev homologacije mora vrednost dejanskega tlaka porušitve med preskusom preseči določeno najnižjo raven tlaka porušitve.
- (b) Protipožarni preskus: namen preskusa je treba dokazati, da se posoda s svojo protipožarno zaščito ne razpoči, kadar je pod določenimi pogoji izpostavljena ognju.
- (c) Preskus najvišje dovoljene ravni polnjenja: namen preskusa je dokazati, da sistem, ki preprečuje prenapolnjenost posode, deluje pravilno in da raven vodika med polnjenjem nikoli ne sproži odpiranja tlačnih varnostnih naprav.
- (d) Tlačni preskus: namen preskusa je dokazati, da posoda za vodik vzdrži določeno raven visokega tlaka. Da se to dokaže, se v posodi za določen čas vzpostavi določen tlak. Po preskusu posoda ne sme kazati znakov trajnih poškodb oz. znakov puščanja.
- (e) Preskus tesnjenja: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik pod določenimi pogoji ne kaže znakov puščanja. Da se to dokaže, je treba v posodi vzpostaviti nazivni delovni tlak. Ne sme kazati nobenih znakov puščanja skozi razpoke, pore ali druge podobne poškodbe.

Preskusni postopki, ki se uporabljajo za sestavne dele vodikovega sistema, razen posod, namenjene uporabi tekočega vodika

SESTAVNI DEL VODIKOVEGA SISTEMA	VRSTA PRESKUSA										
	Tlačni preskus	Preskus zunanega tesnjenja	Preskusi vzdržljivosti	Preskus delovanja	Preskus odpornosti proti koroziji	Preskus odpornosti na suho vročino	Staranje zaradi ozona	Ciklični temperaturni preskus	Ciklični tlačni preskus	Preskus združljivosti z vodikom	Preskus tesnjenja po vgradnji
Tlačne varnostne naprave	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Ventili	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Toplotni izmenjevalniki	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Priključki za polnjenje z gorivom	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Regulatorji tlaka	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Senzorji	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Prožne cevi za gorivo	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Zaradi posebnih zahtev, ki veljajo za vse sestavne dele vodikovega sistema, namenjene uporabi tekočega vodika, morajo preskusni postopki za homologacijo sestavnih delov vodikovega sistema, razen posod, zajemati:

- (a) Tlačni preskus: namen preskusa je dokazati, da sestavni deli vodikovega sistema lahko vzdržijo tlak, ki je višji od delovnega tlaka sestavnega dela. Ob povišanju tlaka na določeno raven na sestavnem delu vodikovega sistema ne sme biti vidnih znakov puščanja, deformacije, loma ali razpok.
- (b) Preskus zunanega tesnjenja: namen preskusa je dokazati, da sestavni deli vodikovega sistema ne puščajo navzven. Sestavni deli vodikovega sistema ne smejo kazati nikakršnih znakov poroznosti.
- (c) Preskus vzdržljivosti: namen tega preskusa je dokazati, da lahko sestavni deli vodikovega sistema neprekinjeno zanesljivo delujejo. Na sestavnem delu vodikovega sistema se izvede določeno število preskusnih ciklov pod opredeljenimi temperaturnimi in tlačnimi pogoji. Preskusni cikel pomeni normalno delovanje (tj. eno odpiranje in eno zapiranje) sestavnega dela vodikovega sistema.
- (d) Preskus delovanja: s tem preskusom se dokaže, da so sestavni deli vodikovega sistema zmožni zanesljivo delovati.
- (e) Preskus odpornosti proti koroziji: s tem preskusom se dokaže, da so sestavni deli vodikovega sistema odporni proti koroziji. Da se to dokaže, morajo sestavni deli vodikovega sistema priti v stik z določenimi kemikalijami.
- (f) Preskus odpornosti na suho vročino: s tem preskusom se dokaže, da so nekovinski sestavni deli vodikovega sistema odporni na visoko temperaturo. V ta namen je treba sestavne dele izpostaviti zraku s temperaturo najvišje delovne temperature sestavnega dela.
- (g) Preskus staranja zaradi ozona: s tem preskusom se dokaže, da so nekovinski sestavni deli vodikovega sistema odporni proti staranju zaradi ozona. V ta namen je treba sestavne dele izpostaviti zraku z visoko koncentracijo ozona.

- (h) Ciklični temperaturni preskus: s tem preskusom se dokaže, da so sestavni deli vodikovega sistema odporni na velike temperaturne spremembe. Da se to dokaže, je treba sestavne dele vodikovega sistema za določen čas izpostaviti temperaturnemu ciklu od minimalne do najvišje delovne temperature.
- (i) Ciklični tlačni preskus: s tem preskusom je treba dokazati, da so sestavni deli vodikovega sistema odporni na velike spremembe tlaka. Da se to dokaže, je treba sestavne dele vodikovega sistema izpostaviti hitrim spremembam tlaka, in sicer od atmosferskega tlaka do najvišjega dovoljenega delovnega tlaka in potem spet nazaj na atmosferski tlak.
- (j) Preskus združljivosti z vodikom: s tem preskusom je treba dokazati, da kovinski sestavni deli vodikovega sistema (tj. cilindri in ventili) v stiku z vodikom ne postanejo krhki. V sestavnih delih vodikovega sistema, ki so izpostavljeni pogostim obremenitvenim ciklom, ne sme priti do pogojev, ki lahko povzročijo lokalno utrujenost materiala in začetek ali razširitev razpok v strukturi zaradi utrujenosti materiala.
- (k) Preskus tesnjenja po vgradnji: s tem preskusom je treba dokazati, da sestavni deli vodikovega sistema po vgradnji v vodikov sistem ne puščajo.
-

PRILOGA IV

Preskusni postopki, ki se uporabljajo za posode za vodik, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika

Vrsta preskusa	predvidenega za posamezno vrsto posode			
	1	2	3	4
Preskus porušitve	✓	✓	✓	✓
Ciklični tlačni preskus pri temperaturi okolice	✓	✓	✓	✓
Preskus „puščanje pred porušitvijo“	✓	✓	✓	✓
Protipožarni preskus	✓	✓	✓	✓
Preskus prebojnosti	✓	✓	✓	✓
Preskus odpornosti proti kemikalijam		✓	✓	✓
Preskus tolerance na razpoke kompozitnega materiala		✓	✓	✓
Preskus poškodbe pri pospešeni obremenitvi		✓	✓	✓
Ciklični tlačni preskus pri ekstremni temperaturi		✓	✓	✓
Preskus odpornosti proti udarcem			✓	✓
Preskus tesnjenja				✓
Preskus prepustnosti				✓
Torzijski preskus priključnih nastavkov				✓
Ciklični preskus z vodikom				✓

1. Razvrstitev posod, namenjenih uporabi stisnjenega (plinastega) vodika:

Vrsta 1 Brezšivna kovinska posoda.

Vrsta 2 Posoda z brezšivnim kovinskim notranjim delom, zunaj samo po obodu ovita z vlakni, natopljenimi z umetno smolo.

Vrsta 3 Posoda z brezšivnim ali varjenim kovinskim notranjim delom, zunaj v celoti ovita z vlakni, natopljenimi z umetno smolo.

Vrsta 4 Posoda z nekovinskim notranjim delom, v celoti ovita z vlakni, natopljenimi z umetno smolo.

2. Za homologacijo posod, namenjenih uporabi stisnjenega (plinastega) vodika, je treba uporabiti naslednje preskusne postopke:

- (a) Preskus porušitve: s tem preskusom je treba določiti višino tlaka, pri kateri se posoda razpoči. V ta namen je treba v posodi vzpostaviti tlak, ki je višji od nazivnega delovnega tlaka posode. Tlak, pri katerem pride do porušitve posode, mora biti višji od posebej določenega tlaka. Vrednost porušitvenega tlaka posode je treba zabeležiti in hraniti pri proizvajalcu za čas celotne življenjske dobe posode.
- (b) Ciklični tlačni preskus pri temperaturi okolice: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik vzdrži velike tlačne spremembe. Da se to dokaže, je treba na posodi izvajati tlačne cikle, dokler ne pride do okvare, ali pa ponoviti določeno število ciklov, pri čemer se tlak zvišuje in znižuje do določenih vrednosti. Do okvare na posodah ne sme priti, dokler ni doseženo določeno število ciklov. Število cikla, pri katerem pride do okvare, ter mesto in opis okvare je treba dokumentirati. Proizvajalec mora hraniti rezultate za čas celotne življenjske dobe posode.
- (c) Preskus „puščanje pred porušitvijo“: namen tega preskusa je dokazati, da začne posoda za vodik puščati, preden se razpoči. Da se to dokaže, je treba na posodi izvesti tlačne cikle z zvišanjem in znižanjem tlaka na določeno vrednost. Preskušane posode morajo bodisi začeti puščati bodisi preseči določeno število preskusnih ciklov brez okvare. Število ciklov, po katerem pride do okvare, ter mesto in opis okvare je treba zabeležiti.
- (d) Protipožarni preskus: namen preskusa je treba dokazati, da se posoda s svojo protipožarno zaščito ne razpoči, kadar je pod določenimi pogoji izpostavljena ognju. Posoda pod delovnim tlakom se ne sme razpočiti, plin lahko izstopi iz nje samo preko tlačne varnostne naprave.

- (e) Preskus prebojnosti: s tem preskusom se dokaže, da se posoda za vodik ne poruši, kadar jo zadene naboj. Da se to dokaže, je treba tlak vzpostaviti v celotni posodi z zaščitno prevleko in jo prestreliti. Posoda se ne sme porušiti.
- (f) Preskus odpornosti proti kemikalijam: s preskusom je treba dokazati, da posoda vzdrži izpostavljenost določenim kemičnim snovem. Da se to dokaže, mora biti posoda izpostavljena različnim kemičnim raztopinam. Tlak posode je treba povišati do določene vrednosti in izvesti preskus porušitve, kot je naveden pod točko (a). Posoda mora doseči določen porušitveni tlak, ki ga je treba zabeležiti.
- (g) Preskus tolerance na razpoke kompozitnega materiala: namen tega preskusa je dokazati, da je posoda za vodik odporna na visok tlak. Da se to dokaže, je treba na stene posode vrezati vreznine različnih oblik in izvesti določeno število tlačnih ciklov. Posoda do določenega števila ciklov ne sme začeti puščati ali se porušiti, vendar lahko začne puščati med preostalimi preskusnimi cikli. Število ciklov, pri katerem pride do okvare, ter mesto in opis okvare je treba zabeležiti.
- (h) Preskus poškodbe pri pospešeni obremenitvi: namen tega preskusa je dokazati, da je posoda za vodik daljše časovno obdobje zmožna vzdržati visok tlak in visoke temperature med delovanjem na mejah dovoljenega območja. Da se to dokaže, mora biti posoda določen čas izpostavljena določenim tlačnim in temperaturnim pogojem, nato pa je treba izvesti preskus porušitve, kot je naveden pod točko (a). Posoda mora doseči določen porušitveni tlak.
- (i) Ciklični tlačni preskus pri ekstremnih temperaturah: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik lahko vzdrži spreminjanje tlaka pri različnih temperaturnih pogojih. Da se to dokaže, je treba na posodi brez vsake zaščitne prevleke izvesti ciklični hidrostatski preskus pri ekstremnih temperaturah okolja, nato pa izvesti še preskus porušitve in preskus tesnjenja, kot sta navedena pod točkama (a) in (k). Pri cikličnem tlačnem preskusu ne sme biti vidnih znakov loma, puščanja ali odmotavanja vlaken. Posode se pri določenem porušitvenem tlaku ne smejo razpočiti.
- (j) Preskus odpornosti proti udarcem: s preskusom je treba dokazati, da je posoda zmožna delovati tudi po tem, ko je bila izpostavljena določenim mehanskim udarcem. Da se to dokaže, je treba narediti preskus s padcem in izvesti določeno število tlačnih ciklov. Posoda ne sme začeti puščati ali se porušiti do določenega števila ciklov, vendar lahko začne puščati med preostalimi preskusnimi cikli.
- (k) Preskus tesnjenja: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik pod določenimi pogoji ne kaže znakov puščanja. Da se to dokaže, je treba v posodi vzpostaviti nazivni delovni tlak. Ne sme kazati nobenih znakov puščanja skozi razpoke, pore ali podobne poškodbe.
- (l) Preskus prepustnosti: s tem preskusom je treba dokazati, da stopnja prepustnosti posode za vodik ne presega določene vrednosti. Da se to dokaže, je treba v posodi vzpostaviti tlak z vodikovim plinom do nazivnega delovnega tlaka, jo nato za določen čas in v določenih temperaturnih pogojih postaviti v zaprto komoro ter spremljati prepustnost.
- (m) Torzijski preskus priključnih nastavkov: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik lahko vzdrži določeno torzijo. Da bi to dosegli, je treba posodo torzijsko obremeniti v različnih smereh. Nato se izvedeta preskus porušitve in preskus tesnjenja, kot sta navedena pod točkama (a) in (k). Posoda mora izpolnjevati zahteve navedenih preskusov. Zabeležiti je treba preskusni torzijski moment, puščanje in porušitveni tlak.
- (n) Ciklični preskus z vodikovim plinom: s tem preskusom je treba dokazati, da posoda za vodik lahko vzdrži velike tlačne spremembe ob uporabi vodikovega plina. Da se to dokaže, je treba posodo za vodik izpostaviti številnim tlačnim ciklom z uporabo vodikovega plina in izvesti preskus tesnjenja, kot je naveden pod točko (k). Preveriti je treba, ali je prišlo do poškodb, kot so razpoke zaradi utrujenosti materiala, ali sledi elektrostatične razelektritve. Posoda mora izpolnjevati zahteve preskusa uhajanja. Na posodi ne sme priti do poškodb, kot so razpoke zaradi utrujenosti materiala, ali sledi elektrostatične razelektritve.

PRILOGA V

Preskusni postopki, ki se uporabljajo za sestavne dele vodikovega sistema, razen posod, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika

SESTAVNI DEL VODIKOVEGA SISTEMA	VRSTA PRESKUSA					
	Preskusi materiala	Preskus odpornosti proti koroziji	Preskusi vzdržljivosti	Ciklični tlačni preskus	Preskus notranjega tesnjenja	Preskus zunanjskega tesnjenja
Tlačne varnostne naprave	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Samodejni ventili	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ročni ventili	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nepovratni ventili	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tlačni varnostni ventili	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toplotni izmenjevalniki	✓	✓		✓		✓
Priključki za polnjenje z gorivom	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Regulatorji tlaka	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Senzorji za vodikove sisteme	✓	✓	✓	✓		✓
Prožne cevi za gorivo	✓	✓	✓	✓		✓
Armature	✓	✓	✓	✓		✓
Filtri za vodik	✓	✓		✓		✓
Priključki snemljivega sistema za shranjevanje vodika	✓	✓	✓	✓		✓

Zaradi posebnih zahtev, ki veljajo za vse sestavne dele vodikovega sistema, namenjene uporabi stisnjenega (plinastega) vodika, morajo preskusni postopki za homologacijo sestavnih delov vodikovega sistema, razen posod, zajemati:

1. Preskuse materiala:
 - 1.1 Preskus združljivosti z vodikom, določen v točki (j) Priloge III.
 - 1.2 Preskus staranja: s preskusom se preveri, ali je nekovinski material, uporabljen v sestavnem delu vodikovega sistema, odporen proti staranju. Na preskusnih vzorcih ne sme biti nobenih vidnih razpok.
 - 1.3 Preskus združljivosti z ozonom: s preskusom je treba preveriti, ali je elastomerni material sestavnega dela vodikovega sistema odporen na ozon. Na preskusnih vzorcih ne sme biti nobenih vidnih razpok.
2. Preskus odpornosti proti koroziji, določen v točki (e) Priloge III.
3. Preskus vzdržljivosti, določen v točki (c) Priloge III.
4. Ciklični tlačni preskus, določen v točki (i) Priloge III. Na sestavnih delih vodikovega sistema ne sme biti vidnih znakov deformacij ali izboklin, prav tako morajo izpolnjevati morajo zahteve preskusov zunanjskega in notranjskega tesnjenja.
5. Preskus notranjskega tesnjenja: s tem preskusom je treba dokazati, da pri nekaterih sestavnih delih vodikovega sistema ne prihaja do notranjega uhajanja. Da se to dokaže, je treba v sestavnih delih vodikovega sistema vzpostaviti tlak pri različnih temperaturnih pogojih in spremljati, ali prihaja do puščanja. V sestavnem delu vodikovega sistema ne smejo nastati mehurčki in raven notranjega uhajanja ne sme preseči določene vrednosti.
6. Preskus zunanjskega tesnjenja, določen v točki (b) Priloge III.

PRILOGA VI

Zahteve za vgradnjo sestavnih delov vodikovega sistema in vodikovih sistemov

1. Vodikov sistem je treba vgraditi tako, da je zavarovan pred poškodbami.
Treba ga je izolirati od virov toplote v vozilu.
2. Posoda za vodik se lahko odstrani samo ob nadomestitvi z drugo posodo za vodik zaradi ponovnega polnjenja z gorivom ali vzdrževanja.
Pri motorjih z notranjim zgorevanjem posoda ne sme biti nameščena v predelu za motor v vozilu.
Treba jo je ustrezno zaščititi pred kakršno koli korozijo.
3. Treba je sprejeti ukrepe za preprečitev uporabe napačnih goriv za vozilo in uhajanja vodika med polnjenjem ter zagotoviti varno odstranitev snemljivega sistema za shranjevanje vodika.
4. Priključek za polnjenje z gorivom mora biti zavarovan pred napačnim naravnavanjem in zaščiteno pred umazanijo in vodo. Priključek za polnjenje mora vključevati nepovraten ventil ali ventil z enako funkcijo. Če priključek za polnjenje ni nameščen neposredno na posodo, mora biti cev za polnjenje zavarovana z nepovratnim ventilom ali ventilom z enako funkcijo, ki je nameščen neposredno na posodo ali v njej.
5. Posoda za vodik mora biti nameščena in pritrjena tako, da se, kadar so posode za vodik polne, določeni pospeški lahko absorbirajo brez poškodb delov, povezanih z varnostjo.
6. Cevi za dovod vodikovega goriva morajo biti zavarovane z samodejnim ventilom za izklop, nameščenim neposredno na posodo za vodik ali v njej. Ventil se mora zapreti, kadar je to potrebno zaradi napačnega delovanja vodikovega sistema ali drugega razloga, zaradi katerega pride do uhajanja vodika. Kadar je pogonski sistem izključen, mora biti dotok goriva iz posode v pogonski sistem izključen in ostati zaprt, dokler sistem ne začne delovati.
7. V primeru nesreče mora samodejni ventil za izklop, ki je nameščen neposredno na posodo ali v njej, preprečiti odtok plina iz posode.
8. Noben sestavni del vodikovega sistema, vključno s svojimi zaščitnimi materiali, ne sme štrleti preko roba vozila ali zaščitne strukture. To ne velja, če je sestavni del vodikovega sistema ustrezno zaščiteno in se noben del sestavnega dela ne nahaja zunaj te zaščitne strukture.
9. Vodikov sistem je treba namestiti tako, da je zaščiteno pred poškodbami, kolikor je to razumno izvedljivo, kot so poškodbe zaradi premikajočih se delov vozila, udarcev, peska ali zaradi natovarjanja in raztovarjanja vozila ali premikanja tovora.
10. Sestavni deli vodikovega sistema ne smejo biti nameščeni v bližini izpušne cevi motorja z notranjim zgorevanjem ali drugega vira toplote, razen če so sestavni deli ustrezno zaščitene proti vročini.
11. Prezračevalni ali ogrevalni sistem potniške kabine in mest, kjer lahko pride do uhajanja ali zbiranja vodika, mora biti oblikovan tako, da vodik ne uhaja v vozilo.
12. Treba je zagotoviti, kolikor je razumno izvedljivo, da ostaneta tlačna varnostna naprava in pripadajoči odzračevalni sistem zmožna delovanja. Sistem odzračevanja tlačne varnostne naprave mora biti ustrezno zaščiteno pred umazanijo in vodo.
13. Potniška kabina vozila mora biti ločena od vodikovega sistema, da ne bi prišlo do zbiranja vodika v kabini. Zagotoviti je treba, da gorivo, ki uhaja iz posode ali njenih delov, ne zaide v potniško kabino vozila.
14. Sestavne dele vodikovega sistema, pri katerih bi lahko prišlo do uhajanja vodika v potniško kabino ali prtljažnik ali drug predel, kjer ni prezračevanja, je treba plinotesno zapreti ali pa poskrbeti za enakovredno rešitev, kot je določeno v izvedbenih ukrepih.
15. Električno upravljane naprave, ki vsebujejo vodik, morajo biti izolirane tako, da skozi dele, ki so v stiku z vodikom, ne teče električni tok, tako da v primeru porušitve ne pride do električnega iskrenja.
Kovinski sestavni deli morajo biti povezani z negativnim polom vozila.
16. Morajo se uporabiti nalepke ali drugi načini identifikacije, ki reševalne službe opozorijo, da vozilo uporablja pogon na vodik in da se v vozilu uporablja tekoč ali stisnjen (plinasti) vodik.

PRILOGA VII

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. V delu I Priloge IV se v tabeli doda naslednja vrstica:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	Sklic na Uradni list	Uporabnost									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	UL L 35, 4.2.2009, str. 32	X	X	X	X	X	X“				

2. V Dodatku k delu I Priloge IV se v tabeli doda naslednja vrstica:

	Predmet	Sklic na regulativni akt	Sklic na Uradni list	M ₁
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	UL L 35, 4.2.2009, str. 32	X“

3. V Dodatku k Prilogi VI se v tabeli doda naslednja vrstica:

	Predmet	Sklic na regulativni akt	kakor je bil spremenjen z	Velja za izvedenke
„62.	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009“		

4. V Dodatku 1 k Prilogi XI se v tabeli doda naslednja vrstica:

Po-stavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q“

5. V Dodatku 2 k Prilogi XI se v tabeli doda naslednja vrstica:

Po-stavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	A	A	A	A	A	A“				

6. V Dodatku 3 k Prilogi XI se v tabeli doda naslednja vrstica:

Po-stavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M ₁
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	X“

7. V Dodatku 4 k Prilogi XI se v tabeli doda naslednja vrstica:

Po-stavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q“				

8. V Dodatku 5 k Prilogi XI se v tabeli doda naslednja vrstica:

Po-stavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	Avtodvigalo kategorije N ₃
„62	Vodikov sistem	Uredba (ES) št. 79/2009	X“

UREDBA (ES) št. 80/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 14. januarja 2009****o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij in razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 2299/89****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71 in 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

ob upoštevanju mnenja Evropskega nadzornika za varstvo podatkov ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba Sveta (EGS) št. 2299/89 z dne 24. julija 1989 o kodeksu poslovanja računalniških sistemov rezervacij ⁽⁴⁾ je pomembno prispevala k zagotavljanju poštenih in nepristranskih pogojev za letalske prevoznike v računalniškem sistemu rezervacij in tako k zaščiti interesov potrošnikov.

(2) Pomemben delež rezervacij letalskih vozovnic še vedno poteka prek računalniških sistemov rezervacij.

(3) Tehnološke spremembe in spremembe na trgu omogočajo znatno poenostavitev zakonodajnega okvira, s čimer se prodajalcem sistemov in letalskim prevoznikom zagotavlja večja prilagodljivost pri pogajanjih o pristojbinah za rezervacijo in vsebini prevoznine. To bi jim moralo omogočiti lažje prilagajanje na potrebe in zahteve potovalnih agencij in potrošnikov ter bolj učinkovito distribucijo svojih proizvodov prevoza.

(4) V sedanjih tržnih razmerah je kljub temu še vedno treba ohraniti nekatere določbe o računalniških sistemih rezervacij, v kolikor vsebujejo proizvode prevoza, da se prepreči kršitve konkurence in zagotovijo nevtralne informacije potrošnikom.

(5) Zavrnitev matičnih prevoznikov, da bi sistemom, ki niso njihovi, zagotovili enake informacije o voznih redih, prevozninah in razpoložljivih sedežih ter sprejemali rezervacije, ki potekajo prek navedenih sistemov, lahko resno izkrivlja konkurenco med računalniškimi sistemi rezervacij.

(6) Ohranjati je treba učinkovito konkurenco med sodelujočimi prevozniki in matičnimi prevozniki ter zagotoviti spoštovanje načela nediskriminacije med letalskimi prevozniki, ne glede na njihovo sodelovanje v računalniškem sistemu rezervacij.

(7) Da bi se na trgu zagotovili pregledni in primerljivi konkurenčni pogoji, bi morala za matične prevoznike veljati posebna pravila.

(8) Prodajalci sistema morajo jasno ločiti računalniške sisteme rezervacij od morebitnega notranjega ali kakršnega koli drugega sistema rezervacij letalskega prevoznika in se morajo vzdržati tega, da bi distribucijske zmogljivosti rezervirali za svoje matične prevoznike, s čimer preprečijo prednostni dostop matičnega prevoznika do računalniškega sistema rezervacij.

(9) Da se zaščitijo interesi potrošnikov, je treba uporabnikom računalniškega sistema rezervacij predstaviti nepristranski začetni prikaz in zagotoviti, da so informacije o vseh sodelujočih prevoznikih enako dostopne, da se ne daje prednosti enemu sodelujočemu prevozniku pred drugimi.

(10) Uporaba nepristranskega prikaza povečuje preglednost proizvodov in storitev prevoza, ki jih ponujajo sodelujoči prevozniki, in krepi zaupanje potrošnikov.

(11) Prodajalci sistema bi morali zagotoviti, da so tržni podatki računalniškega sistema rezervacij na voljo vsem sodelujočim prevoznikom brez diskriminacije in ponudniki prevoza ne bi smeli imeti možnosti uporabiti takšnih podatkov, da bi neupravičeno vplivali na izbiro potovalnih agencij ali na izbiro potrošnikov.

(12) Dogovori med naročniki in prodajalcem sistema o podatkovnih trakvih s tržnimi informacijami (MIDT) bi lahko vključevali sistem nadomestil v korist naročnikov.

(13) V prikazih računalniških sistemov rezervacij bi bilo treba olajšati zagotavljanje informacij o železniških in železniško-letalskih storitvah.

⁽¹⁾ UL C 224, 30.8.2008, str. 57.

⁽²⁾ UL C 233, 11.9.2008, str. 1.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 4. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 16. decembra 2008.

⁽⁴⁾ UL L 220, 29.7.1989, str. 1.

(14) V skladu z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) ⁽¹⁾ morajo letalski prevozniki objaviti prevoznine, ki vključujejo vse veljavne davke, prispevke, dodatne dajatve in pristojbine, ki so neizogibne in predvidljive. Prikazi računalniškega sistema rezervacij bi morali dajati informacije o prevozninah, ki vključujejo iste kategorije cen, da bi potovalne agencije lahko sporočile te informacije svojim strankam.

(15) Informacije o avtobusnih storitvah za proizvode v zračnem prevozu ali o proizvodih v železniškem prevozu, ki so vključeni v proizvode v zračnem prevozu, bi morale biti v prihodnosti prikazane na glavnem prikazu računalniškega sistema rezervacij.

(16) Računalniški sistem rezervacij bi moral v prihodnosti zagotavljati lahko razumljive informacije o izpustih CO₂ in porabi goriva pri poletu. To bi bilo mogoče prikazati s podatki o povprečni porabi goriva na osebo v litrih/100 km in izpustih CO₂ na osebo v g/km ter primerjati s podatki o najboljših alternativnih povezavah z vlakom/avtobusom za potovanja, ki trajajo manj kot 5 ur.

(17) Letalski prevozniki iz Skupnosti in tretjih držav bi morali biti glede storitev računalniških sistemov rezervacij enakovredno obravnavani.

(18) Da se zagotovi pravilna uporaba te uredbe, bi morala Komisija imeti ustrezna izvršilna pooblastila, vključno z možnostjo, da preiskuje kršitve bodisi na lastno pobudo bodisi na podlagi pritožbe, da od zadevnih podjetij zahteva, da prenehajo s takšnimi kršitvami ter da naloži globe.

(19) Komisija bi morala redno spremljati uporabo te uredbe, zlasti pa njeno učinkovitost pri preprečevanju protikonkurenčne in diskriminatorne prakse na trgu za distribucijo potovalnih storitev preko računalniških sistemov rezervacij, zlasti glede na obstoj prevoznikov, ki so tesno povezani s prodajalci sistemov.

(20) Ta uredba ne posega v uporabo členov 81 in 82 Pogodbe. Dopolnjuje splošna pravila o konkurenci, ki se še naprej v celoti uporabljajo za kršitve konkurence, kot sta kršitev protimonopolnih pravil in zloraba prevladujočega položaja.

(21) Varstvo posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov ureja Direktiva 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ⁽²⁾. Določbe te uredbe podrobneje opredeljujejo in dopolnjujejo Direktivo 95/46/ES v zvezi dejavnostmi računalniškega sistema rezervacij.

(22) Uredbo (EGS) št. 2299/89 bi bilo treba razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

ODDELEK 1

UVODNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

Ta uredba se uporablja za kateri koli računalniški sistem rezervacij, kolikor ta zajema proizvode v zračnem prevozu, kadar so na voljo za uporabo ali se uporabljajo v Skupnosti.

Ta uredba se uporablja tudi za proizvode v železniškem prevozu, ki so poleg proizvodov v zračnem prevozu vključeni v glavni prikaz računalniškega sistema rezervacij, kadar so na voljo za uporabo ali se uporabljajo v Skupnosti.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „proizvod prevoza“ pomeni prevoz potnika med dvema letališčema ali železniškima postajama;
2. „redni zračni prevoz“ pomeni serijo letov z naslednjimi značilnostmi:
 - (a) na vsakem letu so sedeži in/ali zmogljivost prevoza tovara in/ali pošte javnosti na voljo za individualen nakup (bodisi neposredno od letalskega prevoznika bodisi od njegovih pooblaščenih zastopnikov);
 - (b) opravlja se tako, da zagotavlja prevoz med istima dvema ali med več letališči:
 - bodisi v skladu z objavljenim voznim redom
 - bodisi z leti, ki so tako redni ali pogosti, da tvorijo prepoznavno sistematično serijo;

3. „prevoznine“ pomenijo cene, ki jih morajo potniki plačati letalskim prevoznikom, prevoznikom v železniškem prometu, njihovim zastopnikom ali drugim prodajalcem vozovnic za storitev prevoza njih samih, in kakršne koli pogoje, pod katerimi te cene veljajo, vključno s plačili in pogoji, ki so ponujeni agenciji in drugim pomožnim službam;

⁽¹⁾ UL L 293, 31.10.2008, str. 3.

⁽²⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

4. „računalniški sistem rezervacij“ pomeni računalniški sistem, ki med drugim vsebuje informacije o voznihih redih, razpoložljivih sedežih ter prevozninah več kot enega letalskega prevoznika z zmogljivostjo za rezerviranje ali izdajanje vozovnic ali brez nje, do te mere, da so nekatere ali vse te storitve na voljo naročnikom;
5. „prodajalec sistema“ pomeni podjetje in njegove podružnice, odgovorne za delovanje ali trženje računalniškega sistema rezervacij;
6. „distribucijske zmogljivosti“ pomenijo zmogljivosti, ki jih prodajalec sistema ponuja za zagotavljanje informacij o voznihih redih, razpoložljivih sedežih, prevozninah in spremljajočih storitvah, za rezerviranje in/ali izdajo vozovnic letalskih prevoznikov in prevoznikov v železniškem prometu ter za vse druge s tem povezane storitve;
7. „matični prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu, ki posredno ali neposredno, sam ali skupaj z drugimi, nadzoruje ali je udeležen v kapitalu s pravicami ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema, pa tudi vse letalske prevoznike ali prevoznike v železniškem prometu, ki so pod njegovim nadzorom;
8. „udeleženosť v kapitalu s pravicami ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema“ pomeni naložbo, h kateri spadajo pravice ali zastopanstvo v upravnem odboru, nadzornem svetu ali drugem upravnem organu prodajalca sistema, in omogočanje izvajanja, samostojno ali skupaj z drugimi, odločilnega vpliva na vodenje poslovanja prodajalca sistema;
9. „nadzor“ pomeni odnos, vzpostavljen s pravicami, pogodbami ali drugimi sredstvi, ki posamezno ali v kombinaciji dejansko ali pravno dajejo možnost za izvajanje odločilnega vpliva na podjetje, zlasti z:
- (a) lastništvom ali pravico do uporabe celotnega premoženja ali dela premoženja podjetja;
- (b) pravicami ali pogodbami, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali odločitve organov podjetja;
10. „sodelujoči prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu, ki ga s prodajalcem sistema veže sporazum o distribuciji proizvodov prevoza prek računalniškega sistema rezervacij;
11. „naročnik“ pomeni osebo ali podjetje, razen sodelujočega prevoznika, ki po pogodbi s prodajalcem sistema uporablja računalniški sistem rezervacij za rezerviranje letalskih in sorodnih proizvodov prevoza v imenu stranke;
12. „glavni prikaz“ pomeni izčrpen nevtralen prikaz podatkov o storitvah prevoza med pari mest v določenem časovnem obdobju;
13. „vozovnica“ pomeni veljaven dokument, ki daje pravico do prevoza, ali drug enakovreden dokument, ki ni v papirni obliki, ki ga izda ali potrdi letalski prevoznik, prevoznik v železniškem prometu ali njegov pooblaščen zastopnik;
14. „komplet proizvodov“ pomeni vnaprej določeno kombinacijo prevoza z drugimi storitvami, ki niso podrejene prevozu in so napredaj za skupno ceno;
15. „pristojbina za rezervacijo“ pomeni ceno, ki jo letalski prevozniki plačajo prodajalcem sistema za storitve, ki jih zagotavlja računalniški sistem rezervacij.

ODDELEK 2

PRAVILA RAVNANJA ZA PRODAJALCE SISTEMA

Člen 3

Odnosi s ponudniki prevoza

1. Prodajalec sistema ne sme:
- (a) vključiti nepravilnih in/ali neupravičenih pogojev v katero koli pogodbo s sodelujočim prevoznikom ali zahtevati sprejetja dodatnih pogojev, ki po svoji naravi ali glede na trgovinske običaje nimajo nikakršne zveze s sodelovanjem v njegovem računalniškem sistemu rezervacij;
- (b) kot pogoj za sodelovanje v svojem računalniškem sistemu rezervacij zahtevati, da sodelujoči prevoznik hkrati ne sodeluje tudi v drugem sistemu ali da sodelujoči prevoznik ne sme prosto uporabljati alternativnih sistemov rezervacij, na primer lastnega internetnega sistema rezervacij in klicnih centrov.
2. Prodajalec sistema vse podatke, ki jih posredujejo sodelujoči prevozniki, naloži in obdela enako skrbno in pravočasno, ob upoštevanju zgolj omejitve pri načinu nalaganja, ki ga izberejo posamezni sodelujoči prevozniki.
3. Če to ni objavljeno na drug način, prodajalec sistema javno razkrije obstoj in obseg neposrednega ali posrednega kapitalskega deleža letalskega prevoznika ali prevoznika v železniškem prometu v prodajalcu sistema ali prodajalca sistema v letalskem prevozniku ali prevozniku v železniškem prometu.

Člen 4

Distribucijske zmogljivosti

1. Prodajalec sistema ne sme nameniti nobenega posebnega postopka za nalaganje in/ali obdelavo, katere koli druge distribucijske zmogljivosti ali njunih sprememb enemu ali več sodelujočim prevoznikom niti svojemu(-im) matičnemu(-im) prevozniku(-om). Prodajalec sistema vsem sodelujočim prevoznikom zagotovi informacije glede vseh sprememb svojih distribucijskih zmogljivosti in postopkov za nalaganje in/ali obdelavo.

2. Prodajalec sistema mora zagotoviti, da se njegove distribucijske zmogljivosti od zasebnega imetja katerega koli letalskega prevoznika in od njegovih možnosti za vodenje in trženje ločijo vsaj s pomočjo programske opreme ter na jasn in preverljiv način.

Člen 5

Prikazi

1. Prodajalec sistema zagotovi glavni zaslon ali zaslone za vsako posamezno transakcijo preko svojega računalniškega sistema rezervacij in na njih podatke, ki so jih zagotovili sodelujoči prevozniki, vključni na nevtralen in izčrpen način, brez diskriminacije in nepristransko. Merila za razvrstitev ne smejo temeljiti na nobenem dejavniku, ki je posredno ali neposredno povezan z identiteto prevoznika, in se morajo za vse sodelujoče prevoznike uporabljati nediskriminatorno. Glavni zaslon(-i) ne sme(-jo) zavajati potrošnika, je (so) lahko dostopen(-ni) in upošteva(-jo) pravila iz Priloge I.

2. Pri podatkih, ki jih potrošniku zagotovi računalniški sistem rezervacij, naročnik v skladu s odstavkom 1 uporablja nevtralen prikaz, razen kadar se drugačen prikaz zahteva, da se ugotovi posebni zahtevi potrošnika.

3. Na prikazu morajo biti jasno in posebej označeni leti, ki jih opravljajo letalski prevozniki, za katere velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let⁽¹⁾.

4. Prodajalec sistema v prikaz računalniškega sistema rezervacij uvede poseben simbol, v katerem uporabniki lahko prepoznajo informacijo o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, kakor je določeno v členu 11 Uredbe (ES) št. 2111/2005.

5. Ta člen se ne uporablja za računalniške sisteme rezervacij, ki jih letalski prevoznik ali prevoznik v železniškem prometu ali skupina letalskih prevoznikov ali prevoznikov v železniškem prometu uporablja v svojih lastnih poslovnih prostorih, prodajnih pulth ali na svojih lastnih spletnih straneh, ki so kot taki jasno označeni.

⁽¹⁾ UL L 344, 27.12.2005, str. 15.

Člen 6

Odnosi z naročniki

1. Prodajalec sistema v pogodbo z naročnikom ne sme vključiti nepravilnih in/ali neupravičenih pogojev, kot so preprečevanje, da bi se naročnik naročil na ali uporabljal kateri koli drug sistem ali sisteme, zahtevanje sprejetja dodatnih pogojev, ki nimajo nikakršne zveze z naročilom na njegov računalniški sistem rezervacij, ali nalaganje obveznosti sprejemanja ponudbe tehnične ali programske opreme.

2. Če je naročnik avtonomno podjetje, ki zaposluje manj kot 50 oseb in katerega letni promet in/ali skupna bilanca ne presega 10 milijonov EUR, lahko s prodajalcem sistema pogodbo prekine z odpovednim rokom, za katerega ni potrebno, da je daljši od treh mesecev in ki se ne izteče pred iztekom prvega leta navedene pogodbe. V takšnem primeru prodajalec sistema ni upravičen do povrnitve zneska, ki presega stroške, neposredno povezane s prekinitevjo pogodbe.

Člen 7

Podatkovni trakovi s tržnimi informacijami (MIDT)

1. Prodajalci sistema lahko dajo na voljo katere koli podatke o trženju, rezervacijah in prodaji pod pogojem, da so takšni podatki enako pravočasno in nediskriminatorno na voljo vsem prevoznikom, vključno z matičnimi prevozniki. Podatki lahko zajemajo in na zahtevo morajo zajemati vse sodelujoče prevoznike in/ali naročnike.

2. Sodelujoči prevozniki teh podatkov ne smejo uporabljati za vplivanje na naročnikovo izbiro.

3. V primeru, da so takšni podatki rezultat uporabe distribucijskih zmogljivosti računalniškega sistema rezervacij s strani naročnika, ki ima sedež v Skupnosti, ne vsebujejo, posredno ali neposredno, informacij o identiteti tega naročnika, razen če se naročnik in prodajalec sistema sporazumeta o pogojih za ustrezno uporabo teh podatkov. Enako velja v primeru, ko prodajalci sistema takšne podatke zagotavljajo kateri koli drugi strani, da jih bo ta stran uporabila, razen za poravnavo računa.

4. Sporazumi o MIDT med naročnikom(-i) in prodajalcem(-i) sistema so javno dostopni.

Člen 8

Enakovredna obravnava v tretjih državah

1. Brez poseganja v mednarodne sporazume, katerih pogodbenice so Skupnost ali države članice, lahko Komisija v primeru, da prodajalec sistema, ki deluje v tretji državi, letalskih prevoznikov Skupnosti ne obravnava enakovredno s sodelujočimi prevozniki tretje države glede katere koli zadeve iz te uredbe, zahteva, da vsi prodajalci sistemov, ki delujejo v Skupnosti, obravnavajo prevoznike te tretje države na način, ki je enakovreden obravnavi, ki so je deležni letalski prevozniki Skupnosti v tej državi članici.

2. Komisija spremlja izvajanje diskriminatorne ali neenakovredne obravnave letalskih prevoznikov Skupnosti s strani prodajalcev sistema v tretjih državah. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija razišče morebitne primere diskriminacije do letalskih prevoznikov Skupnosti v računalniških sistemih rezervacij v tretjih državah. Kadar odkrije diskriminacijo, Komisija pred sprejetjem odločitve obvesti države članice in zainteresirane strani ter zaprosi za njihove pripombe, vključno s sklicanjem sestanka s strokovnjaki s tega področja iz držav članic.

ODDELEK 3

PRAVILA RAVNANJA ZA PONUDNIKE PREVOZA

Člen 9

Podatki, ki jih zagotovijo sodelujoči prevozniki

Sodelujoči prevozniki in posredniki, ki obdelujejo podatke, zagotovijo, da so podatki, ki jih pošljejo v računalniški sistem rezervacij, natančni in da omenjeni podatki prodajalcu sistema omogočajo upoštevanje pravil, določenih v Prilogi I.

Člen 10

Posebna pravila za matične prevoznike

1. Matični prevoznik ne sme, razen ob upoštevanju vzajemnosti iz odstavka 2, diskriminirati konkurenčnih računalniških sistemov rezervacij s tem, da jim na zahtevo in enako pravočasno ne zagotovi enakih informacij o vozniških redih, prevozninah in razpoložljivih sedežih glede svojih proizvodov prevoza, kakršne posreduje lastnemu računalniškemu sistemu rezervacij, ali da ne distribuira svojih proizvodov prevoza prek drugega računalniškega sistema rezervacij ali tako da ne sprejme ali pravočasno ne potrdi rezervacije, ki poteka prek konkurenčnega računalniškega sistema rezervacij za katerega koli od svojih proizvodov prevoza, ki jih distribuira prek lastnega računalniškega sistema rezervacij. Matični prevoznik je obvezan sprejeti in potrditi le tiste rezervacije, ki so v skladu z njegovimi prevozninami in pogoji.

2. Konkurenčni računalniški sistem rezervacij ne sme zavrniti shranjevanja podatkov o vozniških redih, prevozninah in razpoložljivih sedežih v zvezi s prevoznimi storitvami, ki jih ponuja matični prevoznik, podatke pa naloži in obdelava enako skrbno in pravočasno kot v primeru svojih drugih strank in naročnikov na katerem koli trgu, razen v kolikor na nalaganje in obdelavo vplivajo omejitve zaradi načina nalaganja, ki ga izberejo posamezni prevozniki.

3. Matični prevoznik v zvezi s tem ni dolžan sprejeti nobenih stroškov razen za reproduciranje podatkov, ki jih je treba predložiti, in za sprejete rezervacije. Pristojbina za rezervacijo, ki zapade v plačilo računalniškemu sistemu rezervacij za sprejeto rezervacijo, narejeno v skladu z odstavkom 1, je skladna s pristojbino, ki jo isti računalniški sistem rezervacij zaračuna drugim sodelujočim prevoznikom za enakovredne transakcije.

4. Matični prevoznik ne sme niti posredno niti neposredno diskriminirati v korist lastnega računalniškega sistema rezervacij s povezovanjem naročnikove uporabe določenega računalniškega sistema rezervacij s sprejemanjem kakršne koli provizije ali druge spodbude ali ovire za prodajo proizvodov prevoza.

5. Matični prevoznik ne sme niti posredno niti neposredno diskriminirati v korist lastnega računalniškega sistema rezervacij s tem, da od naročnika zahteva, da uporablja določen računalniški sistem rezervacij za prodajo ali izdajo vozovnic za proizvode prevoza, ki jih posredno ali neposredno zagotavlja sam.

ODDELEK 4

VARSTVO OSEBNIH PODATKOV

Člen 11

Obdelava, dostop in shranjevanje osebnih podatkov

1. Osební podatki, zbrani v času dejavnosti računalniškega sistema rezervacij za namene rezervacije ali izdaje vozovnic za proizvode prevoza, se obdelujejo le na način, ki je skladen s temi nameni. Kar zadeva obdelavo osebnih podatkov, se prodajalec sistema šteje za upravljavca podatkov v skladu s členom 2(d) Direktive 95/46/ES.

2. Osební podatki bodo obdelani le, če je obdelava potrebna za izvajanje pogodbe, katere stranka je posameznik, na katerega se nanašajo osebni podatki, ali pa za izvajanje ukrepov na zahtevo posameznika, na katerega se osebni podatki nanašajo, pred sklenitvijo pogodbe.

3. Če gre za posebne vrste podatkov iz člena 8 Direktive 95/46/ES, se takšni podatki obdelajo le, če je posameznik, na katerega se osebni podatki nanašajo, podal svojo izrecno informirano privolitev za obdelavo teh podatkov.

4. Informacije o posameznih prepoznavnih rezervacijah, ki so pod nadzorom prodajalca sistema, se v 72 urah po izpolnitvi zadnjega elementa v posamezni rezervaciji shranijo v arhivu izven spleta in se uničijo v treh letih. Dostop do takšnih podatkov se dovoli le v primeru spora v zvezi s plačilom.

5. Podatki o trženju, rezervacijah in prodaji, ki jih daje na voljo prodajalec sistema, ne vsebujejo niti posredne niti neposredne identifikacije fizičnih oseb ali, kjer je primerno, organizacij ali podjetij, v imenu katerih delujejo.

6. Na zahtevo naročnik potrošnika obvesti o imenu in naslovu prodajalca sistema, namenu obdelave, roku hranjenja osebnih podatkov in sredstvih, ki posamezniku, na katerega se podatki nanašajo, omogočajo uresničevanje pravic do dostopa.

7. Posameznik, na katerega se podatki nanašajo, je upravičen do brezplačnega dostopa do podatkov, ki se nanašajo nanj, ne glede na to, ali podatke hrani prodajalec sistema ali naročnik.

8. Pravice, priznane v tem členu, dopolnjujejo ter obstajajo vzporedno s pravicami posameznikov, na katere se podatki nanašajo, določenimi v Direktivi 95/46/ES, v nacionalnih določbah, sprejetih na podlagi navedene direktive, in v določbah mednarodnih sporazumov, katerih pogodbenica je Skupnost.

9. Določbe te uredbe podrobno opredeljujejo in dopolnjujejo Direktivo 95/46/ES za namene, navedene v členu 1. Če ni določeno drugače, se uporabljajo opredelitve pojmov iz navedene direktive. Če se določene določbe glede obdelave osebnih podatkov v okviru dejavnosti računalniškega sistema rezervacij, določene v tem členu, ne uporabljajo, ta uredba ne posega v določbe navedene direktive in nacionalne določbe sprejete na podlagi navedene direktive, ter v določbe mednarodnih sporazumov, katerih pogodbenica je Skupnost.

10. Kadar prodajalec sistema upravlja z bazami podatkov v različnih vlogah, na primer kot računalniški sistem rezervacij ali kot gostitelj letalskih družb, se sprejmejo tehnični in organizacijski ukrepi, da se prepreči izogibanje pravilom o varovanju podatkov z medsebojnim povezovanjem baz podatkov, in zagotovi, da so osebni podatki dostopni le za tiste namene, za katere so bili zbrani.

ODDELEK 5

REVIZIJA

Člen 12

Revizor in revidirano poročilo

1. Vsak prodajalec sistema vsaka štiri leta in tudi na zahtevo Komisije predloži poročilo, ki je bilo neodvisno revidirano in v katerem sta podrobno navedena lastniška struktura in model upravljanja. Stroške, povezane z revidiranim poročilom, krije prodajalec sistema.

2. Prodajalec sistema Komisijo obvesti o identiteti revizorja pred potrditvijo njegovega imenovanja. Komisija lahko ugovarja ter v dveh mesecih po posvetovanju z revizorjem, prodajalcem sistema in vsemi drugimi stranmi, ki trdijo, da imajo upravičen interes, odloči, ali je treba revizorja zamenjati ali ne.

ODDELEK 6

KRŠITVE IN KAZNI

Člen 13

Kršitve

Kadar Komisija na podlagi pritožbe ali na lastno pobudo odkrije kršitev te uredbe, lahko z odločbo od zadevnih podjetij ali podjetniških združenj zahteva, da tako kršitev odpravijo. Preiskava o morebitnih kršitvah te uredbe v celoti upošteva rezultate morebitnih preiskav po členih 81 in 82 Pogodbe.

Člen 14

Pooblastilo za preiskavo

Za izpolnjevanje nalog, ki ji jih nalaga ta uredba, Komisija lahko z zahtevo ali odločbo od podjetij ali podjetniških združenj zahteva, da ji predložijo vse potrebne informacije, vključno s predložitvijo posebnih revizij, zlasti o zadevah iz členov 4, 7, 10 in 11.

Člen 15

Globe

1. Komisija lahko podjetjem in podjetniškim združenjem z odločbo določi globe, ki ne presegajo 10 % skupnega prometa v predhodnem poslovnem letu, kadar naklepno ali iz malomarnosti kršijo to uredbu.

2. Komisija lahko podjetjem in podjetniškim združenjem z odločbo določi globe, ki ne presegajo 1 % skupnega prometa v predhodnem poslovnem letu, kadar naklepno ali iz malomarnosti zagotovijo nepravilne ali nepopolne informacije ali kadar informacij ne zagotovijo v zahtevanem roku v odziv na zahtevo v okviru odločbe, sprejete v skladu s členom 14.

3. Pri določanju višine glob se upoštevata teža in trajanje kršitve.

4. Globe niso kazenske narave.

5. Sodišče Evropskih skupnosti ima neomejeno pristojnost pregleda odločb, s katerimi je Komisija naložila globe. Globe lahko prekliche, zniža ali zviša.

Člen 16

Postopki

1. Pred sprejetjem odločb iz členov 13 in 15 Komisija zadevnim podjetjem ali podjetniškim združenjem izda izjavo o ugovorih in jim da priložnost, da predložijo svoje poglede v pisni obliki in, če tako zahtevajo, na ustnem zaslišanju.

2. Komisija ne razkrije informacij, ki jih je pridobila v skladu s to uredbu, za katere velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

Vsaka oseba, ki Komisiji predloži informacije na podlagi te uredbe, natančno opredeli gradivo, ki je po njenem mnenju zaupno, pri čemer navede razloge, in do datuma, ki ga določi Komisija, zagotovi ločeno, nezaupno različico.

3. Kadar Komisija meni, da na podlagi informacij, s katerimi razpolaga, ni zadostne podlage za ukrepanje na podlagi pritožbe, pritožniku sporoči svoje razloge in določi rok, v katerem pritožnik lahko pisno poda svoje mnenje.

Če pritožnik svoje mnenje sporoči v roku, ki ga je določila Komisija, in če pisne vloge pritožnika nimajo za posledico drugačne obravnave pritožbe, Komisija pritožbo zavrne z odločbo. Če pritožnik svojega mnenja ne poda v roku, ki ga je določila Komisija, se šteje, da je bila pritožba umaknjena.

Kadar Komisija izda izjavo o ugovorih, pritožniku zagotovi različico, v kateri ni zaupnih podatkov, in določi rok, v katerem pritožnik lahko pisno poda svoje mnenje.

4. Komisija na zahtevo omogoči dostop do spisa strankam, na katere je naslovila izjavo o ugovorih, in pritožniku. Dostop se odobri po vročitvi izjave o ugovorih. Pravica dostopa do spisa ne velja za poslovne skrivnosti, druge zaupne informacije in notranje dokumente Komisije.

5. Če Komisija meni, da je potrebno, lahko zasliši druge fizične ali pravne osebe.

ODDELEK 7 KONČNE DOLOČBE

Člen 17 Razveljavitev

1. Uredba (EGS) št. 2299/89 se razveljavi.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourg, 14. januarja 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

2. Sklicevanja na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge II.

Člen 18

Pregled

1. Komisija redno spremlja uporabo te uredbe, po potrebi s pomočjo posebnih revizij iz člena 14. Predvsem preuči učinkovitost te uredbe pri zagotavljanju nediskriminacije in poštene konkurence na trgu storitev računalniških sistemov rezervacij.
2. Kadar je to primerno, Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o uporabi člena 8 glede enakovredne obravnave v tretjih državah in predlaga ustrezne ukrepe za ublažitev diskriminatornih pogojev, vključno s sklenitvijo ali spremembo dvostranskih sporazumov o zračnem prometu med Skupnostjo in tretjimi državami.
3. Komisija do 29. marca 2013 pripravi poročilo o uporabi te uredbe, v katerem oceni potrebo po ohranitvi, spremembi ali razveljavitvi te uredbe.

Člen 19

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 29. marca 2009.

Za Svet
Predsednik
A. VONDRA

PRILOGA I

PRAVILA, KI SE UPORABLJAJO ZA GLAVNI PRIKAZ

1. Kadar so cene prikazane v glavnem prikazu in/ali je izbrana razvrstitev glede na cene, cene vključujejo prevoznine in vse veljavne davke, dajatve, dodatne dajatve in pristojbine, ki jih je treba plačati letalskemu prevozniku ali prevozniku v železniškem prometu in ki so neizogibne in predvidljive v času, ko so prikazane v prikazu.
2. Pri sestavi in izbiri proizvodov prevoza za določen par mest za vključitev v glavni prikaz ne sme biti diskriminacije med različnimi letališči ali železniškimi postajami, ki oskrbujejo isto mesto.
3. Leti, ki niso del rednega zračnega prevoza, morajo biti jasno označeni. Potrošnik ima pravico, da se na zahtevo glavni prikaz omeji le na redni ali čarterski prevoz.
4. Leti s postanki na progi morajo biti jasno označeni.
5. Kadar lete izvaja letalski prevoznik, ki ni letalski prevoznik, kot ga označuje koda prevoznika, mora biti dejanski izvajalec leta jasno opredeljen. Ta zahteva velja za vse primere, razen za kratkotrajne priložnostne dogovore.
6. Informacije o kompletnih proizvodov niso vključene v glavni prikaz.
7. Možnosti potovanja se po izbiri naročnika na glavnem prikazu razvrstijo bodisi po višini prevoznin ali v naslednjem vrstnem redu:
 - (i) možnosti za neprekinjeno potovanje, razvrščene po času odhoda;
 - (ii) vse ostale možnosti potovanja, razvrščene po trajanju potovanja.
8. Razen v primerih iz točke 10, se nobena možnost potovanja ne sme izpisati več kot enkrat v glavnem prikazu.
9. Kadar so možnosti za potovanje razvrščene v skladu s točko 7(i) in (ii) in kadar računalniški sistem rezervacij za isti par mest ponuja storitve železniškega prevoza, se na prvi strani glavnega prikaza izpiše vsaj najvišje uvrščena storitev železniškega prevoza ali storitev letalski prevoz – železniški prevoz.
10. Kadar letalski prevozniki delujejo v okviru dogovorov o letih pod skupno kodo, se vsakemu zadevnemu prevozniku – vendar največ dvema – omogoči ločen prikaz, na katerem je uporabljena njegova lastna koda prevoznika. Kadar sta vključena več kot dva prevoznika, o tem, katera dva prevoznika bosta označena, odloči prevoznik, ki let dejansko izvaja.

PRILOGA II

KORELACIJSKA TABELA

Uredba (EGS) št. 2299/89	Ta uredba
Člen 1	Člen 1
Člen 2	Člen 2
Člen 3(1) in (2)	—
Člen 3(3)	Člen 3(1)
Člen 3(4)	Člen 4(1)
Člen 3a	Člen 10(1) in (3)
Člen 4(1)	Člen 9
Člen 4(2)	—
Člen 4(3)	Člen 3(2)
Člen 4a(1) in (2)	Člen 4(1)
Člen 4a(3)	Člen 4(2)
Člen 4a(4)	—
Člen 5	Člen 5
Člen 6	Člena 7 in 11
Člen 7	Člen 8
Člen 8	Člen 10(4) in (5)
Člen 9	Člen 6
Člen 9a	Člena 5(2) in 11
Člen 10	—
Člen 11	Člen 13
Člen 12	Člen 14
Člen 13	Člen 14
Člen 14	Člen 16(2)
Člen 15	Člen 14
Člen 16	Člen 15(1) do (4)
Člen 17	Člen 15(5)
Člen 18	—
Člen 19	Člen 16(1) in (5)
Člen 20	—
Člen 21	—
Člen 21a	—
Člen 21b	—
Člen 22	Člen 11
Člen 23	Člen 18
Priloga I	Priloga I

UREDBA (ES) št. 81/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 14. januarja 2009****o spremembi Uredbe (ES) št. 562/2006 glede uporabe vizumskega informacijskega sistema (VIS)
v skladu z Zakonikom o schengenskih mejah**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 62(2)(a) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah) ⁽²⁾, določa pogoje, merila in podrobna pravila, ki urejajo kontrolo na mejnih prehodih in varovanje meje, vključno s preverjanjem podatkov v schengenskem informacijskem sistemu.

(2) Cilj Uredbe (ES) št. 767/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o vizumskem informacijskem sistemu (VIS) in izmenjavi podatkov med državami članicami o vizumih za kratkoročno prebivanje (Uredba VIS) ⁽³⁾ je izboljšanje izvajanja skupne vizumske politike. Določa tudi, da je eden od namenov VIS poenostaviti tako kontrole na zunanjih mejnih prehodih kot tudi boj proti goljufijam.

(3) Uredba (ES) št. 767/2008 določa iskalna merila in pogoje za dostop pristojnih organov za namene opravljanja kontrol na zunanjih mejnih prehodih do podatkov za preverjanje istovetnosti imetnikov vizumov, verodostojnosti vizumov in izpolnitve pogojev za vstop ter za ugotavljanje istovetnosti vseh oseb, ki ne izpolnjujejo ali ne izpolnjujejo več pogojev za vstop, bivanje ali prebivanje na ozemlju držav članic.

(4) Ker lahko le preverjanje prstnih odtisov zanesljivo potrdi, da je oseba, ki želi vstopiti na schengensko območje, tista, ki ji je bil izdan vizum, bi bilo treba zagotoviti uporabo VIS na zunanjih mejah.

(5) Da bi preverili, ali so pogoji za vstop državljanov tretjih držav iz člena 5 Uredbe (ES) št. 562/2006 izpolnjeni, in da bi svoje naloge opravljali uspešno, bi morali mejni policisti uporabiti vse potrebne informacije, ki so dostopne, vključno s podatki, ki bi jih lahko našli v VIS.

(6) Da se prepreči izogibanje mejnim prehodom, na katerih bi se VIS lahko uporabljal, in da se zagotovi njegova popolna učinkovitost, bi bilo treba VIS pri opravljanju kontrole pri vstopu na zunanjih mejah nujno uporabljati na usklajen način.

(7) Ker je v primerih ponavljajočih se vlog za izdajo vizuma primerna ponovna uporaba biometričnih podatkov in prepis le-teh iz prve vloge, shranjene v VIS, bi morala biti uporaba VIS pri opravljanju kontrole pri vstopu na zunanji mejah obvezna.

(8) Uporaba VIS bi morala zajemati sistematično iskanje v VIS z uporabo številke vizumske nalepke v povezavi s preverjanjem prstnih odtisov. Glede na morebitni vpliv tovrstnih iskanj na čakalne dobe na mejnih prehodih pa bi moralo biti mogoče, za prehodno obdobje z odstopanjem in v strogo opredeljenih okoliščinah, iskanje podatkov v VIS brez sistematičnega preverjanja prstnih odtisov. Države članice bi morale zagotoviti, da se to odstopanje uporablja le v primerih, ko so pogoji zanj v celoti izpolnjeni, trajanje in pogostost uporabe tega odstopanja pa sta omejena na najnižjo možno raven na posameznih mejnih prehodih.

(9) Uredbo (ES) št. 562/2006 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(10) Ker ciljev te uredbe, in sicer določitve pravil, ki veljajo za uporabo VIS na zunanjih mejah, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev.

(11) Ta uredba spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava člen 6(2) Pogodbe o Evropski uniji in jih izražata Evropska konvencija o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin ter Listina Evropske unije o temeljnih pravicah.

⁽¹⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 2. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 27. novembra 2008.

⁽²⁾ UL L 105, 13.4.2006, str. 1.

⁽³⁾ UL L 218, 13.8.2008, str. 20.

- (12) Ta uredba predstavlja za Islandijo in Norveško nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Svetom Evropske unije in Republiko Islandijo ter Kraljevino Norveško o pridružitvi obeh k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽¹⁾, ki sodijo na področje iz točke A člena 1 Sklepa Sveta 1999/437/ES z dne 17. maja 1999 o nekaterih izvedbenih predpisih za uporabo navedenega sporazuma ⁽²⁾.
- (13) Ta uredba predstavlja za Švico nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽³⁾, ki sodijo na področje iz točke A člena 1 Sklepa 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2008/146/ES ⁽⁴⁾.
- (14) Ta uredba predstavlja za Lihtenštajn nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Protokola, podpisanega med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo, Švicarsko konfederacijo in Kneževino Lihtenštajn o pristopu Kneževine Lihtenštajn k Sporazumu med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽⁵⁾, ki sodijo na področje iz točke A člena 1 Sklepa Sveta 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2008/261/ES ⁽⁶⁾.
- (15) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola o stališču Danske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, Danska ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, ki zato zanjo ni zavezujoča in se v njej ne uporablja. Ker ta uredba nadgrajuje schengenski pravni red v skladu z določbami naslova IV tretjega dela Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, se Danska v skladu s členom 5 navedenega protokola v šestih mesecih od sprejetja te uredbe odloči, ali bo to uredbo prenesla v svoje nacionalno pravo.
- (16) Ta uredba predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda, pri katerem Združeno kraljestvo ne sodeluje v skladu s Sklepom Sveta 2000/365/ES z dne 29. maja 2000 o prošnji Združenega kraljestva Velike Britanije in Severne Irske za sodelovanje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda ⁽⁷⁾. Združeno kraljestvo torej ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, ki zanj ni zavezujoča in se v njem ne uporablja.
- (17) Ta uredba predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda, pri katerem Irska ne sodeluje v skladu s Sklepom Sveta 2002/192/ES z dne 28. februarja 2002 o prošnji Irske, da sodeluje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda ⁽⁸⁾. Irska torej ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, ki zanjo ni zavezujoča in se v njej ne uporablja.
- (18) Ta uredba za Ciper predstavlja akt, ki temelji na schengenskem pravnem redu oziroma je kako drugače povezan z njim v smislu člena 3(2) Akta o pristopu iz leta 2003.
- (19) Ta uredba predstavlja akt, ki temelji na schengenskem pravnem redu oziroma je kako drugače povezan z njim v smislu člena 4(2) Akta o pristopu iz leta 2005 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Sprememba

Člen 7(3) Uredbe (ES) št. 562/2006 se spremeni:

1. Za točko (a) se vstavijo naslednje točke:

„(aa) Če je državljan tretje države imetnik vizuma iz člena 5(1)(b), temeljita kontrola pri vstopu vključuje tudi preverjanje istovetnosti imetnika vizuma in verodostojnosti vizuma z iskanjem podatkov v vizumskem informacijskem sistemu (VIS) v skladu s členom 18 Uredbe (ES) št. 767/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o vizumskem informacijskem sistemu (VIS) in izmenjavi podatkov med državami članicami o vizumih za kratkoročno prebivanje (Uredba VIS) ^(*).

(ab) Z odstopanjem, kadar:

(i) gostota prometa tako naraste, da je čakalna doba na mejnem prehodu predolga;

(ii) so bila izčrpana že vsa kadrovska, infrastrukturna in organizacijska sredstva in

⁽¹⁾ UL L 176, 10.7.1999, str. 36.

⁽²⁾ UL L 176, 10.7.1999, str. 31.

⁽³⁾ UL L 53, 27.2.2008, str. 52.

⁽⁴⁾ UL L 53, 27.2.2008, str. 1.

⁽⁵⁾ Dokument Sveta 16462/02; dostopen na <http://register.consilium.europa.eu>.

⁽⁶⁾ UL L 83, 26.3.2008, str. 3.

⁽⁷⁾ UL L 131, 1.6.2000, str. 43.

⁽⁸⁾ UL L 64, 7.3.2002, str. 20.

(iii) na podlagi ocene ni tveganja, povezanega z notranjo varnostjo in nezakonitim priseljevanjem,

se lahko iskanje podatkov v VIS v vseh primerih izvede z uporabo številke vizumske nalepke, naključno pa z uporabo številke vizumske nalepke v povezavi s preverjanjem prstnih odtisov.

Vendar pa se v vseh primerih, ko obstaja dvom glede istovetnosti imetnika vizuma in/ali verodostojnosti vizuma, iskanje podatkov v VIS izvede s sistematično uporabo številke vizumske nalepke v povezavi s preverjanjem prstnih odtisov.

To odstopanje se lahko uporabi le na zadevnem mejnem prehodu, če so izpolnjeni zgornji pogoji.

- (ac) Odločitev za iskanje podatkov v VIS v skladu s točko (ab) sprejme poveljujoči mejni policist na mejnem prehodu ali pa se ta odločitev sprejme na višji ravni.

Zadevna država članica o taki odločitvi nemudoma obvesti druge države članice in Komisijo.

- (ad) Vsaka država članica enkrat letno Evropskemu parlamentu in Komisiji predloži poročilo o uporabi točke (ab), ki vsebuje število državljanov tretjih držav, ki so bili preverjeni v VIS samo z uporabo številke vizumske nalepke, in dolžino čakalne dobe iz točke (ab)(i).

- (ae) Točki (ab) in (ac) se uporabljata za obdobje največ treh let, ki se začne tri leta po začetku delovanja VIS. Komisija pred koncem drugega leta uporabe točk (ab) in (ac) predloži Evropskemu parlamentu in Svetu oceno njunega izvajanja. Na podlagi te ocene lahko Evropski parlament ali Svet Komisijo pozove, naj predloži ustrezne predloge sprememb k tej uredbi.

(*) UL L 218, 13.8.2008, str. 60.“

2. Na koncu točke (c)(i) se doda naslednji stavek:

„takšno preverjanje lahko vključuje iskanje podatkov v VIS v skladu s členom 18 Uredbe (ES) št. 767/2008;“.

3. Doda se točka (d):

„(d) za preverjanje istovetnosti katere koli osebe, za katero je možno, da ne izpolnjuje ali da ne izpolnjuje več pogojev za vstop, bivanje ali prebivanje na ozemlju držav članic, se VIS lahko uporablja v skladu s členom 20 Uredbe (ES) št. 767/2008.“

Člen 2

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od dvajsetega dne po datumu iz člena 48(1) Uredbe (ES) št. 767/2008.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti.

V Strasbourgu, 14. januarja 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
A. VONDRA

OPOMBA BRALCU

Institucije so se odločile, da v svojih besedilih ne bodo več navajale zadnje spremembe navedenih besedil.

Če ni navedeno drugače, se akti iz objavljenih besedil sklicujejo na akte v trenutno veljavni različici.