

Europeiska unionens officiella tidning

L 35



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtioandra årgången

4 februari 2009

Innehållsförteckning

- I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras

FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG ⁽¹⁾ 1
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av vätgasdrivna motorfordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾ 32
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89 ⁽¹⁾ 47
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 81/2009 av den 14 januari 2009 om ändring av förordning (EG) nr 562/2006 vad gäller användningen av informationssystemet för viseringar (VIS) enligt kodexen om Schengengränserna 56

Not till läsaren (se omslagets tredje sida) s3

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 78/2009

av den 14 januari 2009

om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför finns det ett gemenskapsomfattande typgodkännandesystem för motorfordon. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på fotgängarskydd bör harmoniseras för att undvika att krav antas som är olika i olika medlemsstater och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad.

(2) Denna förordning är en särretsakt inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) ⁽³⁾. För att uppnå de mål som anges i skäl 1 i denna förordning, bör bilagorna I, III, IV, VI och XI till direktiv 2007/46/EG ändras.

(3) Erfarenheten har visat att lagstiftning om motorfordon ofta har ett ytterst detaljerat tekniskt innehåll. Därför bör en förordning antas i stället för ett direktiv, för att undvika oförenligheter mellan införlivandeåtgärderna och en onödig lagstiftningsvolym i medlemsstaterna, eftersom det inte behövs något införlivande i nationell lagstiftning. I syfte att säkerställa enhetligheten på detta område bör därför en förordning ersätta Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG av den 17 november 2003 om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter före och vid kollision med ett motorfordon ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/66/EG av den 26 oktober 2005 om användningen av frontskydd på motorfordon ⁽⁵⁾, i vilka föreskrivs krav om montering och användning av frontskydd på fordon och därigenom om skydd av fotgängare. Detta innebär att medlemsstaterna upphäver lagstiftningen om införlivande av de upphävda direktiven.

⁽¹⁾ EUT C 211, 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 18 juni 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 16 december 2008.

⁽³⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.

⁽⁵⁾ EUT L 309, 25.11.2005, s. 37.

- (4) Kraven i fas II av genomförandet av direktiv 2003/102/EG har visats vara ogenomförbara. I artikel 5 i det direktivet åläggs därför kommissionen att lägga fram eventuella nödvändiga förslag för att råda bot på förekommande problem med kravens genomförbarhet, eventuellt med hjälp av aktiva säkerhetssystem, och samtidigt säkerställa att oskyddade trafikanters säkerhet inte försämras.
- (5) En undersökning beställd av kommissionen visar att fotgängarskyddet kan förbättras avsevärt genom en kombination av passiva och aktiva åtgärder som ger ett starkare skydd än de befintliga bestämmelserna. I undersökningen framhålls särskilt det aktiva säkerhetssystemet bromsassistans som, i kombination med ändringar av kraven på passiv säkerhet, avsevärt skulle stärka fotgängarskyddet. Det är därför lämpligt att införa obligatorisk montering av bromsassistanssystem i nya motorfordon. Detta bör dock inte ersätta passiva säkerhetssystem på hög nivå, utan snarare komplettera dem.
- (6) Fordon utrustade med kollisionsundvikande system behöver inte uppfylla vissa krav i denna förordning, i den mån de kan undvika kollisioner med fotgängare i stället för att bara lindra verkningarna av sådana kollisioner. Efter det att kommissionen har bedömt huruvida användning av sådan teknik effektivt kan förhindra kollisioner med fotgängare och andra oskyddade trafikanter, kan den lägga fram förslag om ändring av denna förordning i syfte att möjliggöra användningen av kollisionsundvikande system.
- (7) Med det ökande antalet tyngre fordon som framförs på stadsgator bör bestämmelserna om fotgängarskydd gälla inte bara fordon med en största vikt på högst 2 500 kg, utan också efter en begränsad övergångsperiod fordon i kategorierna M₁ och N₁ som överskrider den gränsen.
- (8) För att skapa bättre skydd för fotgängare så snart som möjligt bör tillverkare som vill ansöka om typgodkännande enligt de nya kraven innan dessa blir obligatoriska kunna göra det, förutsatt att erforderliga tillämpningsåtgärder redan har trätt i kraft.
- (9) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (10) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anta tekniska föreskrifter för tillämpningen av provningskrav och genomförandeåtgärder på grundval av resultaten från övervakning. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (11) För att säkerställa en smidig övergång från bestämmelserna i direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG till den här förordningen bör förordningens tillämpning uppskjutas med en viss tid efter dess ikraftträdande.
- (12) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fullborda den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav på fotgängarskydd, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av dess omfattning och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs krav för konstruktion och funktion av motorfordon och frontskydd i syfte att minska antalet skador och deras allvarsgrad när det gäller fotgängare och andra oskyddade trafikanter som träffas av fordons fronter samt i syfte att undvika sådana kollisioner.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på
 - a) motorfordon i kategori M₁ enligt definitionen i artikel 3.11 i direktiv 2007/46/EG och avsnitt A punkt 1 i bilaga II till det direktivet, med förbehåll för punkt 2 i den här artikeln,
 - b) motorfordon i kategori N₁ enligt definitionen i artikel 3.11 i direktiv 2007/46/EG och avsnitt A punkt 2 i bilaga II till det direktivet, med förbehåll för punkt 2 i den här artikeln,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

c) frontskydd monterade som originalutrustning på sådana fordon som avses i leden a och b eller som levereras som separata tekniska enheter avsedda för montering på sådana fordon.

2. Avsnitten 2 och 3 i bilaga I till denna förordning ska inte lämpas på

a) fordon i kategori N_1 , och

b) fordon i kategori M_1 som härletts från N_1 och med en största vikt på över 2 500 kg,

där förarsätets R-punkt antingen ligger framom framaxeln eller, i längsriktningen, högst 1 100 mm bakom framaxelns tvärgående mittlinje.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *vindrutestolpar*: den yttersta och främsta delen av den konstruktion som är avsedd att hålla uppe taket och som löper från karossen till fordonstaket.
2. *bromsassistanssystem*: en funktion i bromssystemet som av förarens sätt att bromsa härleder att det är fråga om en nödbromsning och som då
 - a) hjälper föraren att få bästa möjliga bromsverkan, eller
 - b) är tillräcklig för att fullt ut aktivera systemet med låsningsfria bromsar (ABS).
3. *stötfångare*: en främre, lägre, yttre struktur på ett fordon, inbegripet fästet, som är avsedd att skydda fordonet vid en frontalkollision i låg hastighet med ett annat fordon; det inkluderar emellertid inte frontskydd.
4. *frontskydd*: en separat struktur eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som är avsedd att skydda fordonets ytteryta som komplement till originalstötfångaren, från skada vid kollision med ett föremål, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda fordonets strålkastare.
5. *största vikt*: största tekniskt tillåtna tjänstevikt enligt tillverkarens uppgifter i enlighet med punkt 2.8 i bilaga I till direktiv 2007/46/EG.
6. *fordon i kategori N_1 som härletts från M_1* : sådana fordon i kategori N_1 som framom vindrutestolparna har samma allmänna struktur och form som ett befintligt fordon i kategori M_1 .

7. *fordon i kategori M_1 som härletts från N_1* : sådana fordon i kategori M_1 som framom vindrutestolparna har samma allmänna struktur och form som ett befintligt fordon i kategori N_1 .

KAPITEL II

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER

Artikel 4

Tekniska krav

1. I enlighet med artikel 9 ska tillverkarna se till att fordon som släpps ut på marknaden är försedda med typgodkända bromsassistanssystem som uppfyller kraven i avsnitt 4 i bilaga I och att sådana fordon uppfyller kraven i avsnitt 2 eller 3 i bilaga I.

2. I enlighet med artikel 10 ska tillverkarna se till att sådana frontskydd som antingen är monterade som originalutrustning på fordon som släpps ut på marknaden eller levereras som separata tekniska enheter uppfyller kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I.

3. Tillverkarna ska till godkännandemyndigheterna lämna lämpliga uppgifter om fordonets och frontskyddets egenskaper och provningsförhållanden. Uppgifterna ska innehålla sådan information som krävs för funktionskontroll av eventuella aktiva säkerhetsanordningar som är monterade på fordonet.

4. För frontskydd som levereras som separata tekniska enheter ska tillverkarna till godkännandemyndigheterna lämna lämpliga uppgifter om skyddets egenskaper och provningsförhållanden.

5. Sådana frontskydd som utgör separata tekniska enheter får endast distribueras, erbjudas till försäljning eller säljas om de åtföljs av en förteckning över fordonstyper för vilka frontskyddet är typgodkänt och av tydliga monteringsanvisningar. Monteringsanvisningarna ska innehålla särskilda krav på monteringen, inbegripet fastsättningsätt för de fordon som skyddet har godkänts för, så att de godkända komponenterna kan monteras på fordonet på ett sätt som uppfyller relevanta bestämmelser i avsnitt 6 i bilaga I.

6. Kommissionen ska anta genomförandeåtgärder med tekniska bestämmelser för tillämpningen av kraven i bilaga I. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG.

Artikel 5

Ansökan om EG-typgodkännande

1. Tillverkaren ska till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 1 i bilaga II, vid ansökan om EG-typgodkännande av en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd.

Tillverkaren ska till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett fordon som är representativt för den fordonstyp som godkännandet avser.

2. Tillverkaren ska till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 2 i bilaga II, vid ansökan om typgodkännande av en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd.

Tillverkaren ska till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett fordon som är representativt för den fordonstyp som godkännandet avser, på vilken frontskyddet ska monteras. På den tekniska tjänstens begäran ska tillverkaren också lämna särskilda komponenter eller materialprov.

3. Tillverkaren ska till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 3 i bilaga II, vid ansökan om EG-typgodkännande som separat teknisk enhet av en frontskyddstyp.

Tillverkaren ska till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett provexemplar av det frontskydd som godkännandet avser. Om den tekniska tjänsten anser det nödvändigt får den begära ytterligare provexemplar. Provexemplaren ska tydligt och outplånligt märkas med sökandens handelsnamn eller varumärke och typbeteckning. Tillverkaren ska bereda plats för det obligatoriska EG-typgodkännandemärket.

KAPITEL III

SKYLDIGHETER FÖR MEDLEMSSTATERNAS MYNDIGHETER

Artikel 6

Beviljande av EG-typgodkännande

1. Om de tillämpliga kraven är uppfyllda ska godkännandemyndigheten bevilja EG-typgodkännande och utfärda ett typgodkännandenummer i enlighet med numreringsystemet i bilaga VII till direktiv 2007/46/EG.

2. I avsnitt 3 i detta typgodkännandenummer ska en av följande bokstäver användas:

a) För godkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd:

— "A" om fordonet uppfyller kraven i avsnitt 2 i bilaga I.

— "B" om fordonet uppfyller kraven i avsnitt 3 i bilaga I.

b) För godkännande av ett fordon med avseende på montering av frontskydd eller för godkännande av ett frontskydd som levereras som en separat teknisk enhet:

— "A" om frontskyddet uppfyller kraven i avsnitt 5 i bilaga I med avseende på tillämpningen av punkterna 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 och 5.3 i den bilagan.

— "B" om frontskyddet uppfyller kraven i avsnitt 5 i bilaga I med avseende på tillämpningen av punkterna 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 och 5.3 i den bilagan.

— "X" om frontskyddet uppfyller kraven i avsnitt 5 i bilaga I med avseende på tillämpningen av punkterna 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 och 5.3 i den bilagan.

3. En godkännandemyndighet ska inte tilldela samma nummer till en annan fordonstyp eller frontskyddstyp.

4. Vid tillämpningen av punkt 1 ska godkännandemyndigheten utfärda EG-typgodkännandeintyg som upprättas i enlighet med följande:

a) Mallen i del 1 i bilaga III för en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd.

b) Mallen i del 2 i bilaga III för en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd.

c) Mallen i del 3 i bilaga III för en frontskyddstyp som levereras som separat teknisk enhet.

Artikel 7

EG-typgodkännandemärke

Varje frontskydd som godkänts i enlighet med denna förordning för typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd eller för typgodkännande av frontskydd som levereras som separata tekniska enheter ska uppfylla kraven i denna förordning och ska beviljas, och följaktligen förses med, en EG-typgodkännandemärkning i enlighet med bestämmelserna i bilaga IV.

Artikel 8

Ändring av typ och ändringar av godkännanden

Varje ändring av fordonet framom vindrutestolparna eller av frontskyddet som påverkar antingen strukturen, de huvudsakliga måtten, materialet i fordonets yttertor, fastsättningsmetoderna eller läget för externa eller interna komponenter, och som avsevärt påverkar provningsresultaten ska betraktas som en ändring i den mening som avses i artikel 13 i direktiv 2007/46/EG och därför förutsätta en ny ansökan om typgodkännande.

Artikel 9

Tidplan för tillämpning på fordon

1. Med verkan från det datum som anges i artikel 16 andra stycket ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av följande nya fordonstyper:

- a) Fordon i kategori M_1 som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I.
- b) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 2 eller avsnitt 3 i bilaga I.
- c) Fordon i kategori N_1 som härletts från M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 2 och 4 eller avsnitten 3 och 4 i bilaga I.

2. Med verkan från och med den 24 februari 2011 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och ska förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av följande nya fordon som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I till denna förordning:

- a) Fordon i kategori M_1 .
- b) Fordon i kategori N_1 som härletts från M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg.

3. Med verkan från och med den 24 februari 2013 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av följande nya fordonstyper:

- a) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I.
- b) Fordon i kategori N_1 som härletts från M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I.

4. Med verkan från och med den 31 december 2012 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och ska förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av följande nya fordon som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 2 eller 3 i bilaga I till denna förordning:

- a) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg.
- b) Fordon i kategori N_1 som härletts från M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg.

5. Med verkan från och med den 24 februari 2015 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av följande nya fordonstyper:

- a) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på över 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I.
- b) Fordon i kategori N_1 som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 3 och 4 i bilaga I.

6. Med verkan från och med den 24 augusti 2015 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och ska förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av nya fordon i kategori N_1 som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I till denna förordning.

7. Med verkan från och med den 24 februari 2018 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och ska förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av följande nya fordon:

- a) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på högst 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I till denna förordning.
- b) Fordon i kategori N_1 som härletts från M_1 , med en största vikt på högst 2 500 kg, som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I till denna förordning.

8. Med verkan från och med den 24 augusti 2019 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG, och ska förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av följande nya fordon:

- a) Fordon i kategori M_1 med en största vikt på över 2 500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I till denna förordning.
- b) Fordon i kategori N_1 som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I till denna förordning.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1–8 i denna artikel, och förutsatt att åtgärder som antas i enlighet med artikel 4.6 träder i kraft, ska de nationella myndigheterna inte, om en tillverkare begär det, av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av en ny fordonstyp eller förbjuda att ett nytt fordon registreras, säljs eller tas i bruk om fordonet uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 eller 4 i bilaga I.

*Artikel 10***Tillämpning på frontskydd**

1. De nationella myndigheterna ska vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av en ny fordonstyp med avseende på montering av frontskydd, eller EG-typgodkännande som separat teknisk enhet av en ny frontskyddstyp, vilka inte uppfyller kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I.
2. De nationella myndigheterna ska med avseende på frontskydd betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga vid tillämpningen av artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och ska förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon som inte uppfyller kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I till denna förordning.
3. Kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I till denna förordning ska tillämpas på frontskydd som levereras som separata tekniska enheter vid tillämpningen av artikel 28 i direktiv 2007/46/EG.

*Artikel 11***Kollisionsundvikande system**

1. Efter kommissionens bedömning kan fordon som är utrustade med kollisionsundvikande system fritas från provningskraven i avsnitten 2 och 3 i bilaga I för att beviljas EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd eller för att få säljas, registreras eller tas i bruk.
 2. Kommissionen ska lägga fram bedömningen för Europaparlamentet och rådet, vid behov tillsammans med förslag till ändring av denna förordning.
- Eventuella föreslagna åtgärder ska säkerställa ett skydd som med avseende på faktisk verkan är åtminstone likvärdigt med det som följer av avsnitten 2 och 3 i bilaga I.

*Artikel 12***Övervakning**

1. De nationella myndigheterna ska årligen förse kommissionen med resultaten av den övervakning som avses i punkterna 2.2, 2.4 och 3.2 i bilaga I, senast den 28 februari året efter det år de insamlades.
- Kravet att lämna dessa resultat ska upphöra att gälla den 24 februari 2014.
2. Kommissionen får på grundval av resultaten av den övervakning som gjorts enligt punkterna 2.2, 2.4 och 3.2 i bilaga I anta lämpliga genomförandeåtgärder.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bland annat genom att komplettera den, ska antas genom det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG.

3. Kommissionen ska på grundval av relevant information från de godkännande myndigheterna och berörda parter, och mot bakgrund av oberoende undersökningar, övervaka den tekniska utvecklingen på området ökade krav på passiv säkerhet, användning av bromsassistans och annan aktiv säkerhetsteknik som kan öka skyddet för oskyddade trafikanter.

4. Senast den 24 februari 2014 ska kommissionen bedöma om eventuella ökade krav på passiv säkerhet kan genomföras och tillämpas. Den ska se över denna förordnings tillämpning med avseende på användning av bromsassistanssystemet och annan aktiv säkerhetsteknik samt deras effektivitet.

5. Kommissionen ska lämna en rapport i frågan till Europaparlamentet och rådet, i förekommande fall åtföljd av förslag.

*Artikel 13***Sanktioner**

1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner för tillverkares överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 24 augusti 2010 och ska utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar som påverkar dem.
2. De typer av överträdelser som ska förenas med sanktioner ska åtminstone vara följande:
 - a) Lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande.
 - b) Förfalskning av provningsresultat vid typgodkännande.
 - c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till återkallande eller indraget typgodkännande.
 - d) Vägran att lämna tillgång till uppgifter.

KAPITEL IV

ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 14***Ändringar av direktiv 2007/46/EG**

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på det sätt som anges i bilaga V till denna förordning.

*Artikel 15***Upphävande**

Direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med det datum som anges i artikel 16 andra stycket i denna förordning.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning.

*Artikel 16***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska börja tillämpas den 24 november 2009, med undantag för artikel 4.6 och artikel 9.9 som ska börja tillämpas dagen för ikraftträdandet samt artikel 9.2–9.8 som ska börja tillämpas däri angivna dagar.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 januari 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
A. VONDRA
Ordförande

BILAGEFÖRTECKNING

- Bilaga I Tekniska bestämmelser för provning av fordon och frontskydd
- Bilaga II Mallar till informationsdokument som tillverkarna ska lämna
- Del 1 Informationsdokument för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på fotgängarskydd
 - Del 2 Informationsdokument för EG-typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd
 - Del 3 Informationsdokument för EG-typgodkännande av frontskydd som levereras som separat teknisk enhet
- Bilaga III Mallar för EG-typgodkännandeintyg
- Del 1 EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd
 - Del 2 EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd
 - Del 3 EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av frontskydd som levereras som separat teknisk enhet
- Bilaga IV EG-typgodkännandemärkning
- Tillägg Exempel på EG-typgodkännandemärkning
- Bilaga V Ändringar av direktiv 2007/46/EG

BILAGA I

Tekniska bestämmelser för provning av fordon och frontskydd

1. I denna bilaga gäller följande definitioner:
- 1.1 *motorhuvens främre kant*: den främre delen av den övre yttre strukturen, vilket även omfattar motorhuv och framskärmarna, området över och bredvid strålkastarna och eventuella övriga karosdelar.
- 1.2 *referenslinje för motorhuvens främre kant*: den geometriska förbindningslinjen för kontaktpunkterna mellan en rak 1 000 mm lång stav och motorhuvens främre yta, när den raka staven, som hålls parallellt med fordonets längsgående vertikalplan och lutar 50° bakåt och dess undre ändpunkt befinner sig 600 mm ovanför marken, förs över motorhuvens främre kant utan att förlora kontakt med den. I fråga om fordon vars motorhuv är vinklad i 50°, vilket innebär att den raka staven har ständig kontakt med motorhuv, eller åtminstone flera kontaktpunkter med denna, ska den raka staven lutar bakåt i 40°. I fråga om fordon som har en sådan form att den nedre änden av staven först kommer i kontakt med fordonet, ska den beröringspunkten anses vara referenslinje för motorhuvens främre kant. I fråga om fordon som har en sådan form att den övre änden av staven först kommer i kontakt med fordonet, ska omslutningsavståndet på 1 000 mm anses vara referenslinje för motorhuvens främre kant. Stötfångarens övre kant ska också anses vara motorhuvens främre kant i detta åtagande om den vidrörs av den raka staven vid detta försök.
- 1.3 *omslutningsavstånd på 1 000 mm*: den geometriska kurva som beskrivs på den främre övre ytan av ena ändpunkten på ett 1 000 mm långt böjligt band, när detta hålls i fordonets främre och bakre vertikalplan och förs över framkanten på motorhuvens stötfångare och frontskyddet. Bandet ska hållas sträckt under hela förfarandet med ena ändpunkten i kontakt med markreferensnivån, i vertikalled nedanför stötfångarens främre yta och med den andra ändpunkten i kontakt med den främre övre ytan. Fordonet ska placeras i normalt körläge.
- 1.4 *motorhuvens ovansida*: den yttre struktur som innefattar alla yttre strukturer utom vindruta, vindrutestolpar och strukturer bakom dem. Här ingår alltså bl.a. motorhuv, framskärmar, ventilationsluckor, torkaxel och undre delen av vindruteramen.
- 1.5 *frontens ovansida*: de yttre strukturer som inbegriper ovansidan av alla yttre strukturer utom vindrutan, vindrutestolparna och strukturer bakom dem.
- 1.6 *markreferensnivå*: det horisontala planet parallellt med marknivån, som utgör marknivån för ett fordon som placeras i vila på en plan yta med handbromsen åtdragen och med fordonet i normalt körläge.
- 1.7 *normalt körläge*: fordonets läge på marken i körklart skick. Däcken ska ha rekommenderat lufttryck, framhjulen ska vara riktade rakt fram, alla vätskor som behövs för fordonets drift ska vara maximalt påfyllda, fordonet ska vara försett med den standardutrustning som tillverkaren tillhandahåller, på förarsätet respektive främre passagerarsätet ska det finnas en vikt på vardera 75 kg, fjädringen ska vara inställd för en hastighet på 40 km/tim eller 35 km/tim vid normala driftsvillkor enligt anvisningar från tillverkaren (gäller i synnerhet fordon med aktiva fjädringssystem och fordon utrustade med nivåreglering).
- 1.8 *vindruta*: fordonets främre glasparti som uppfyller alla relevanta krav i bilaga I till rådets direktiv 77/649/EEG av den 27 september 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om siktfället i motorfordon ⁽¹⁾.
- 1.9 *huvudislagskriterium (Head Performance Criterion, HPC-värde)*: beräkning för ett givet tidsintervall av den största resultanten av acceleration under en kollision. Den beräknas på basis av resultanten av accelerometerutslag över tid som maximivärde (beroende på t_1 och t_2) i följande ekvation:

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

I formeln är a resultanten av accelerationen uttryckt som multipel av g , och t_1 och t_2 är de två tidpunkter (uttryckta i sekunder) under kollisionen som anger början och slutet av den registrering där HPC når sitt största värde. Värdet på HPC där tidsintervallet ($t_1 - t_2$) är större än 15 ms ska inte beaktas vid beräkningen av maximivärdet.

(¹) EGT L 267, 19.10.1977, s. 1.

- 1.10 *krökningsradie*: radien i det cirkelsegment som närmast beskriver rundningen hos den aktuella komponenten.
2. Följande provningar ska utföras på fordonen:
- 2.1 Benform mot stötfångare:
- En av följande provningar ska utföras:
- a) Lägre benform mot stötfångare:
- Provningsen utförs vid en kollisionshastighet på 40 km/tim. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 21,0°, den största dynamiska skjivningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände får inte överstiga 200 g.
- b) Övre benform mot stötfångare:
- Provningsen utförs vid en kollisionshastighet på 40 km/tim. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN, och böjmomentet på provkroppen får inte överstiga 510 Nm.
- 2.2 Övre benform mot motorhuvens framkant:
- Provningsen utförs med en kollisionshastighet på högst 40 km/tim. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjmomentet på provningskroppen ska registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 300 Nm.
- Denna provning ska utföras endast för övervakning, och resultaten ska registreras fullständigt.
- 2.3 Huvudform för barn/småväxt vuxen mot motorhuvens ovansida:
- Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/tim med en provkropp på 3,5 kg. HPC-värdet får inte överstiga 1 000 på två tredjedelar av provningsområdet på motorhuvens och 2 000 för den återstående tredjedelen av provningsområdet på motorhuvens.
- 2.4 Huvudform för vuxen mot vindrutan:
- Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/tim med en provkropp på 4,8 kg. HPC-värdet ska registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 1 000.
- Denna provning ska utföras endast för övervakning, och resultaten ska registreras fullständigt.
3. Följande provningar ska utföras på fordonen:
- 3.1 Benform mot stötfångare:
- En av följande provningar ska utföras:
- a) Lägre benform mot stötfångare:
- Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/tim. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 19,0°, den största dynamiska skjivningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände får inte överstiga 170 g.
- Dessutom får tillverkaren ange stötfångarprovningens bredd på upp till sammanlagt 264 mm där den uppmätta accelerationen vid skenbenets övre ände inte får överstiga 250 g.
- b) Övre benform mot stötfångare:
- Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/tim. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN och böjmomentet på provkroppen får inte överstiga 510 Nm.

3.2 Övre benform mot motorhuvens framkant:

Provningsutförs med en kollisionshastighet på högst 40 km/tim. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjmomentet på provningskroppen ska registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 300 Nm.

Denna provning ska utföras endast för övervakning och resultaten ska registreras fullständigt.

3.3 Huvudform för barn/småväxt vuxen mot motorhuvens ovansida:

Provningsutförs med en kollisionshastighet på 35 km/tim med en provkropp på 3,5 kg. HPC-värdet ska uppfylla kraven i punkt 3.5.

3.4 Huvudform för vuxen mot motorhuvens ovansida:

Provningsutförs med en kollisionshastighet på 35 km/tim med en provkropp på 4,5 kg. HPC-värdet ska uppfylla kraven i punkt 3.5.

3.5 Uppmätt HPC-värde får inte överskrida 1 000 på hälften av provningsområdet för huvudform för barn, och får dessutom inte överskrida 1 000 på två tredjedelar av de kombinerade provningsområdena för huvudformerna för barn respektive vuxna. HPC-värdet för återstående områden får inte överskrida 1 700 för bägge huvudformerna.

4. Följande provningar ska utföras på fordonen:

4.1 En referensprovning för att fastställa vid vilka driftsförhållanden som systemet med låsningsfria bromsar (ABS) aktiveras.

4.2 En provning för att kontrollera att bromsassistanssystemet utlöses korrekt för att påföra fordonet maximalt uppnåelig deceleration.

5. Följande provningar ska utföras på frontskydd:

5.1 Ett av följande benformprov i punkterna 5.1.1 eller 5.1.2 måste utföras:

5.1.1 Lägre benform mot frontskydd:

Alla provningar ska utföras med en kollisionshastighet på 40 km/tim.

5.1.1.1 För ett frontskydd som godkänts för fordon som uppfyller kraven i avsnitt 2 får den största dynamiska knäböjningsvinkeln inte överstiga 21,0°, den största dynamiska skjvningförskjutningen av knäet inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände inte överstiga 200 g.

5.1.1.2 För ett frontskydd som godkänts för fordon som uppfyller kraven i avsnitt 3 får den största dynamiska knäböjningsvinkeln inte överstiga 19,0°, den största dynamiska skjvningförskjutningen av knäet inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände inte överstiga 170 g.

5.1.1.3 När det gäller frontskydd som godkänts enbart för fordon som inte uppfyller kraven i avsnitt 2 eller avsnitt 3 kan provningskraven i punkterna 5.1.1.1 och 5.1.1.2 ersättas med provningskraven i punkt 5.1.1.3.1 eller punkt 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1 Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 24,0°, den största dynamiska skjvningförskjutningen av knäet får inte överstiga 7,5 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände får inte överstiga 215 g.

5.1.1.3.2 Två provningar ska utföras på fordonet, en med frontskyddet monterat och en utan frontskyddet monterat. Varje par av provningar ska utföras i likvärdiga lägen enligt överenskommelse med behörig godkännandemyndighet. Värdena för största dynamiska knäböjningsvinkel, största dynamiska skjvningförskjutning av knäet samt accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände ska registreras. I samtliga fall får värdet för fordonet med frontskydd inte överstiga 90 % av värdet för fordonet utan frontskydd.

- 5.1.2 Övre benform mot frontskydd:
- Alla provningar ska utföras med en kollisionshastighet på 40 km/tim.
- 5.1.2.1 Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN och böjmomentet på provkroppen får inte överstiga 510 Nm.
- 5.1.2.2 När det gäller frontskydd som godkänts enbart för fordon som inte överensstämmer med avsnitt 2 eller avsnitt 3 kan provningskraven i punkt 5.1.2.1 ersättas med provningskraven i punkt 5.1.2.2.1 eller punkt 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1 Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 9,4 kN och böjmomentet på provningskroppen får inte överstiga 640 Nm.
- 5.1.2.2.2 Två provningar ska utföras på fordonet, en med frontskyddet monterat och en utan frontskyddet monterat. Varje par av provningar ska utföras i likvärdiga lägen enligt överenskommelse med behörig godkännandemyndighet. Värdena för största dynamiska knäböjningsvinkel, största dynamiska skjuvningsförskjutning av knäet samt accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände ska registreras. I samtliga fall får värdet för fordonet med frontskydd inte överstiga 90 % av värdet för fordonet utan frontskydd.
- 5.2 Övre benform mot frontskyddets framkant
- Provnings utförs med en kollisionshastighet på 40 km/tim. Den momentana summan av islagskrafterna på provkroppens topp och botten, med avseende på tiden, bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjningsmomentet på provkroppen bör inte överstiga ett tänkbart mål på 300 Nm. Bägge resultaten ska registreras för övervakning.
- 5.3 Huvudform för barn/småväxt vuxen mot frontskydd
- Provnings utförs med en kollisionshastighet på 35 km/tim med en provkropp för huvudform för barn/småväxt vuxen på 3,5 kg. HPC-värdet, beräknat från resultanten av accelerometrarnas värden över tid, får i samtliga fall inte överstiga 1 000.
6. Konstruktions- och installationsbestämmelser för frontskydd
- 6.1 Följande krav ska tillämpas både på frontskydd monterade på nya fordon och frontskydd som levereras som separata tekniska enheter för montering på särskilda fordon.
- 6.1.1 Frontskyddets komponenter ska vara så konstruerade att alla stela ytor som kan bringas i kontakt med en sfär på 100 mm har en minsta krökningsradie på 5 mm.
- 6.1.2 Frontskyddets totala vikt, inklusive samtliga fasthållningsdon, får inte överskrida 1,2 % av den totala vikten på det fordon för vilket det är konstruerat, eller 18 kg.
- 6.1.3 Frontskyddets höjd när det är monterat på ett fordon får inte ligga mer än 50 mm ovanför referenslinjen för motorhuvens främre kant.
- 6.1.4 Frontskyddet får inte öka bredden på det fordon som det är monterat på. Om frontskyddets totala bredd är mer än 75 % av fordonets bredd, ska systemets kanter vändas in mot ytterytan för att minska risken för nedsmutsning. Detta krav ska anses uppfyllt om frontskyddet är infällt eller integrerat i karosseriet eller om skyddets kant är vänt så att det inte kan bringas i kontakt med en sfär på 100 mm och mellanrummet mellan skyddets kant och kringliggande karosseri inte överstiger 20 mm.
- 6.1.5 Med förbehåll för punkt 6.1.4 får mellanrummet mellan frontskyddets komponenter och bakomliggande ytteryta inte överstiga 80 mm. Lokala oregelbundenheter i bakomliggande kaross (t.ex. öppningar i galler eller luftintag) ska inte beaktas.
- 6.1.6 Vid varje läge i sidled på fordonet får, för att bevara fordonsstötfångarens verkan, avståndet i längsled mellan den främsta delen av stötfångaren och den främsta delen av frontskyddet inte överstiga 50 mm.
- 6.1.7 Frontskyddet får inte signifikant minska stötfångarens verkan. Detta krav ska anses uppfyllt om det finns högst två vertikala komponenter och inga horisontella komponenter i frontskyddet som överlappar stötfångaren.

- 6.1.8 Frontskyddet får inte lutas framom vertikalplanet. Frontskyddets översta delar får inte sträcka sig uppåt eller bakåt (mot vindrutan) med mer än 50 mm från fordonets referenslinje för motorhuvens främre kant med frontskyddet avlägsnat.
- 6.1.9 Montering av ett frontskydd får inte äventyra överensstämmelsen med kraven i fordonets typgodkännande.
7. Med avvikelse från avsnitten 2, 3 och 5 får den berörda typgodkännandemyndigheten anse att kraven avseende någon av de provningar som anges där uppfyllda genom likvärdig provning som utförs enligt kraven för en annan provning i enlighet med denna bilaga.
-

*BILAGA II***Mallar till informationsdokument som tillverkarna ska lämna**

Del 1

Informationsdokument för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på fotgängarskydd

Del 2

Informationsdokument för EG-typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd

Del 3

Informationsdokument för EG-typgodkännande av frontskydd som levereras som separat teknisk enhet

DEL 1

MALL

Informationsdokument nr ... för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på fotgängarskydd

Följande upplysningar ska, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar ska lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier ska vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning ska upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0. ALLMÄNT

0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2 Typ:

0.2.1 Handelsbeteckning(ar) (om tillämpligt):

0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Märkningens placering:

0.4 Fordonskategori ^(c):

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):

0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION

1.1 Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:

1.6 Motorns placering och montering:

9. KAROSSERI

9.1 Typ av karosseri:

9.2 Förekommande material samt konstruktion:

9.2.3 Fotgängarskydd

9.2.3.1 Utförlig beskrivning, inklusive fotografier eller ritningar, av fordonet med avseende på struktur, mått, aktuella referenslinjer och konstruktionsmaterial i fordonets front (inre och yttre) ska anges. Beskrivningen ska särskilt innefatta upplysningar om eventuella monterade aktiva skydd.

DEL 2

MALL

Informationsdokument nr ... för EG-typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd

Följande upplysningar ska, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar ska lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier ska vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning ska upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0. ALLMÄNT
 - 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
 - 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Handelsbeteckning(ar) (om tillämpligt):
 - 0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ^(b) ⁽¹⁾:
 - 0.3.1 Märkningens placering:
 - 0.4 Fordonskategori ^(c):
 - 0.5 Tillverkarens namn och adress:
 - 0.7 EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningsmetod:
 - 0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):
 - 0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):
1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
 - 1.1 Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:
 2. MÅTT OCH VIKTER: (i kg och mm) (Se ritning om tillämpligt)
 - 2.8 Största tillåtna lastade vikt enligt tillverkarens uppgifter:
 - 2.8.1 Fördelning av denna vikt på axlarna (max. och min.):
9. KAROSSERI
 - 9.1 Typ av karosseri:
 - 9.24 Frontskydd:
 - 9.24.1 Allmän konstruktion (ritningar eller fotografier) där frontskyddets läge och fastsättning framgår:

- 9.24.2 Ritningar och/eller fotografier, i förekommande fall, av luftintagsgaller, kylargaller, dekorativa lister, märken, emblem och infällningar samt alla andra yttre utskjutande delar och avsnitt av ytterytan som kan betraktas som kritiska (t.ex. belysningsutrustning). Om de delar som nämns i första meningen inte är kritiska får de för dokumentationsändamål ersättas med fotografier, eventuellt beledsagade av måttuppgifter och/eller text:
- 9.24.3 Fullständig redogörelse för fastsättningsanordningar, och fullständiga monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:
- 9.24.4 Ritning av stötfångare:
- 9.24.5 Ritning av golvlinjen vid fordonets front:

DEL 3

MALL

Informationsdokument nr ... för EG-typgodkännande av frontskydd som levereras som separat teknisk enhet

Följande upplysningar ska, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar ska lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier ska vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning ska upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0. ALLMÄNT
 - 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
 - 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Handelsbeteckning(ar) (om tillämpligt):
 - 0.5 Tillverkarens namn och adress:
 - 0.7 EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningsmetod:
 - 0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):
 - 0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):
1. BESKRIVNING AV ANORDNINGEN
 - 1.1 Detaljerad teknisk beskrivning (inkl. fotografier eller ritningar):
 - 1.2 Sammansättnings- och monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:
 - 1.3 Förteckning över fordonstyper som den kan monteras på:
 - 1.4 Eventuella restriktioner av användning och villkor för montering:

(b) Om typidentifikationsmärkningsen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, ska dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

(c) Klassificerad enligt definitionerna i avsnitt A i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

(f) Stryk det som ej är tillämpligt (i vissa fall behöver ingenting strykas när mer än en post är tillämpbar).

*BILAGA III***Mallar för EG-typgodkännandeintyg**

Del 1

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd

Del 2

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd

Del 3

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av frontskydd som levereras som separat teknisk enhet

DEL 1

MALL

(största format: A4 [210 × 297 mm])

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

Stämpel för EG-typgodkännandemyndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd

i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009, genomförd genom ...
senast ändrad genom förordning (EG) nr .../... ⁽²⁾.

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utökning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Handelsbeteckning (om tillämpligt):
- 0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.4 Fordonskategori ⁽⁴⁾:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):

AVSNITT II

- 1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget):
- 2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
- 3. Provningsprotokollets datum:
- 4. Provningsprotokollets nummer:

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ För in ändringsförordningens nummer.

⁽³⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, ska dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget):
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor: Informationspaket
Provningsprotokoll

Tillägg till EG-typgodkännandeintyg nr ... om typgodkännande av fordon
med avseende på fotgängarskydd i enlighet med förordning (EG) nr 78/2009

1. Ytterligare information
 - 1.1 Kortfattad beskrivning av fordonstypen med avseende på struktur, mått, linjer och konstruktionsmaterial:
 - 1.2 Motorns placering: fram/bak/centralt ⁽¹⁾
 - 1.3 Drift: framhjuls-/bakhjuls- ⁽¹⁾
 - 1.4 Vikt hos fordon inlämnat för provning (enligt definitionen i punkt 1.7 i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009):
 - Framaxel:
 - Bakaxel:
 - Totalt:
 - 1.5 Provningsresultat enligt kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009
 - 1.5.1 Provningsresultat enligt avsnitt 2:

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/Ej godkänt ⁽¹⁾
Lägre benform mot stötfångare (om tillämpligt)	Böjvinkel	..... grader	
	Skjuvningsförskjutning	..... mm	
	Acceleration vid skenben	..... g	
Övre benform mot stötfångare (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	..... Nm	
Övre benform mot motorhuvens framkant	Summa av islagskrafter	..... kN	⁽²⁾
	Böjmoment	..... Nm	⁽²⁾
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden i område A (12 resultat ⁽³⁾)		
	HPC-värden i område B (6 resultat ⁽³⁾)		
Huvudform för vuxen (4,8 kg) mot vindruta	HPC-värden (5 resultat ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Enligt de värden som anges i avsnitt 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009.

⁽²⁾ Endast i övervakningssyfte.

⁽³⁾ I enlighet med kommissionens [genomförandebestämmelser].

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

1.5.2 Provningsresultat enligt avsnitt 3:

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/Ej godkänt ⁽¹⁾
Lägre benform mot stötfångare (om tillämpligt)	Böjvinkel	..... grader	
	Skjuvningsförskjutning	..... mm	
	Acceleration vid skenben	..... g	
Övre benform mot stötfångare (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	..... Nm	
Övre benform mot motorhuvens framkant	Summa av islagskrafter	..... kN	⁽²⁾
	Böjmoment	..... Nm	⁽²⁾
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden (9 resultat ⁽³⁾)		
Huvudform för vuxen (4,5 kg) mot vindruta	HPC-värden (9 resultat ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Enligt de värden som anges i avsnitt 3 i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009.

⁽²⁾ Endast i övervakningssyfte.

⁽³⁾ I enlighet med kommissionens [genomförandebestämmelser].

Anmärkningar: (t.ex. avser vänsterstyrda och högerstyrda fordon).

1.5.3 Krav enligt avsnitt 4:

Upplysningar om bromsassistanssystem ⁽¹⁾	
Anmärkningar ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Ange närmare upplysningar om systemets funktionsätt.

⁽²⁾ Ange närmare upplysningar om den provning som genomförts för kontroll av systemet.

DEL 2

MALL

(största format: A4 [210 × 297 mm])

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

Stämpel för EG-typgodkännande-myndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd

i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009, genomförd genom ...

senast ändrad genom förordning (EG) nr .../... ⁽²⁾.

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utökning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Handelsbeteckning(ar) (om tillämpligt):
- 0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.4 Fordonskategori ⁽⁴⁾:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.7 EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningsmetod:
- 0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ För in ändringsförordningens nummer.

⁽³⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, ska dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

AVSNITT II

1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget):
2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
3. Provningsprotokollets datum:
4. Provningsprotokollets nummer:
5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget):
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor: Informationspaket
Provningsprotokoll

Tillägg till EG-typgodkännandeintyg nr ... om typgodkännande av fordon med avseende
på montering av frontskydd i enlighet med förordning (EG) nr 78/2009

1. Ytterligare information, i förekommande fall:
2. Anmärkningar:
3. Provningsresultat enligt kraven i avsnitt 5 i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/Ej godkänt
Lägre benform mot frontskydd — 3 provningslägen (om tillämpligt)	Böjningsvinkel	..... grader	
	Skjuvningsförskjutning	..... mm	
	Acceleration vid skenben	..... g	
Övre benform mot frontskydd — 3 provningslägen (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	..... Nm	
Övre benform mot frontskyddets framkant — 3 provningslägen (endast för övervakning)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	Nm	
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot frontskydd	HPC-värden (minst 3 värden)		

DEL 3

MALL

(största format: A4 [210 × 297 mm])

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

Stämpel för EG-typgodkännandemyndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en frontskyddstyp som levereras som separat teknisk enhet

i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009, genomförd genom ...

senast ändrad genom förordning (EG) nr .../... ⁽²⁾.

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utökning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2 Typ:
- 0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på frontskyddet ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.7 EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningssätt:
- 0.8 Namn på och adress till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens ombud (om tillämpligt):

AVSNITT II

1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget):
2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
3. Provningsprotokollets datum:

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ För in ändringsförordningens nummer.

⁽³⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, ska dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

4. Provningsprotokollets nummer:
5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget):
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor: Informationspaket
Provningsprotokoll

Tillägg till EG-typgodkännandeintyg nr ... för typgodkännande av en frontskyddstyp som levereras som separat teknisk enhet i enlighet med förordning (EG) nr 78/2009

1. Ytterligare information:
 - 1.1 Fastsättningsmetod:
 - 1.2 Sammansättnings- och monteringsanvisningar:
 - 1.3 Förteckning över fordon på vilka frontskyddet kan monteras, eventuella restriktioner för användningen och nödvändiga villkor för montering:

.....
2. Anmärkningar:
3. Provningsresultat enligt kraven i avsnitt 5 i bilaga I till förordning (EG) nr 78/2009

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/Ej godkänt
Lägre benform mot frontskydd — 3 provningslägen (om tillämpligt)	Böjvinkel	..... grader	
	Skjuvningsförskjutning	..... mm	
	Acceleration vid skenben	..... g	
Övre benform mot frontskydd — 3 provningslägen (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	..... Nm	
Övre benform mot frontskyddets framkant — 3 provningslägen (endast övervakning)	Summa av islagskrafter	..... kN	
	Böjmoment	Nm	
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot frontskydd	HPC-värden (minst 3 värden)		

BILAGA IV

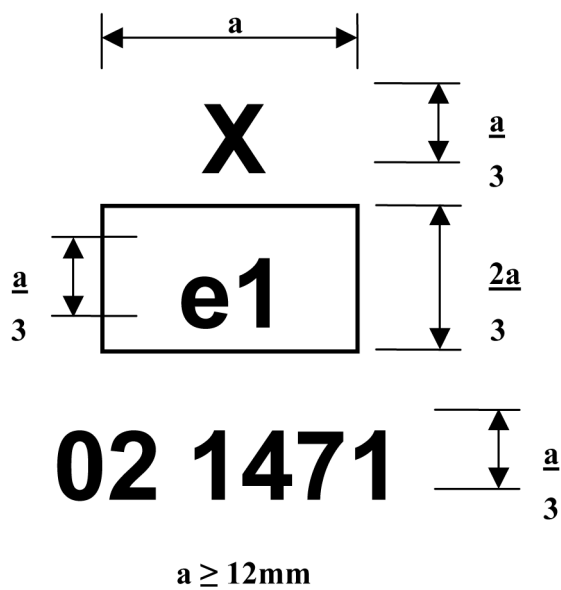
EG-TYPGODKÄNNANDEMÄRKNING

1. Märkningen ska bestå av:
 - 1.1 En rektangel kring den gemena bokstaven "e" följd av det särskilda numret eller bokstaven/bokstäverna för den medlemsstat som beviljat EG-typgodkännandet
 - 1 för Tyskland
 - 2 för Frankrike
 - 3 för Italien
 - 4 för Nederländerna
 - 5 för Sverige
 - 6 för Belgien
 - 7 för Ungern
 - 8 för Tjeckien
 - 9 för Spanien
 - 11 för Förenade kungariket
 - 12 för Österrike
 - 13 för Luxemburg
 - 17 för Finland
 - 18 för Danmark
 - 19 för Rumänien
 - 20 för Polen
 - 21 för Portugal
 - 23 för Grekland
 - 24 för Irland
 - 26 för Slovenien
 - 27 för Slovakien
 - 29 för Estland
 - 32 för Lettland
 - 34 för Bulgarien
 - 36 för Litauen
 - 49 för Cypern
 - 50 för Malta
 - 1.2 I närheten av rektangeln ska anbringas det grundläggande godkännandenummer som ingår i avsnitt 4 av det typgodkännandenummer som avses i bilaga VII till direktiv 2007/46/EG, föregånget av två siffror som anger det löpnummer som tilldelats den senaste större tekniska ändringen av denna förordning den dag EG-typgodkännandet beviljades. Löpnumret för denna förordning är 02.
 - 1.3 Följande tilläggsbokstäver ovanför rektangeln:
 - 1.3.1 "A" visar att frontskyddet godkändes i enlighet med kraven i punkt 5.1.1.1 i bilaga I och kan monteras på fordon som överensstämmer med avsnitt 2 i bilaga I.
 - 1.3.2 "B" visar att frontskyddet godkändes i enlighet med kraven i punkt 5.1.1.2 i bilaga I och kan monteras på fordon som överensstämmer med avsnitt 3 i bilaga I.

- 1.3.3 "X" visar att frontskyddet godkändes med det villkor för benkollisionsprovningen som är tillåtet enligt punkterna 5.1.1.3 eller 5.1.2.2 i bilaga I och kan endast monteras på fordon som varken överensstämmer med avsnitt 2 eller avsnitt 3 i bilaga I.
 - 1.4 EG-typgodkännandemärket ska vara tydligt läsbart, outplånligt och klart synligt då det placerats på fordonet.
 - 1.5 Ett exempel på typgodkännandemärkning finns i tillägget till denna bilaga.
-

Tillägg

Exempel på EG-typgodkännandemärkning



Anordningen med ovanstående EG-typgodkännandemärkning är ett frontskydd som har typgodkänts i Tyskland (e1) enligt denna förordning (02) med det grundläggande godkännandenumret 1471.

Bokstaven "X" visar att frontskyddet godkändes med det villkor för benkollisionsprovningen som är tillåtet enligt antingen punkten 5.1.1.3 eller 5.1.2.2 i bilaga I.

BILAGA V

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga I ska punkt 9.24 ersättas med följande:

”9.24 Frontskydd

9.24.1 Allmän konstruktion (ritningar eller fotografier) där frontskyddets läge och fastsättning framgår:

9.24.2 Ritningar och/eller fotografier, i förekommande fall, av luftintagsgaller, kylargaller, dekorativa lister, märken, emblem och infällningar samt alla andra yttre utskjutande delar och avsnitt av ytterytan som kan betraktas som kritiska (t.ex. belysningsutrustning). Om de delar som nämns i första meningen inte är kritiska får de för dokumentationsändamål ersättas med fotografier, eventuellt beledsagade av måttuppgifter och/eller text:

9.24.3 Fullständig redogörelse för fastsättningsanordningar, och fullständiga monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:

9.24.4 Ritning av stötfångare:

9.24.5 Ritning av golmlinjen vid fordonets front:”

2. I bilaga III, del I.A. ska punkt 9.24 ersättas med följande:

”9.24 Frontskydd

9.24.1 Allmän konstruktion (ritningar eller fotografier) där frontskyddets läge och fastsättning framgår:

9.24.3 Fullständig redogörelse för fastsättningsanordningar, och fullständiga monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:”

3. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) I del 1:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

”58. Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009	EUT L 35, 4.2.2009, s. 1	X				X”						
---------------------------	----------------------------	--------------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) Fotnot 7 ska utgå.

iii) Punkt 60 ska utgå.

b) I tillägget:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

”58. Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009	EUT L 35, 4.2.2009, s. 1	N/A (*)
---------------------------	----------------------------	--------------------------	---------

(*) Frontskydd på fordon ska uppfylla kraven i förordning (EG) nr 78/2009, ska ha ett typgodkännandennummer och ska märkas på vederbörligt sätt.”

ii) Punkt 60 ska utgå.

4. I bilaga VI ska tillägget ändras på följande sätt:

a) Punkt 58 ska ersättas med följande:

"58.	Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009"		
------	----------------------	-----------------------------	--	--

b) Punkt 60 ska utgå.

5. Bilaga XI ska ändras på följande sätt:

a) I tillägg 1:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

"58.	Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009	X	N/A (*)					
------	----------------------	----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--

(*) Frontskydd på fordon ska uppfylla kraven i förordning (EG) nr 78/2009, ska ha ett typgodkännandenummer och ska märkas på vederbörligt sätt."

ii) Punkt 60 ska utgå.

b) I tillägg 2:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

"58.	Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009	N/A		N/A"					
------	----------------------	----------------------------	-----	--	------	--	--	--	--	--

ii) Punkt 60 ska utgå.

c) I tillägg 3:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

"58.	Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009							X"
------	----------------------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	----

ii) Punkt 60 ska utgå.

d) I tillägg 4:

i) Punkt 58 ska ersättas med följande:

"58.	Skydd för fotgängare	Förordning (EG) nr 78/2009			N/A (*)					
------	----------------------	----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(*) Frontskydd på fordon ska uppfylla kraven i förordning (EG) nr 78/2009, ska ha ett typgodkännandenummer och ska märkas på vederbörligt sätt."

ii) Punkt 60 ska utgå.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 79/2009

av den 14 januari 2009

om typgodkännande av vätgasdrivna motorfordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téens yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden är ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, människor, tjänster och kapital säkerställs. I detta syfte har ett övergripande system för gemenskapstypgodkännande för motorfordon införts. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på vätgasdrift bör harmoniseras för att undvika att olika krav antas i olika medlemsstater och för att säkerställa att den inre marknaden fungerar korrekt samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet säkerställs.

(2) Denna förordning är en särförordning inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv") ⁽³⁾. Bilagorna IV, VI och XI till det direktivet bör följaktligen ändras i enlighet härmed.

(3) På Europaparlamentets begäran har en ny regleringsmodell tillämpats för EG:s fordonslagstiftning. I denna förordning bör därför endast grundläggande bestämmelser om krav för typgodkännande av vätgassystem och vätgaskomponenter fastställas, medan tekniska anvisningar bör fastställas med genomförandeåtgärder som antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽⁴⁾.

(4) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att införa krav och provningsförfaranden för nya former av lagring eller användning av vätgas, ytterligare vätgaskomponenter och framdrivningssystem. Kommissionen bör också ges behörighet att inleda särskilda förfaranden, provningar och krav med avseende på vätgasdrivna fordons islagsskydd och integrerade systemsäkerhetskrav. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(5) Inom transportsektorn bör ett av huvudmålen vara en ökad andel miljövänligare fordon. Ytterligare ansträngningar bör göras för att släppa ut fler av dessa fordon på marknaden. Införande av fordon med alternativa bränslen kan avsevärt förbättra stadsluftens kvalitet och således även folkhälsan.

(6) Vätgas betraktas som ett rent sätt att i framtiden driva fordon, på vägen mot en föroreningsfri ekonomi grundad på återanvändning av råmaterial och förnybara energikällor, då fordon som drivs med vätgas varken släpper ut kolbaserade föroreningar eller växthusgaser. Eftersom vätgas är en energibärande och inte en energikälla beror vätgasanvändningens klimatpolitiska fördelar på vilken källa vätgasen utvinns från. Man måste därför vara noga med att vätgasbränsle framställs på ett hållbart sätt så långt det är möjligt från förnybara energikällor så att den totala miljöbalansen vid införandet av vätgas som bränsle för motorfordon blir positiv.

⁽¹⁾ Yttrandet avgivet den 9 juli 2008.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 3 september 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 16 december 2008.

⁽³⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (7) Högnivågruppen Cars 21 angav i sin slutrapport att arbetet med att öka den internationella harmoniseringen av motorfordonsbestämmelser vid behov bör fortsätta, i syfte att involvera de viktigaste fordonsmarknaderna och utvidga harmoniseringen till områden som ännu ej omfattas, särskilt inom ramen för Uneces båda överenskommelser från 1958 och 1998. I överensstämmelse med denna rekommendation bör kommissionen fortsätta att stödja utarbetandet av internationellt harmoniserade krav för motorfordon under ledning av Unece. Framför allt bör kommissionen, om enhetliga tekniska föreskrifter om vätgas- och bränslecellfordon antas, undersöka möjligheten att anpassa kraven i denna förordning till de enhetliga tekniska föreskrifterna.
- (8) Vätgasblandningar kan användas som ett övergångsbränsle på vägen mot användningen av ren vätgas för att underlätta införandet av vätgasdrivna fordon i medlemsstater där det finns bra naturgasinfrastruktur. Därför bör kommissionen utarbeta krav för användning av blandningar av vätgas och naturgas/biometan, särskilt när det gäller proportionerna av vätgas och annan gas, med beaktande av teknisk genomförbarhet och miljöfördelar.
- (9) En definition av typgodkännanderamen för vätgasdrivna fordon skulle bidra till att skapa förtroende för den nya tekniken hos potentiella användare och bland allmänheten.
- (10) Det krävs därför att en lämplig ram upprättas för att påskynda utsläppandet på marknaden av fordon med innovativ framdrivningsteknik och fordon som använder alternativa bränslen med låg miljöpåverkan.
- (11) En majoritet bland tillverkarna gör stora investeringar för att utveckla vätgastekniken och har redan börjat släppa ut sådana fordon på marknaden. Det är sannolikt att andelen vätgasdrivna fordon i framtiden kommer att öka i den totala fordonsparken. Därför är det nödvändigt att fastställa gemensamma krav rörande säkerheten hos vätgasdrivna fordon. Med tanke på att tillverkarna kan tillämpa olika metoder för att utveckla vätgasdrivna fordon är det nödvändigt att fastställa teknikneutrala säkerhetskrav.
- (12) Det krävs att sådana säkerhetskrav för vätgassystem och deras komponenter fastställs som är nödvändiga för att erhålla typgodkännande.
- (13) För att typgodkänna vätgasdrivna fordon är det nödvändigt att fastställa krav för installeringen av vätgassystem och deras komponenter i fordonet.
- (14) På grund av bränslets egenskaper kan vätgasdrivna fordon kräva en särskild behandling av räddningstjänsterna. Det krävs därför att krav för en tydlig och snabbt urskiljbar identifiering av sådana fordon fastställs för att upplysa dessa räddningstjänster om det bränsle som lagras ombord på fordonet. Identifieringen bör visserligen tjäna detta ändamål, men den bör i största möjliga utsträckning vara av sådan art att allmänheten sannolikt inte kommer att påverkas negativt av den.
- (15) Det är också viktigt att fastställa skyldigheter för tillverkare vad gäller antagande av lämpliga åtgärder för att förhindra tankning av olämpligt bränsle i vätgasdrivna fordon.
- (16) Vätgasdrivna fordon kommer sannolikt inte att nå framgång på marknaden utan att det skapas en tillräckligt omfattande infrastruktur för tankstationer i Europa. Kommissionen bör därför överväga lämpliga åtgärder för att stödja utvecklandet av ett Europatäckande nät av tankstationer för vätgasdrivna fordon.
- (17) Innovativa små fordon, som enligt lagstiftning för EG-typgodkännande ingår i fordonskategori L, anses vara tidiga användare av vätgas som bränsle. Det krävs mindre insatser för att införa vätgas för dessa fordon, eftersom de tekniska svårigheterna och de investeringar som krävs är mindre än för fordon i kategorierna M och N, enligt definitionerna i bilaga II till direktiv 2007/46/EG. Kommissionen bör senast den 1 januari 2010 utvärdera möjligheten att reglera typgodkännandet av vätgasdrivna fordon i kategori L.
- (18) Eftersom målet för denna förordning, nämligen förverkligandet av den inre marknaden genom att gemensamma tekniska krav införs för de motorfordon som använder vätgas, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs krav för typgodkännande av motorfordon med avseende på vätgasdrift och för typgodkännande av vätgaskomponenter och vätgassystem. I denna förordning fastställs också krav för installeringen av sådana komponenter och system.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på

1. vätgasdrivna fordon i kategorierna M och N, enligt definitionerna i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, inbegripet islagsskydd och elektrisk säkerhet i sådana fordon,
2. vätgaskomponenter som konstruerats för motorfordon i kategorierna M och N, enligt förteckningen i bilaga I,
3. vätgassystem som utformats för motorfordon i kategorierna M och N, inbegripet nya former för lagring eller användning av vätgas.

Artikel 3

Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:
 - a) *vätgasdrivet fordon*: varje motorfordon som använder vätgas som bränsle för att driva fordonet.
 - b) *framdrivningssystem*: den förbränningsmotor eller det bränsle-cellsystem som används för att driva fordonet.
 - c) *vätgaskomponent*: vätgasbehållare och alla andra delar av det vätgasdrivna fordonet som står i direkt kontakt med vätgas eller som ingår i ett vätgassystem.
 - d) *vätgassystem*: sammansättningar av vätgaskomponenter och anslutande delar som installeras i vätgasdrivna fordon, med undantag av framdrivningssystem eller reservkraftsaggregat.
 - e) *högsta tillåtna arbetstryck*: det högsta tryck för vilket en komponent är konstruerad att bli utsatt för och som utgör utgångspunkt för bestämning av styrkan i komponenten i fråga.
 - f) *nominellt arbetstryck*: i fråga om behållare, det stabiliserade trycket vid en enhetlig temperatur av 288K (15 °C) för en full behållare, och i fråga om andra komponenter, den trycknivå vid vilken en komponent i typfallet arbetar.
 - g) *inre behållare*: den del av vätgasbehållaren som konstruerats för användning av flytande väte som innehåller väte vid låg (kryogen) temperatur.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 led d ska bland annat följande betraktas som vätgassystem:
 - a) Användningsövervakning och kontrollsystem.

- b) Fordonsgränssnittssystem.
- c) Flödesbegränsningssystem.
- d) Övertrycksskyddssystem.
- e) Detekteringssystem för värmeväxlaravbrott.

Artikel 4

Tillverkarnas skyldigheter

1. Tillverkarna ska visa att alla nya vätgasdrivna fordon som säljs, registreras eller tas i drift inom gemenskapen och att alla vätgaskomponenter eller vätgassystem som säljs eller tas i drift inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.
2. För fordonstypgodkännande ska tillverkarna utrusta de vätgasdrivna fordonen med vätgaskomponenter och vätgassystem som uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder och som installeras i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.
3. För typgodkännande av komponenter och system ska tillverkarna säkerställa att vätgaskomponenter och vätgassystem uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.
4. Tillverkarna ska tillhandahålla godkännandemyndigheterna relevanta uppgifter om fordonens specifikationer och om provningsvillkoren.
5. Tillverkarna ska tillhandahålla uppgifter för inspektion av vätgaskomponenter och vätgassystem under fordonets livslängd.

Artikel 5

Allmänna krav för vätgaskomponenter och vätgassystem

Tillverkarna ska se till att

- a) vätgaskomponenter och vätgassystem fungerar korrekt och säkert och att de utan att läcka eller synligt deformeras tillförlitligt tål elektriska, mekaniska, termiska och kemiska driftsförhållanden,
- b) vätgassystemen skyddas mot övertryck,

- c) materialet i de delar av vätgaskomponenterna och vätgassystemen som står i direkt kontakt med vätgasen är förenligt med vätgas,
- d) vätgaskomponenter och vätgassystem under sin förväntade livslängd tillförlitligt tål förväntade temperaturer och tryck,
- e) vätgaskomponenter och vätgassystem tillförlitligt tål den serie driftstemperaturer som fastställs i genomförandebestämmelserna,
- f) vätgaskomponenter märks i enlighet med genomförandebestämmelserna,
- g) vätgaskomponenter med riktat flöde har flödesriktningen tydligt angiven,
- h) vätgaskomponenter och vätgassystem är utformade så att de kan installeras i enlighet med kraven i bilaga VI.

Artikel 6

Krav för vätgasbehållare som konstruerats för flytande väte

Vätgasbehållare som konstruerats för flytande väte ska provas i enlighet med provningsförfarandena i bilaga II.

Artikel 7

Krav för andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för flytande väte

1. Andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för flytande väte ska med avseende på typ provas i enlighet med provningsförfarandena i bilaga III.
2. Tryckutjämningsanordningar ska utformas på ett sätt som säkerställer att trycket i den inre behållaren eller i andra vätgaskomponenter inte överskrider ett tillåtet värde. Värdena ska fastställas i förhållande till vätgassystemets högsta tillåtna arbetstryck. Ett säkerhetssystem för värmeväxlare ska finnas för att detektera avbrott i dem.

Artikel 8

Krav för vätgasbehållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte

1. Vätgasbehållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte ska klassificeras i enlighet med punkt 1 i bilaga IV.

2. Behållare som avses i punkt 1 ska med avseende på typen provas i enlighet med provningsförfarandena i bilaga IV.

3. En detaljerad beskrivning av alla huvudsakliga egenskaper hos de material och toleranser som används vid konstruktionen av behållaren ska tillhandahållas, inbegripet resultaten av de provningar som materialet har genomgått.

Artikel 9

Krav för andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte

Andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte ska med avseende på typ provas i enlighet med provningsförfarandena i bilaga V.

Artikel 10

Allmänna krav för installering av vätgaskomponenter och vätgassystem

Vätgaskomponenter och vätgassystem ska installeras i enlighet med kraven i bilaga VI.

Artikel 11

Tidplan för tillämpningen

1. Med verkan från och med den 24 februari 2011 ska nationella myndigheter vägra att bevilja
 - a) EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande med avseende på nya fordonstyper av skäl som avser vätgasdrift, om sådana fordon inte uppfyller kraven i denna förordning eller dess genomförandeåtgärder, och
 - b) EG-typgodkännande i fråga om nya typer av vätgaskomponenter eller vätgassystem, om sådana komponenter eller system inte uppfyller kraven i denna förordning eller dess genomförandeåtgärder.
2. Med verkan från och med den 24 februari 2012 ska nationella myndigheter
 - a) av skäl som avser vätgasdrift inte längre betrakta intyg om överensstämmelse för nya fordon som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda att sådana fordon registreras, säljs och tas i drift, om sådana fordon inte uppfyller kraven i denna förordning eller dess genomförandeåtgärder, och
 - b) förbjuda försäljning och idrifttagande av nya vätgaskomponenter eller vätgassystem, om sådana komponenter eller system inte uppfyller kraven i denna förordning eller dess genomförandeåtgärder.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1 och 2, och förutsatt att genomförandeåtgärder som antagits enligt artikel 12.1 träder i kraft, får de nationella myndigheterna, om en tillverkare så begär, inte

- a) av skäl som avser vätgasdrift, vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp eller EG-typgodkännande för en ny typ av vätgaskomponent eller vätgassystem, om sådana fordon, komponenter eller system uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, eller
- b) förbjuda registrering, försäljning eller idrifttagande av nya fordon eller försäljning eller idrifttagande av nya vätgaskomponenter eller vätgassystem, om sådana fordon, komponenter eller system uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Artikel 12

Genomförandeåtgärder

1. Kommissionen ska anta följande genomförandeåtgärder:
 - a) Administrativa bestämmelser för EG-typgodkännande av fordon med avseende på vätgasdrift och av vätgaskomponenter och vätgassystem.
 - b) Regler om vilka uppgifter som ska tillhandahållas av tillverkarna för typgodkännandeändamål och den inspektion som avses i artikel 4.4 och 4.5.
 - c) Detaljerade regler för provningsförfaranden som fastställs i bilagorna II–V.
 - d) Detaljerade regler för kraven angående installering av vätgaskomponenter och vätgassystem som fastställs i bilaga VI.
 - e) Detaljerade regler för kraven angående vätgaskomponenternas och vätgassystemens säkra och tillförlitliga funktion enligt artikel 5.
 - f) Detaljerade regler för märkning eller andra former av tydlig och snabb identifiering av vätgasdrivna fordon enligt punkt 16 i bilaga VI.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.2.

2. Kommissionen får anta följande genomförandeåtgärder:
 - a) Anvisningar för krav som avser något av följande:
 - Användning av rent väte eller en blandning av väte och naturgas/biometan.
 - Nya former för lagring eller användning av vätgas.
 - Fordonets islagsskydd, för att hålla vätgaskomponenter och vätgassystem oskadade.
 - Integrerade systemsäkerhetskrav som minst omfattar detektering av läckor och krav som avser utvädringsgas.
 - Elektrisk isolering och elektrisk säkerhet.
 - b) Andra åtgärder som krävs för tillämpningen av denna förordning.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.2.

Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska bistås av den tekniska kommittén för motorfordon som inrättades genom artikel 40.1 i direktiv 2007/46/EG.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 14

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Bilagorna IV, VI och XI till direktiv 2007/46/EG ska ändras i enlighet med bilaga VII till denna förordning.

Artikel 15

Sanktioner vid bristande överensstämmelse

1. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om de sanktioner som ska tillämpas på tillverkarnas överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och dess genomförandeåtgärder och ska vidta alla de åtgärder som krävs för att säkerställa att de tillämpas. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 24 augusti 2010 och utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

2. De slags överträdelser som leder till sanktioner ska inbegripa åtminstone följande:

- a) Lämnande av oriktiga uppgifter under godkännandeförfarandena eller de förfaranden som leder till ett återtagande.
- b) Förfalskning av provningsresultat för typgodkännande eller överensstämmelse för fordon i drift.
- c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska anvisningar som kunde leda till återtagande eller återkallande av typgodkännande.
- d) Vägran att bereda tillgång till information.

e) Användning av manipulationsanordningar.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 24 februari 2011, utom artiklarna 11.3 och 12, vilka ska tillämpas från och med dagen för ikraftträdandet av denna förordning, och artikel 11.2, som ska tillämpas från och med den dag som anges i den artikeln.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 januari 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
A. VONDRA
Ordförande

BILAGA I

Förteckning över vätgaskomponenter som ska typgodkännas

Följande vätgaskomponenter ska typgodkännas, om de monteras på ett vätgasdrivet fordon:

- a) Komponenter konstruerade för flytande väte:
1. Behållare.
 2. Automatisk avstängningsventil.
 3. Reducerventil eller backventil (om den är en säkerhetsanordning).
 4. Böjlig bränsleledning (om den sitter uppströms den första automatiska avstängningsventilen eller andra säkerhetsanordningar).
 5. Värmeväxlare.
 6. Manuell eller automatisk ventil.
 7. Tryckregulator.
 8. Övertrycksventil.
 9. Tryck-, temperatur- och flödesgivare (om de används som säkerhetsanordning).
 10. Tankanslutning eller mottagare.
 11. Sensorer för detektering av vätgasläckage.
- b) Komponenter konstruerade för komprimerat (gasformigt) väte, med ett nominalt arbetstryck som överstiger 3,0 MPa:
1. Behållare.
 2. Automatisk avstängningsventil.
 3. Behållarmontering.
 4. Tillbehör.
 5. Böjlig bränsleledning.
 6. Värmeväxlare.
 7. Vätefilter.
 8. Manuell eller automatisk ventil.
 9. Backventil.
 10. Tryckregulator.
 11. Tryckutjämningsanordning.
 12. Övertrycksventil.
 13. Tankanslutning eller mottagare.
 14. Avtagbar kopplingsdetalj för lagringssystem.
 15. Tryck-, temperatur-, vätgas- och flödesgivare (om de används som säkerhetsanordning).
 16. Sensorer för detektering av vätgasläckage.
-

BILAGA II

Tillämpliga provningsförfaranden för de behållare som konstruerats för flytande väte

Provningstyp
Sprängningsprovning
Provning i öppen eld
Provning av högsta påfyllningsnivå
Tryckprovning
Läckageprovning

De provningsförfaranden som ska tillämpas för typgodkännande av vätgasbehållare som konstruerats för flytande väte ska omfatta följande:

- a) Sprängningsprovning: Provnings syfte är att visa att vätgasbehållaren inte ger efter innan en bestämd nivå av högt tryck, sprängningstrycket (säkerhetsfaktorn multiplicerad med det högsta tillåtna arbetstrycket), överskrids. För att erhålla typgodkännande måste det faktiska sprängningstrycket vid provningen överstiga det lägsta sprängningstryck som krävs.
- b) Provning i öppen eld: Provnings syfte är att visa att behållaren med sitt brandskyddssystem inte brister när den provas under bestämda brandförhållanden.
- c) Provning av högsta påfyllningsnivå: Provnings syfte är att visa att systemet som förhindrar att behållaren överfylls fungerar korrekt och att vätgasnivån under påfyllningsförfarandet aldrig orsakar öppning av tryckutjämningsanordningarna.
- d) Tryckprovning: Provnings syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda en bestämd nivå av högt tryck. För att bevisa detta ska behållaren under en bestämd tidsperiod utsättas för tryck till ett givet värde. Efter provningen får behållaren inte visa några tecken på synlig bestående deformation eller på synliga läckor.
- e) Läckageprovning: Provnings syfte är att visa att vätgasbehållaren under bestämda förhållanden inte visar tecken på läckage. För att bevisa detta ska behållaren utsättas för tryck till sitt nominella arbetstryck. Den får inte visa några tecken på läckage som detekteras genom sprickor, porer eller andra liknande defekter.

Tillämpliga provningsförfaranden för andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för flytande väte

VÄTGASKOMPONENT	PROVNINGSTYP										
	Tryckprovning	Provning av yttre läckage	Uthållighetsprovning	Driftprovning	Provning av korrosionsmotståndskraft	Provning av motståndskraft mot torr värme	Ozonåldringsprovning	Temperaturcykelprovning	Tryckcykelprovning	Provning av förenlighet med vätgas	Provning av läckage vid ventilen
Tryckutjämnings-anordningar	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Ventiler	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Värmeväxlare	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Tankanslutningar eller tankmot-tagare	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Tryckregulatorer	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Givare	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Böjliga bränsleledningar	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Med förbehåll för särskilda krav för någon av vätgaskomponenterna, ska de provningsförfaranden som ska tillämpas för typgodkännande av andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för flytande väte omfatta följande:

- Tryckprovning: Provningens syfte är att visa att vätgaskomponenterna kan uthärda ett tryck som är högre än komponentens arbetstryck. Vätgaskomponenterna får inte visa något synligt tecken på läckage, deformation, brott eller sprickor när trycket ökas till en viss nivå.
- Provning av yttre läckage: Provningens syfte är att visa att vätgaskomponenterna är fria från yttre läckage. Vätgaskomponenterna får inte visa tecken på porositet.
- Uthållighetsprovning: Provningens syfte är att visa att vätgaskomponenterna fortlöpande kan fungera tillförlitligt. Provningen består i att ett visst antal provningscykler av vätgaskomponenten utförs under bestämda temperatur- och tryckförhållanden. En provningscykel innebär normal drift (dvs. en öppning och en stängning) av vätgaskomponenten.
- Driftprovning: Provningens syfte är att visa att vätgaskomponenterna kan fungera tillförlitligt.
- Provning av korrosionsmotståndskraft: Provningens syfte är att visa att vätgaskomponenterna kan uthärda korrosion. För att bevisa detta ska vätgaskomponenterna utsättas för kontakt med bestämda kemiska ämnen.
- Provning av motståndskraft mot torr värme: Provningens syfte är att visa att icke-metalliska vätgaskomponenter kan uthärda höga temperaturer. För att bevisa detta ska komponenterna utsättas för luft vid den högsta drifttemperaturen.
- Ozonåldringsprovning: Provningens syfte är att visa att icke-metalliska vätgaskomponenter kan uthärda åldring som orsakas av ozon. För att bevisa detta ska komponenterna utsättas för luft med hög ozonhalt.

- h) Temperaturcykelprovning: Provnings syfte är att visa att vätgaskomponenterna kan uthärda stora temperaturvariationer. För att bevisa detta ska vätgaskomponenterna genomgå en temperaturcykel av bestämd varaktighet från lägsta till högsta drifttemperatur.
- i) Tryckcykelprovning: Provnings syfte är att visa att vätgaskomponenterna kan motstå stora tryckvariationer. För att bevisa detta ska vätgaskomponenterna genomgå en tryckförändring från atmosfäriskt tryck till högsta tillåtna arbetstryck och inom en kort tidsperiod tillbaka till atmosfäriskt tryck.
- j) Provning av förenlighet med vätgas: Provnings syfte är att visa att metalliska vätgaskomponenter (dvs. cylindrar och ventiler) inte är mottagliga för väteförspädning. I vätgaskomponenter som utsätts för frekventa belastningscykler ska förhållanden som kan leda till lokal utmattning samt till uppkomst och utbredning av utmattningssprickor i konstruktionen undvikas.
- k) Provning av läckage vid ventilen: Provnings syfte är att visa att vätgaskomponenterna inte läcker när de installeras i vätgasset.

BILAGA IV

Tillämpliga provningsförfaranden för vätgasbehållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte

Provningstyp	Tillämplig på behållartyp			
	1	2	3	4
Sprängningsprovning	✓	✓	✓	✓
Tryckcykelprovning vid omgivande temperatur	✓	✓	✓	✓
Provning av läcka-före-bristning-beteende	✓	✓	✓	✓
Provning i öppen eld	✓	✓	✓	✓
Genomträngningsprovning	✓	✓	✓	✓
Provning vid exponering för kemiska ämnen		✓	✓	✓
Spricktoleransprovning för komposit		✓	✓	✓
Påskyndad spänningsbrottprovning		✓	✓	✓
Tryckcykelprovning vid extrem temperatur		✓	✓	✓
Slagskadeprovning			✓	✓
Läckageprovning				✓
Permeabilitetsprovning				✓
Vridprovning för anslutningsklack				✓
Vätgascykelprovning				✓

1. Klassificering av vätgasbehållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte:

Typ 1: Sömlös metallbehållare.

Typ 2: Omlindad behållare med sömlös metallstomme.

Typ 3: Helt inlindad behållare med sömlös eller svetsad metallstomme.

Typ 4: Helt inlindad behållare med icke-metallisk stomme.

2. Provningsförfaranden som ska tillämpas för typgodkännande av vätgasbehållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte ska omfatta följande:

- a) Sprängningsprovning: Provningsens syfte är att ange det tryckvärde vid vilket behållaren brister. För att bevisa detta ska behållaren utsättas för tryck till ett givet värde som bör vara högre än behållarens nominella arbetstryck. Behållarens sprängningstryck ska överstiga ett bestämt tryck. Behållartypens sprängningstryck ska registreras och arkiveras av tillverkaren under behållartypens hela livslängd.
- b) Tryckcykelprovning vid omgivande temperatur: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda stora tryckvariationer. För att bevisa detta ska tryckcykler utföras på behållaren tills ett brott inträffar eller tills ett bestämt antal cykler uppnås genom att trycket höjs och sänks till ett bestämt värde. Behållarna får inte ge efter förrän ett bestämt antal cykler fullbordats. Antalet cykler före brott ska dokumenteras tillsammans med brottets läge och en beskrivning. Tillverkaren ska arkivera resultaten under behållarens hela livslängd.
- c) Provning av läcka-före-bristning-beteende: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren drabbas av läckage före sprickbildning. För att bevisa detta ska tryckcykler utföras på behållaren genom att trycket höjs och sänks till ett bestämt värde. De behållare som provas ska antingen ge efter för läckage eller överskrida ett bestämt antal provningscykler utan brott. Antalet cykler före brott ska registreras tillsammans med brottets läge och en beskrivning.
- d) Provning i öppen eld: Provningsens syfte är att visa att behållaren med sitt brandskyddssystem inte brister när den provas under bestämda brandförhållanden. Den behållare som utsatts för tryck till arbetstrycket ska endast avluftas med tryckutjämningsanordningen och får inte spricka.

- e) Genomträngningsprovning: Provningsens syfte är att visa att behållaren inte spricker när den genomborras av en kula. För att bevisa detta ska hela behållaren med sitt skyddshölje utsättas för tryck och genomborras av en kula. Behållaren får inte spricka.
- f) Provning vid exponering för kemiska ämnen: Provningsens syfte är att visa att behållaren kan uthärda exponering för bestämda kemiska ämnen. För att bevisa detta ska behållaren exponeras för olika kemiska lösningar. Trycket på behållaren ska ökas till ett bestämt värde och en sprängningsprovning enligt led a ska utföras. Behållaren ska uppnå ett bestämt sprängningstryck som ska registreras.
- g) Spricktoleransprovning för komposit: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda exponering för högt tryck. För att bevisa detta ska sprickor av en bestämd form skäras in i behållarens sidovägg och ett bestämt antal tryckcykler ska utföras. Behållaren får inte läcka eller spricka under ett antal cykler men får ge efter genom läckage under återstående provningscykler. Antalet cykler före brott ska registreras tillsammans med brottets läge och en beskrivning.
- h) Påskyndad spänningsbrottprovning: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren under en utsträckt tidsperiod kan uthärda exponering för högt tryck och höga temperaturer på gränsen till det tillåtna driftområdet. För att bevisa detta ska behållaren under en bestämd tidsperiod utsättas för bestämda tryck- och temperaturförhållanden och därefter genomgå sprängningsprovningen enligt led a. Behållaren ska uppnå ett bestämt sprängningstryck.
- i) Tryckcykelprovning vid extrem temperatur: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda tryckvariationer under olika temperaturförhållanden. För att bevisa detta ska behållaren utan något skyddshölje provas hydrostatiskt under en cykel genom att utsättas för extrema omgivningsförhållanden, varefter en sprängningsprovning och en läckageprovning utförs enligt leden a och k. Behållarna ska provas under en cykel utan att visa tecken på brott, läckage eller fibrer som repar upp sig. Behållarna får inte spricka vid ett bestämt tryck.
- j) Slagskadeprovning: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren förblir funktionsduglig efter att ha utsatts för bestämda mekaniska islag. För att bevisa detta ska behållaren underkastas en fallprovning varefter ett bestämt antal tryckcykler ska utföras. Behållaren får inte läcka eller brista inom ett bestämt antal cykler men får under återstående provningscykler ge efter för läckage.
- k) Läckageprovning: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren under bestämda förhållanden inte visar tecken på läckage. För att bevisa detta ska behållaren utsättas för tryck till sitt nominella arbetstryck. Den får inte visa något tecken på läckage som detekteras genom sprickor, porer eller andra liknande defekter.
- l) Permeabilitetsprovning: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren inte släpper igenom mer än en bestämd mängd. För att bevisa detta ska behållaren utsättas för tryck med vätgas till nominellt arbetstryck och därefter övervakas med avseende på permeabilitet i ett slutet rum under en bestämd tidsperiod och under bestämda temperaturförhållanden.
- m) Vridprovning för anslutningsklack: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda det bestämda momentet. För att bevisa detta ska ett moment anbringas på behållaren från olika riktningar. Därefter ska en sprängningsprovning och en läckageprovning enligt leden a och k utföras. Behållaren ska uppfylla sprängnings- och läckageprovningsskraven. Det anbringade momentet samt läckage- och sprängningstrycket ska registreras.
- n) Vätgascykelprovning: Provningsens syfte är att visa att vätgasbehållaren kan uthärda stora tryckvariationer när vätgas används. För att bevisa detta ska behållaren underkastas ett antal tryckcykler med användning av vätgas och en läckageprovning enligt led k. Slitskador såsom utmattningssprickor eller elektrostatisk urladdning från behållaren ska besiktigas. Behållaren ska uppfylla läckageprovningsskraven. Behållaren ska vara fri från all förslitning såsom utmattningssprickor eller elektrostatisk urladdning.

BILAGA V

Tillämpliga provningsförfaranden för andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte

VÄTGAS-KOMPONENT	PROVNINGSTYP					
	Materialprovningar	Provning av korrosionsmotståndskraft	Uthållighetsprovning	Tryckcykelprovning	Provning av inre läckage	Provning av yttre läckage
Tryckutjämnings-anordningar	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Automatventiler	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Manuella ventiler	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Backventiler	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Övertrycksventiler	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Värmeväxlare	✓	✓		✓		✓
Tankanslutningar eller tankmot-tagare	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tryckregulatorer	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Givare för vätgassystem	✓	✓	✓	✓		✓
Böjliga bränsleledningar	✓	✓	✓	✓		✓
Tillbehör	✓	✓	✓	✓		✓
Vätagasfilter	✓	✓		✓		✓
Avtagbara kopplingsdetaljer för lagringssystem	✓	✓	✓	✓		✓

Med förbehåll för särskilda krav för någon av vätgaskomponenterna, ska de provningsförfaranden som ska tillämpas för typgodkännande av andra vätgaskomponenter än behållare som konstruerats för komprimerat (gasformigt) väte omfatta:

1. Materialprovningar:
 - 1.1 Provning av förenlighet med vätgas enligt led j i bilaga III.
 - 1.2 Åldringsprovning: Syftet med denna provning är att kontrollera om det icke-metalliska materialet i en vätgaskomponent kan motstå åldring. Ingen synlig sprickbildning i provexemplaren tillåts.
 - 1.3 Provning av förenlighet med ozon: Syftet med denna provning är att kontrollera om elastomermaterialet i en vätgaskomponent är förenlig med exponering för ozon. Ingen synlig sprickbildning i provexemplaren tillåts.
2. Provning av korrosionsmotståndskraft enligt led e i bilaga III.
3. Uthållighetsprovning enligt led c i bilaga III.
4. Tryckcykelprovning enligt led i i bilaga III. Vätagaskomponenterna får inte visa synliga tecken på deformation eller utvidgning och ska uppfylla kraven för provning av inre och yttre läckage.
5. Provning av inre läckage: Syftet med provning av inre läckage är att visa att de angivna vätagaskomponenterna är fria från inre läckage. För att bevisa detta ska vätagaskomponenterna utsättas för tryck under olika temperaturförhållanden och iakttas i fråga om läckage. Vätagaskomponenterna ska förbli fria från bubblor och får inte läcka internt utöver en bestämd mängd.
6. Provning av yttre läckage enligt led b i bilaga III.

BILAGA VI

Krav för installering av vätgaskomponenter och vätgassystem

1. Vätgassystemet ska installeras så att det skyddas mot skada.
Det ska isoleras från värmekällor i fordonet.
2. Vätgasbehållaren får endast avlägsnas för att ersättas av en annan vätgasbehållare, i påfyllnings- eller underhållssyfte.
I fråga om förbränningsmotor får behållaren inte installeras i fordonets motorutrymme.
Den ska på lämpligt sätt skyddas mot alla former av korrosion.
3. Åtgärder ska vidtas för att hindra tankning av fordonet med olämpligt bränsle och vätgasläckage under påfyllning och för att säkerställa att avlägsnandet av ett avtagbart vätgaslagringssystem görs på ett säkert sätt.
4. Påfyllningsanslutningen eller mottagaren ska säkras mot felinställning och skyddas mot smuts och vatten. Tankanslutningen eller tankmottagaren ska vara integrerad med en backventil eller en ventil med samma funktion. Om tankanslutningen inte är monterad direkt på behållaren ska tankledningens säkras med en backventil eller en ventil med samma funktion, som ska vara monterad direkt på eller i behållaren.
5. Vätgasbehållaren ska monteras och fastgöras så att angivna accelerationer utan skadeverkningar kan upptas av de säkerhetsrelaterade delarna när vätgasbehållarna är fulla.
6. Vätgasbränslets tillförselledningar ska säkras med en automatisk avstängningsventil som ska vara monterad direkt på eller i behållaren. Ventilerna ska stängas om det krävs på grund av ett fel i vätgassystemet eller om något annat tillbud som resulterar i vätgasläckage inträffar. När framdrivningssystemet är avstängt ska bränsletillförseln från behållaren till framdrivningssystemet stängas av och förbli stängt tills systemet behöver köras.
7. I händelse av olyckor ska den automatiska avstängningsventil som är monterad direkt på eller i behållaren avbryta gasflödet från behållaren.
8. Ingen vätgaskomponent, inbegripet alla skyddsmaterial som utgör en del av sådana komponenter, får sträcka sig utanför fordonets kontur eller skyddsstruktur. Detta ska inte tillämpas om en vätgaskomponent är lämpligt skyddad och ingen del av vätgaskomponenten är belägen utanför denna skyddsstruktur.
9. Vätgassystemet ska i den mån det är praktiskt rimligt installeras så att det skyddas mot skada, såsom skador som beror på rörliga fordonskomponenter, islag, grus, ilastning eller urlastning av fordonet eller förskjutning av lasten.
10. Vätgaskomponenter får inte placeras nära en förbränningsmotors avgasrör eller annan värmekälla, utom om sådana komponenter är lämpligt avskärmade mot värme.
11. Ventilations- eller värmesystemet för passagerarutrymmet och de platser där läckage eller anhopning av vätgas kan uppstå ska konstrueras så att vätgas inte dras in i fordonet.
12. I händelse av olyckor ska det i den mån det är praktiskt rimligt säkerställas att tryckutjämningsanordningen och tillhörande avluftningssystem förblir funktionsdugliga. Tryckutjämningsanordningens avluftningssystem ska på lämpligt sätt skyddas mot smuts och vatten.
13. Fordonets passagerarutrymme ska vara skilt från vätgassystemet så att vätgasanhopning undviks. Det ska säkerställas att inget bränsleläckage från behållaren eller dess tillbehör når fordonets passagerarutrymme.
14. De vätgaskomponenter som kan läcka vätgas in i passagerar- eller bagageutrymmet eller annat oventilerat utrymme ska isoleras med ett gastätt hölje eller genom en likvärdig lösning som anges i genomförandeåtgärderna.
15. Elektriskt styrda anordningar som innehåller vätgas ska isoleras så att ingen ström passerar genom vätgasinnehållande delar för att hindra elektrisk gnistbildning i händelse av ett brott.
Vätgassystemets metallkomponenter ska vara elektriskt anslutna till fordonets jordledning.
16. Märkningar eller andra identifieringsformer ska användas för att upplysa räddningstjänster om att fordonet drivs med vätgas och att flytande eller komprimerat (gasformigt) väte används.

BILAGA VII

Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. I del I i bilaga IV ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	EGT/EUT	Tillämplighet											
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32	X	X	X	X	X	X"						

2. I tillägget till del I i bilaga IV ska följande rad läggas till i tabellen:

	Område	Rättsakt	EGT/EUT	M ₁
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	L 35, 4.2.2009, s. 32	X"

3. I tillägget till bilaga VI ska följande rad läggas till i tabellen:

	Område	Rättsakt ¹	Ändrad genom	Tillämplig på varianter
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009"		

4. I tillägg 1 till bilaga XI ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	M ₁ ≤ 2 500 ¹ kg	M ₁ > 2 500 ¹ kg	M ₂	M ₃
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q"

5. I tillägg 2 till bilaga XI ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	A	A	A	A	A	A"				

6. I tillägg 3 till bilaga XI ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	M ₁
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	X"

7. I tillägg 4 till bilaga XI ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q"				

8. I tillägg 5 till bilaga XI ska följande rad läggas till i tabellen:

Punkt	Område	Rättsakt	Mobilkranar i kategori N ₃
"62.	Vätgassystem	Förordning (EG) nr 79/2009	X"

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 80/2009

av den 14 januari 2009

om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem ⁽⁴⁾ har i hög grad bidragit till att säkerställa rättvisa och opartiska villkor för lufttrafikföretag i ett datoriserat bokningssystem och skyddar därigenom också konsumenternas intressen.

(2) En betydande del av flygbolagens bokningar görs fortfarande via datoriserade bokningssystem.

(3) Den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen möjliggör en betydande förenkling av lagstiftningen, genom att systemleverantörer och lufttrafikföretag ges större spelrum att förhandla om bokningsavgifter och biljettprisivillkor. Detta bör göra det möjligt för dem att dels vara flexibla och anpassa sig till resebyråernas och konsumenternas behov och önskemål, dels tillhandahålla sina transportprodukter på ett effektivare sätt.

(4) För att förhindra konkurrensbegränsningar och säkerställa att konsumenterna tillhandahålls neutral information är det under rådande marknadsförhållanden emellertid nödvändigt att bibehålla vissa bestämmelser rörande datoriserade bokningssystem i den mån de omfattar transportprodukter.

(5) Konkurrensen mellan datoriserade bokningssystem kan allvarligt snedvridas om moderföretag vägrar att ställa samma uppgifter om tidtabeller, biljettpriser och platstillgång till förfogande för andra system än sina egna och vägrar godkända bokningar som gjorts via de systemen.

(6) Det är nödvändigt att upprätthålla en effektiv konkurrens mellan deltagande transportföretag och moderföretag och att se till att lufttrafikföretag respekterar principen om icke-diskriminering oberoende av om de deltar i datoriserade bokningssystem eller inte.

(7) För att säkerställa öppna och jämförbara konkurrensvillkor på marknaden bör särskilda bestämmelser gälla för moderföretag.

(8) Systemleverantörer bör göra tydlig åtskillnad mellan de datoriserade bokningssystemen och flygbolagens interna bokningssystem eller andra typer av bokningssystem, och bör avhålla sig från att låta distributionstjänsterna vara förbehållna moderföretagen, för att undvika att moderföretagen skulle kunna få förmånstillträde till bokningssystemen.

(9) För att skydda konsumenternas intressen är det nödvändigt att presentera en opartisk inledande textbild för det datoriserade bokningssystemets användare och säkerställa att alla deltagande transportföretag är lika tillgängliga, så att inte ett deltagande transportföretag gynnas framför ett annat.

(10) En neutral textbild ökar insynen i de transportprodukter och transporttjänster som de deltagande transportföretagen erbjuder och ökar konsumenternas förtroende.

(11) Systemleverantörerna bör säkerställa att ett datoriserat bokningssystemets saluföringsuppgifter är tillgängliga för alla deltagande transportföretag utan diskriminering, och transportörerna bör inte kunna använda dessa uppgifter för att på ett otillbörligt sätt påverka valet av resebyrå eller konsumentens eget val.

(12) Avtal mellan abonnenter och systemleverantörer av databand med saluföringsinformation (MIDT) skulle kunna innehålla ett kompensationssystem som gynnar abonnenterna.

(13) Det bör bli lättare att få upplysningar om järnvägstransporttjänster och kombinationer av järnvägstransport- och lufttransporttjänster via de datoriserade bokningssystemens textbilder.

⁽¹⁾ EUT C 224, 30.8.2008, s. 57.

⁽²⁾ EUT C 233, 11.9.2008, s. 1.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 4 september 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 16 december 2008.

⁽⁴⁾ EGT L 220, 29.7.1989, s. 1.

- (14) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttjänster i gemenskapen (omarbetning) ⁽¹⁾ ska lufttrafikföretagen offentliggöra sina priser inklusive alla tillämpliga skatter, avgifter, tilläggsavgifter och avgifter som är oundvikliga och förutsägbara. De datoriserade bokningssystemens textbilder bör ge information om totalpriser i samma priskategorier för att säkerställa att resebyråer kan förmedla den informationen till sina kunder.
- (15) Information om busstjänster för luft- eller järnvägstransporttjänster som är integrerade jämsides lufttransportprodukter bör i framtiden visas i den primära textbilden i det datoriserade bokningssystemet.
- (16) De datoriserade bokningssystemen bör uppmuntras att i framtiden tillhandahålla lättförståelig information om en flygnings koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. Detta skulle kunna anges som genomsnittlig bränsleförbrukning per person i liter/100 km och genomsnittligt koldioxidutsläpp per person i g/km och skulle kunna jämföras med uppgifter om bästa alternativa tåg- och bussförbindelser för resor kortare än 5 timmar.
- (17) Lufttrafikföretag från gemenskapen och från tredjeländer bör behandlas likvärdigt i datoriserade bokningssystem.
- (18) För att säkerställa en korrekt tillämpning av denna förordning bör kommissionen ha lämpliga genomförandebefogenheter, inbegripet möjlighet att utreda överträdelser antingen på eget initiativ eller på grundval av ett klagomål, att beordra berörda företag att se till att sådana överträdelser upphör och att ålägga böter.
- (19) Kommissionen bör regelbundet övervaka hur denna förordning tillämpas, särskilt hur effektiv den är när det gäller att förhindra konkurrenshämmande och diskriminerande metoder på marknaden för distribution av resetjänster via de datoriserade bokningssystemen, särskilt med tanke på att det finns transportföretag med nära kopplingar till systemleverantörer.
- (20) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget. Denna förordning kompletterar allmänna konkurrensregler som fortfarande är fullt ut tillämpliga på konkurrensbegränsningar såsom överträdelser av antitrustlagstiftningen eller missbruk av dominerande ställning.
- (21) Skyddet av enskilda i samband med behandling av personuppgifter regleras genom Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽²⁾. Bestämmelserna i denna förordning preciserar och kompletterar direktiv 95/46/EG avseende datoriserade bokningssystemens verksamhet.

- (22) Förordning (EEG) nr 2299/89 bör upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT 1

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på alla datoriserade bokningssystem, i den mån de omfattar lufttransportprodukter, som tillhandahålls eller används inom gemenskapen.

Denna förordning ska också tillämpas på järnvägstransportprodukter, som är integrerade jämsides lufttransportprodukterna i den primära textbilden för datoriserade bokningssystem som tillhandahålls eller används inom gemenskapen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *transportprodukt*: befordran av passagerare mellan två flygplatser eller järnvägsstationer.
2. *regelbunden lufttransport*: en serie flygningar med samtliga följande kännetecken:
 - a) För varje flygning erbjuds platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post för försäljning till enskilda personer (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agenter).
 - b) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
 - enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.
3. *biljettpriser*: de priser passagerare ska betala lufttrafikföretag, järnvägstransportföretag, deras agenter eller andra biljettförsäljare för befordran av de passagerarna med transporttjänsterna samt de villkor på vilka de priserna gäller, inberäknat ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

⁽¹⁾ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

4. *datoriserat bokningssystem*: ett datoriserat system som innehåller information om bland annat tidtabeller, platstillgång och biljettpriser, från mer än ett lufttrafikföretag, med eller utan möjlighet att boka platser eller utfärda biljetter, och där några av eller samtliga dessa tjänster ställs till abonnenternas förfogande.
5. *systemleverantör*: varje företag och dess filialer som ansvarar för drift eller marknadsföring av ett datoriserat bokningssystem.
6. *distributionstjänster*: tjänster som tillhandahålls av en systemleverantör för att förmedla information om lufttrafikföretags och järnvägstransportföretags tidtabeller, platstillgång, biljettpriser och tjänster i samband med befordran samt för att boka platser eller utfärda biljetter och för att tillhandahålla andra tjänster i samband härmed.
7. *moderföretag*: ett lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag som direkt eller indirekt, ensamt eller tillsammans med andra kontrollerar eller deltar i kapitalet med rättigheter eller representation i styrelsen, den övervakande styrelsen eller andra ledningsorgan för en systemleverantör, liksom varje lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag som det kontrollerar.
8. *kapitalplacering med rättigheter eller representation i en systemleverantörs styrelse, övervakande styrelse eller andra ledningsorgan*: en investering till vilken hör rättigheter eller representation i en systemleverantörs styrelse, övervakande styrelse eller andra ledningsorgan och som ger en möjlighet att ensamt eller tillsammans med andra utöva ett avgörande inflytande över verksamheten i en systemleverantörs företag.
9. *kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller andra medel, som var för sig eller i kombination, och med hänsyn tagen till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt då det gäller
 - a) äganderätt eller rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,
 - b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ och på omröstningar eller beslut i organen.
10. *deltagande transportföretag*: ett lufttrafikföretag eller ett järnvägstransportföretag som har ett avtal med en systemleverantör om att dess transportprodukter tillhandahålls via ett datoriserat bokningssystem.
11. *abonnent*: en person eller ett företag som inte är ett deltagande lufttrafikföretag och som enligt avtal med en systemleverantör använder ett datoriserat bokningssystem för bokning av lufttransportprodukter och andra produkter i samband härmed för en kunds räkning.
12. *primär textbild*: en textbild som ger fullständig och opartisk information om transportförbindelser mellan två orter inom en angiven tidsperiod.
13. *biljett*: en giltig handling som berättigar till transport, eller en motsvarighet till denna i annan form än papper, vilken utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget, järnvägstransportföretaget eller en auktoriserad agent.
14. *kombinerad produkt*: en på förhand avtalad kombination av en transport och andra tjänster som inte är bitjänster till transporten, som erbjuds till ett totalpris.
15. *bokningsavgift*: det pris som lufttrafikföretag ska betala till systemleverantörer för tjänster som tillhandahållits genom det datoriserade bokningssystemet.

AVSNITT 2

UPPFÖRANDEREGLER FÖR SYSTEMLEVERANTÖRER

Artikel 3

Relationer med transportörer

1. En systemleverantör får inte
 - a) knyta oskäliga och/eller omotiverade villkor till ett avtal med ett deltagande transportföretag eller kräva att tillägsvillkor godtas, vilka genom sin karaktär eller enligt kommersiell praxis saknar samband med deltagandet i leverantörens datoriserade bokningssystem,
 - b) ställa som villkor för deltagande i det datoriserade bokningssystemet att ett deltagande transportföretag inte samtidigt deltar i ett annat system eller att ett deltagande transportföretag inte fritt får använda alternativa bokningssystem, t.ex. sitt eget bokningssystem på Internet eller teletjänstcentraler.
2. En systemleverantör ska läsa in och behandla uppgifterna från de olika deltagande transportföretagen med samma omsorg och inom samma tidsramar, med förbehåll endast för begränsningarna i den inläsningsmetod som valts av de enskilda deltagande transportföretagen.
3. En systemleverantör ska offentliggöra, om det inte offentliggjorts på annat sätt, ett lufttrafikföretags eller ett järnvägstransportföretags direkta eller indirekta aktieinnehav i en systemleverantör, eller en systemleverantörs direkta eller indirekta aktieinnehav i ett lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag.

Artikel 4

Distributionstjänster

1. En systemleverantör får inte reservera något specifikt datainläsnings- och/eller databehandlingsförfarande, någon annan distributionstjänst, eller några förändringar av dessa, för ett eller flera deltagande transportföretag, inbegripet sina moderföretag. Systemleverantören ska tillhandahålla samtliga deltagande transportföretag information om förändringar i sina distributionssystem och datainläsnings- eller databehandlingsförfaranden.

2. En systemleverantör ska säkerställa att dess distributionstjänster är åtskilda, åtminstone genom programvara och på ett klart och verifierbart sätt, från transportföretagens interna register med uppgifter om platstillgång, samt från funktioner avseende hantering och saluföring.

Artikel 5

Textbilder

1. Systemleverantören ska via sitt datoriserade bokningssystem tillhandahålla en eller flera primära textbilder för varje enskild transaktion och ska i dessa inkludera de uppgifter som lämnats in av deltagande transportföretag på ett neutralt och uttömmande sätt som inte är diskriminerande eller partiskt. Kriterierna för rangordningen av upplysningarna får inte baseras på någon faktor som direkt eller indirekt har samband med transportföretagens identitet och inte tillämpas på ett sätt som diskriminerar något deltagande transportföretag. Den eller de primära textbilderna får inte vilseleda konsumenter, ska vara lättillgängliga och ska vara förenliga med reglerna i bilaga I.

2. För de upplysningar som ett datoriserat bokningssystem tillhandahåller konsumenten ska en abonnent använda en neutral textbild i enlighet med punkt 1, om inte en annan textbild krävs för att tillgodose en konsuments önskemål.

3. Flygningar som utförs av lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning⁽¹⁾, ska klart och specifikt markeras på textbilden.

4. Systemleverantören ska införa en särskild symbol i det datoriserade bokningssystemets textbild som användarna ska kunna identifiera för att få information om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005.

5. Denna artikel ska inte tillämpas på datoriserade bokningssystem som används av ett lufttrafikföretag eller ett järnvägstransportföretag, eller en grupp av lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag, i deras egna klart identifierade kontor och försäljningsdiskar eller på deras egna klart identifierade webbsidor.

⁽¹⁾ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

Artikel 6

Förhållandet till abonnenter

1. En systemleverantör får inte knyta oskäligen och/eller omotiverade villkor till ett avtal med en abonnent, t.ex. hindra abonnenten från att abonnera på eller använda ett eller flera andra system, kräva att ytterligare villkor accepteras som inte har samband med deltagandet i dess datoriserade bokningssystem eller kräva att abonnenten accepterar ett erbjudande om teknisk utrustning eller programvara.

2. Om abonnenten är ett fristående företag som sysselsätter mindre än 50 personer och har en årlig omsättning och/eller årlig balansräkning som inte överstiger 10 000 000 EUR, får den säga upp sitt avtal med en systemleverantör efter en uppsägningstid som inte behöver överstiga tre månader men som tidigast får löpa ut vid utgången av det första avtalsåret. I sådana fall ska inte systemleverantören ha rätt att återfå mer än de kostnader som är direkt förbundna med avtalets upphörande.

Artikel 7

Databand med saluföringsinformation (MIDT)

1. Systemleverantörerna får tillgängliggöra alla saluförings-, boknings- och försäljningsuppgifter under förutsättning att sådana uppgifter erbjuds alla deltagande lufttrafikföretag, inklusive moderföretag, inom samma tidsramar och på ett icke-diskriminerande sätt. Uppgifterna får, och ska på begäran, omfatta alla deltagande transportföretag och/eller abonnenter.

2. Deltagande transportföretag får inte använda sådana uppgifter för att påverka abonnentens val.

3. Om uppgifterna har framkommit då en abonnent med säte i gemenskapen använt distributionstjänsterna i ett datoriserat bokningssystem, får de inte innehålla någon identifikation, varken direkt eller indirekt, av abonnenten om inte abonnenten och systemleverantören har kommit överens om villkoren för lämplig användning av sådana uppgifter. Detta gäller också då systemleverantören tillhandahåller sådana uppgifter till andra parter för annan användning än fakturering.

4. Alla eventuella avtal mellan abonnenter och systemleverantörer om databand med saluföringsinformation (MIDT) ska offentliggöras.

Artikel 8

Likvärdig behandling i tredjeländer

1. När den behandling ett lufttrafikföretag från gemenskapen får av en systemleverantör som agerar i ett tredjeland inte motsvarar den behandling som transportföretag från det tredjelandet får när det gäller samtliga frågor som behandlas i denna förordning, får kommissionen, utan att det påverkar tillämpningen av de internationella avtal som gemenskapen eller medlemsstaterna är part i, begära att alla systemleverantörer som verkar i gemenskapen behandlar lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett sätt som motsvarar den behandling som lufttrafikföretaget från gemenskapen får i det tredjelandet.

2. Kommissionen ska övervaka om systemleverantörer i tredjeländer diskriminerar lufttrafikföretag från gemenskapen eller inte behandlar dem på ett likvärdigt sätt. Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ utreda eventuella fall av diskriminering av ett lufttrafikföretag från gemenskapen i datoriserade bokningssystem i tredjeländer. Om det konstateras att diskriminering förekommer ska kommissionen innan den fattar något beslut informera medlemsstaterna och berörda parter och inhämta deras synpunkter, inbegripet genom att sammankalla relevanta experter från medlemsstaterna till ett möte.

AVSNITT 3

UPPFÖRANDEREGLER FÖR TRANSPORTÖRER

Artikel 9

Uppgifter från de deltagande transportföretagen

Deltagande transportföretag och mellanhänder som hanterar uppgifterna, ska säkerställa att de uppgifter som de lämnar in till ett datoriserat bokningssystem är korrekta och gör det möjligt för systemleverantören att följa de regler som anges i bilaga I.

Artikel 10

Särskilda bestämmelser för moderföretag

1. Ett moderföretag ska inte, om det inte är ömsesidigt i enlighet med punkt 2, för någon av de lufttransportprodukter som distribueras genom deras eget system, diskriminera ett konkurrerande datoriserat bokningssystem genom att vägra att på begäran och inom samma tidsramar tillhandahålla det senare samma information om tidtabeller, biljettpriser och platstillgång avseende sina egna transportprodukter som det ger de egna datoriserade bokningssystemen, eller genom att distribuera sina egna transportprodukter via ett annat datoriserat bokningssystem eller vägra att inom samma tidsramar godkänna eller bekräfta bokningar som har gjorts via ett konkurrerande system. Moderföretaget ska bara vara skyldigt att acceptera och bekräfta de bokningar som överensstämmer med dess biljettpriser och villkor.

2. Ett konkurrerande datoriserat bokningssystem får inte vägra att lagra information om tidtabeller, priser och tillgängliga platser vad gäller de transportprodukter som ett moderföretag erbjuder och ska ladda och behandla data med samma omsorg och inom samma tidsramar som för andra kunder och abonnenter på samtliga marknader, med förbehåll endast för begränsningarna i den datainläsningsmetod som valts av de enskilda lufttrafikföretagen.

3. Moderföretaget ska inte vara förpliktat att godta kostnader i samband med detta utom för återgivande av de uppgifter som ska lämnas in och för godkända bokningar. Den bokningsavgift som ska betalas till det datoriserade bokningssystemet för en godkänd bokning som gjorts i enlighet med punkt 1, ska vara i linje med avgiften för likvärdiga transaktioner som ska betalas av andra deltagande lufttrafikföretag till samma datoriserade bokningssystem.

4. Ett moderföretag får inte gynna sitt eget datoriserade bokningssystem genom att, direkt eller indirekt, knyta en abonnents användning av ett visst datoriserat bokningssystem till provision eller någon annan fördel eller nackdel vid försäljningen av företagets transportprodukter.

5. Ett moderföretag får varken direkt eller indirekt gynna sitt eget datoriserade bokningssystem genom att kräva att en abonnent använder ett visst datoriserat bokningssystem för att sälja eller utfärda biljetter för en transportprodukt som företaget självt direkt eller indirekt tillhandahåller.

AVSNITT 4

SKYDD AV PERSONUPPGIFTER

Artikel 11

Behandling, tillgång och lagring av personuppgifter

1. Personuppgifter som samlats in av ett datoriserat bokningssystem i samband med att bokningar görs eller biljetter utfärdas för transportprodukter får endast behandlas på ett sätt som är förenligt med dessa ändamål. Vid behandlingen av sådana uppgifter ska systemleverantören betraktas som registeransvarig i enlighet med artikel 2 d i direktiv 95/46/EG.

2. Personuppgifter ska endast behandlas när behandlingen är nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås.

3. När det rör sig om särskilda kategorier av uppgifter i enlighet med artikel 8 i direktiv 95/46/EG, ska sådana uppgifter endast behandlas om den registrerade har gett sitt uttryckliga medgivande till detta på grundval av erhållen information.

4. Information som kontrolleras av systemleverantören och som rör identifierbara enskilda bokningar ska lagras offline inom 72 timmar efter det att den sista delen av den enskilda bokningen har avslutats, och den ska förstöras inom tre år. Det ska endast vara tillåtet att tillgå sådana uppgifter vid faktureringsvister.

5. Det ska inte vara möjligt att varken direkt eller indirekt identifiera fysiska personer, eller i tillämpliga fall de organisationer eller företag på vars vägnar de agerar, via de uppgifter om saluföring, bokföring och försäljning som en systemleverantör tillgängliggör.

6. På begäran ska abonnenten informera konsumenten om systemleverantörens namn och adress, syftet med databehandlingen, hur länge personuppgifterna ska ligga kvar och hur den som är föremål för uppgifterna kan få tillgång till dessa.

7. Den registrerade ska ha rätt att kostnadsfritt få tillgång till uppgifter om sig själv oberoende av om uppgifterna är lagrade hos systemleverantören eller hos abonnenten.

8. De rättigheter som fastställs i denna artikel kompletteras och existerar vid sidan av de rättigheter för registrerade som fastställs i direktiv 95/46/EG, i de nationella bestämmelser som antagits i enlighet därmed och bestämmelserna i internationella avtal i vilka gemenskapen är part.

9. Bestämmelserna i denna förordning preciserar och kompletterar direktiv 95/46/EG för de ändamål som avses i artikel 1. Om inte annat anges ska definitionerna i det direktivet gälla. Denna förordning ska inte påverka bestämmelserna i det direktivet, de nationella bestämmelser som antagits i enlighet därmed och bestämmelserna i internationella avtal i vilka gemenskapen är part, om de särskilda bestämmelserna när det gäller bearbetning av personuppgifter i samband med den verksamhet hos ett datoriserat bokningssystem som fastställs i denna artikel inte är tillämpliga.

10. Om en systemleverantör förvaltar databaser i olika egenskaper, t.ex. erbjuder ett datoriserat bokningssystem eller fungerar som värd för flygbolag, ska tekniska och organisatoriska åtgärder vidtas för att förhindra kringgående av dataskyddsbestämmelser genom samkörning av databaserna och se till att personuppgifter endast är tillgängliga för de särskilda ändamål som de samlats in för.

AVSNITT 5

REVISION

Artikel 12

Revision och revisionsrapport

1. Samtliga systemleverantörer ska vart fjärde år och därutöver på begäran av kommissionen lägga fram en oberoende revisionsrapport med detaljerade uppgifter om ägarstrukturen och förvaltningsmodellen. Systemleverantören ska stå för kostnaderna för revisionsrapporten.

2. Systemleverantören ska meddela kommissionen namnet på revisorn innan utnämningen bekräftas. Kommissionen får införa invändningar, och inom två månader och efter samråd med revisorn, systemleverantören och eventuella andra parter som hävdar ett berättigat intresse, besluta om revisorn ska ersättas.

AVSNITT 6

ÖVERTRÄDELSER OCH SANKTIONER

Artikel 13

Överträdelser

Om kommissionen till följd av ett klagomål eller på eget initiativ konstaterar att denna förordning överträds, får den genom beslut ålägga de berörda företagen eller företagssammanslutningarna att se till att överträdelsen upphör. Utredningar av möjliga överträdelser av denna förordning ska till fullo beakta resultaten av en eventuell undersökning enligt artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Artikel 14

Utredningsbefogenheter

Kommissionen får när den fullgör de uppgifter som den tilldelas genom denna förordning genom en enkel begäran eller genom beslut begära att företag eller företagssammanslutningar överlämnar alla nödvändiga upplysningar, inbegripet särskilda revisioner framför allt när det gäller frågor som omfattas av artiklarna 4, 7, 10 och 11.

Artikel 15

Böter

1. Kommissionen får genom beslut ålägga företag eller företagssammanslutningar böter som inte ska överstiga 10 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna förordning.

2. Kommissionen får genom beslut ålägga företag eller företagssammanslutningar böter som inte ska överstiga 1 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning om de uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar felaktiga eller ofullständiga uppgifter, eller om de inte lämnar uppgifterna inom den angivna tidsfristen som svar på ett beslut som antagits i enlighet med artikel 14.

3. När bötesbeloppet fastställs, ska hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått.

4. Böterna ska inte vara av straffrättslig art.

5. Europeiska gemenskapernas domstol ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut genom vilka kommissionen har fastställt böter. Domstolen får upphäva, sänka eller höja böterna.

Artikel 16

Förfaranden

1. Innan kommissionen fattar beslut i enlighet med artiklarna 13 och 15, ska den meddela de berörda företagen eller företagssammanslutningarna sina invändningar samt ge dem tillfälle att lämna in sina åsikter skriftligen och, om de begär det, att yttra sig muntligen.

2. Kommissionen ska inte röja upplysningar som omfattas av sekretess som den har inhämtat med stöd av denna förordning.

Alla personer som lämnar upplysningar till kommissionen enligt denna förordning ska tydligt ange vilka uppgifter de anser vara konfidentiella och ange skälen för detta samt tillhandahålla en separat icke-konfidentiell version inom den tidsfrist som fastställs av kommissionen.

3. Om kommissionen anser att det på grundval av de upplysningar den har tillgång till inte finns tillräckliga grunder för att agera vid ett klagomål, ska den meddela den klagande anledningarna till detta och fastställa en tidsfrist inom vilken klaganden får lämna in sina synpunkter skriftligen.

Om klaganden redogör för sina synpunkter inom den tidsfrist som kommissionen har angivit och klagandens skriftliga synpunkter inte leder till någon omvärdering av klagomålet, ska kommissionen genom ett beslut avslå klagomålet. Om klaganden underlåter att framföra synpunkter inom den tidsfrist som kommissionen har fastställt ska klagomålet anses ha återkallats.

Om kommissionen avger ett meddelande med invändningar ska den lämna en kopia av den icke-konfidentiella versionen till klaganden och fastställa en tidsfrist inom vilken klaganden får lämna in sina synpunkter skriftligen.

4. Kommissionen ska på begäran bevilja tillgång till handlingarna för klaganden och de parter till vilka den har riktat ett meddelande med invändningar. Tillgång ska beviljas efter delgivningen av meddelandet med invändningar. Tillgången till handlingarna ska inte omfatta företagshemligheter, andra konfidentiella uppgifter och kommissionens interna dokument.

5. Om kommissionen anser det nödvändigt får den också höra andra fysiska eller juridiska personer.

AVSNITT 7

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 17

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 2299/89 ska upphöra att gälla.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 januari 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 18

Översyn

1. Kommissionen ska regelbundet övervaka tillämpningen av denna förordning, vid behov med stöd av särskilda revisioner enligt artikel 14. Kommissionen ska särskilt undersöka hur effektivt denna förordning kan säkerställa icke-diskriminering och rättvis konkurrens på marknaden för datoriserade bokningssystemtjänster.

2. Kommissionen ska vid behov rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av artikel 8 om likvärdig behandling i tredjeländer och föreslå eventuella lämpliga åtgärder för att minska diskrimineringen, inbegripet ingående eller ändring av bilaterala lufttransportavtal mellan gemenskapen och tredjeländer.

3. Kommissionen ska senast den 29 mars 2013 utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning, där det ska bedömas om det är nödvändigt att bibehålla, ändra eller upphäva denna förordning.

Artikel 19

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 29 mars 2009.

På rådets vägnar
A. VONDRA
Ordförande

BILAGA I

REGLER FÖR PRIMÄRA TEXTBILDER

1. När priserna framgår av den primära textbilden och/eller när en rangordning görs efter priset, ska priserna anges inklusive biljettpiserna och alla tillämpliga skatter, avgifter, tilläggsavgifter och avgifter som ska betalas till lufttrafik- eller järnvägstransportföretaget och som är obligatoriska och förutsebara när de visas i textbilden.
 2. Vad gäller de uppgifter som ska ingå i den primära textbilden får vid sammanställning och val av transporttjänster mellan två givna orter ingen diskriminering ske mellan flygplatser eller järnvägsstationer som betjänar samma ort.
 3. Det ska klart framgå vilken lufttransport som inte är regelbunden. En konsument ska ha rätt att på begäran få en primär textbild begränsad antingen till regelbunden eller icke-regelbunden lufttransport.
 4. Det ska klart framgå vilka flygningar som innefattar mellanlandningar.
 5. När en flygning utförs av ett lufttrafikföretag som inte är det lufttrafikföretag som anges i lufttrafikföretagskoden, ska det klart framgå vem som utför flygningen. Detta krav kommer att gälla vid alla tillfällen, utom vid kortvariga särskilda arrangemang.
 6. Information om kombinerade tjänster ska inte visas i den primära textbilden.
 7. Beroende på vad abonnenten väljer ska resealternativen på den primära textbilden rangordnas antingen utifrån biljettpris eller i följande ordning:
 - i) Alternativ för resa utan uppehåll rangordnade efter avgångstid.
 - ii) Övriga resealternativ rangordnade efter avverkad restid.
 8. Med undantag av vad som föreskrivs i led 10 får inget resealternativ visas mer än en gång på någon primär textbild.
 9. När resealternativen rangordnas i enlighet med led 7 i och ii, och när tågförbindelser för två givna orter erbjuds via det datoriserade bokningssystemet ska åtminstone den bästa tågförbindelsen eller kombinationen av järnvägstransport- och lufttransporttjänster visas på den första sidan av den primära textbilden.
 10. När lufttrafikföretag bedriver verksamhet med gemensam linjebeteckning ska vart och ett av de berörda lufttrafikföretagen, men högst två, ha rätt till en separat textbild med angivande av den egna lufttrafikföretagskoden. Om fler än två lufttrafikföretag deltar ska det företag som utför flygningen avgöra vilka de två lufttrafikföretagen ska vara.
-

BILAGA II

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EEG) nr 2299/89	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1 och 3.2	—
Artikel 3(3)	Artikel 3.1
Artikel 3(4)	Artikel 4.1
Artikel 3a	Artikel 10.1 och 10.3
Artikel 4.1	Artikel 9
Artikel 4.2	—
Artikel 4.3	Artikel 3.2
Artikel 4a.1 och 4a.2	Artikel 4.1
Artikel 4a.3	Artikel 4.2
Artikel 4a.4	—
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artiklarna 7 och 11
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 10.4 och 10.5
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 9a	Artiklarna 5.2 och 11
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 13
Artikel 12	Artikel 14
Artikel 13	Artikel 14
Artikel 14	Artikel 16.2
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15.1–15.4
Artikel 17	Artikel 15.5
Artikel 18	—
Artikel 19	Artikel 16.1 och 16.5
Artikel 20	—
Artikel 21	—
Artikel 21a	—
Artikel 21b	—
Artikel 22	Artikel 11
Artikel 23	Artikel 18
Bilaga I	Bilaga I

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 81/2009

av den 14 januari 2009

om ändring av förordning (EG) nr 562/2006 vad gäller användningen av informationssystemet för viseringar (VIS) enligt kodexen om Schengengränserna

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 62.2 a,

med beaktande av kommissionens förslag,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

(1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 av den 15 mars 2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna) ⁽²⁾ föreskrivs villkor, kriterier och regler för kontrollen vid gränsövergångsställena och för gränsövervakningen, inklusive kontroller i Schengens informationssystem.

(2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 767/2008 av den 9 juli 2008 om informationssystemet för viseringar (VIS) och utbytet mellan medlemsstaterna av uppgifter om viseringar för kortare vistelse (VIS-förordningen) ⁽³⁾ syftar till att förbättra genomförandet av den gemensamma viseringspolitiken. Det anges även att syftena med VIS inbegriper att underlätta både kontrollen vid gränsövergångar vid de yttre gränserna och kampen mot bedrägerier.

(3) I förordning (EG) nr 767/2008 föreskrivs kriterier och villkor för när de behöriga myndigheterna, i syfte att utföra kontroller vid gränsövergångar vid de yttre gränserna, ska ha tillgång till uppgifter för att kontrollera viseringsinnehavarens identitet, viseringens äkthet och om villkoren för inresa är uppfyllda, och för att identifiera personer som inte, eller inte längre, uppfyller villkoren för inresa till, vistelse eller bosättning inom medlemsstaternas territorium.

(4) Eftersom endast en verifiering av fingeravtryck med säkerhet kan bekräfta att en person som vill resa in till Schengenområdet är samma person som den för vilken viseringen har utfärdats bör användning av VIS vid de yttre gränserna föreskrivas.

(5) För att kontrollera huruvida inresevillkoren för tredjelandsmedborgare i artikel 5 i förordning (EG) nr 562/2006 är uppfyllda och för att kunna utföra sina uppgifter på ett effektivt sätt, bör gränskontrolltjänstemän använda sig av all nödvändig och tillgänglig information, inklusive data som kan sökas i VIS.

(6) För att undvika att gränsövergångar där VIS kan vara i bruk kringgås och garantera att VIS fungerar med full effektivitet är det särskilt viktigt att VIS används på ett enhetligt sätt i samband med inresekontroller vid de yttre gränserna.

(7) Vid upprepade viseringsansökningar är det lämpligt att biometriska data ska kunna återanvändas och kopieras från den första ansökan i VIS, och användningen av VIS i samband med inresekontroller vid de yttre gränserna bör därför göras obligatorisk.

(8) Användning av VIS bör omfatta en systematisk sökning i VIS på grundval av viseringsmärkets nummer i kombination med verifiering av fingeravtryck. Med tanke på vad sådana sökningar kan innebära för väntetiderna vid gränsövergångar bör det dock undantagsvis vara möjligt att, under en övergångstid och under klart avgränsade omständigheter, konsultera VIS utan att systematiskt verifiera fingeravtryck. Medlemsstaterna bör se till att detta undantag endast görs när villkoren för undantaget till fullo uppfylls och att det i fråga om såväl varaktighet som frekvens utnyttjas i minsta möjliga mån vid de enskilda gränsövergångarna.

(9) Förordning (EG) nr 562/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.

(10) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att fastställa de regler som ska gälla för användningen av VIS vid de yttre gränserna, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(11) Denna förordning respekterar de grundläggande rättigheter och iaktar de principer som erkänns i artikel 6.2 i fördraget om Europeiska unionen och återspeglas i Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna och i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

⁽¹⁾ Europaparlamentets yttrande av den 2 september 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 27 november 2008.

⁽²⁾ EUT L 105, 13.4.2006, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 60.

- (12) När det gäller Island och Norge utgör denna förordning, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionens råd och Republiken Island och Konungariket Norge om dessa båda staters associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket ⁽¹⁾, en utveckling av bestämmelser i Schengenregelverket vilka omfattas av det område som avses i artikel 1.A i rådets beslut 1999/437/EG av den 17 maj 1999 om vissa tillämpningsföreskrifter för det avtalet ⁽²⁾.
- (13) När det gäller Schweiz utgör denna förordning, i enlighet med avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket ⁽³⁾, en utveckling av bestämmelser i Schengenregelverket vilka omfattas av det område som avses i artikel 1.A i beslut 1999/437/EG, jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2008/146/EG av den 28 januari 2008 ⁽⁴⁾.
- (14) När det gäller Liechtenstein utgör denna förordning, i enlighet med protokollet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen, Schweiziska edsförbundet och Furstendömet Liechtenstein om Furstendömet Liechtensteins anslutning till avtalet mellan Europeiska unionen, Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om Schweiziska edsförbundets associering till genomförandet, tillämpningen och utvecklingen av Schengenregelverket ⁽⁵⁾, en utveckling av bestämmelser i Schengenregelverket vilka omfattas av det område som avses i artikel 1.A i beslut 1999/437/EG, jämförd med artikel 3 i rådets beslut 2008/261/EG av den 28 februari 2008 ⁽⁶⁾.
- (15) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokollet om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, deltar Danmark inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig i Danmark. Eftersom denna förordning är en utveckling av Schengenregelverket enligt bestämmelserna i avdelning IV, i tredje delen av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, ska Danmark, i enlighet med artikel 5 i nämnda protokoll, inom sex månader från dagen för antagandet av denna förordning besluta huruvida landet ska genomföra den i sin nationella lagstiftning.
- (16) Denna förordning utgör en utveckling av bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Förenade kungariket inte deltar i enlighet med rådets beslut 2000/365/EG av den 29 maj 2000 om en begäran från Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket ⁽⁷⁾. Förenade kungariket deltar därför inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig i Förenade kungariket.
- (17) Denna förordning utgör en utveckling av bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Irland inte deltar i enlighet med rådets beslut 2002/192/EG av den 28 februari 2002 om Irlands begäran om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket ⁽⁸⁾. Irland deltar därför inte i antagandet av denna förordning, som inte är bindande för eller tillämplig i Irland.
- (18) När det gäller Cypern utgör denna förordning en rättsakt som är en utveckling av Schengenregelverket eller som på annat sätt har samband med detta i den mening som avses i artikel 3.2 i 2003 års anslutningsakt.
- (19) Denna förordning utgör en rättsakt som är en utveckling av Schengenregelverket eller som på annat sätt har samband med detta i den mening som avses i artikel 4.2 i 2005 års anslutningsakt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar

Artikel 7.3 i förordning (EG) nr 562/2006 ska ändras på följande sätt:

1. Följande led ska införas efter led a:

”aa) Om tredjelandsmedborgaren innehar visering i enlighet med artikel 5.1 b, ska den noggranna kontrollen vid inresa även omfatta verifikation av viseringsinnehavarens identitet och av viseringens äkthet, genom sökning i informationssystemet för viseringar (VIS) i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 767/2008 av den 9 juli 2008 om informationssystemet för viseringar (VIS) och utbytet mellan medlemsstaterna av uppgifter om viseringar för kortare vistelse (VIS-förordningen) ^(*).

ab) Undantagsvis, under förutsättning att

i) trafikintensiteten gör att väntetiden vid gränsövergången blir orimligt lång,

ii) alla tillgängliga resurser i fråga om personal, hjälpmedel och organisation redan har tagits i anspråk, och

⁽¹⁾ EGT L 176, 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ EGT L 176, 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ EUT L 53, 27.2.2008, s. 52.

⁽⁴⁾ EUT L 53, 27.2.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ Rådets dokument 16462/06; tillgängligt på <http://register.consilium.europa.eu>.

⁽⁶⁾ EUT L 83, 26.3.2008, s. 3.

⁽⁷⁾ EGT L 131, 1.6.2000, s. 43.

⁽⁸⁾ EGT L 64, 7.3.2002, s. 20.

- iii) det enligt en bedömning inte föreligger någon risk för den inre säkerheten eller för olaglig invandring,

får sökningar göras i VIS på grundval enbart av numret på viseringsmärket eller, vid slumpmässigt urval, numret på viseringsmärket i kombination med verifiering av viseringsinnehavarens fingeravtryck.

Råder det emellertid någon tvekan om viseringsinnehavarens identitet och/eller viseringens äkthet, ska sökningar systematiskt göras i VIS på grundval av numret på viseringsmärket i kombination med verifiering av viseringsinnehavarens fingeravtryck.

Detta undantag får endast göras vid de berörda gränsövergångarna så länge ovan angivna förutsättningar gäller.

- ac) Beslutet att söka i VIS i enlighet med led ab ska fattas av den gränskontrolltjänsteman som är befälhavande vid gränsövergångsstället eller på högre nivå.

De berörda medlemsstaterna ska omgående underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om sådana beslut.

- ad) Varje medlemsstat ska årligen rapportera till Europaparlamentet och kommissionen om tillämpningen av led ab, och i denna rapport bör anges antalet tredjelandsmedborgare som kontrollerats i VIS på grundval enbart av numret på viseringsmärket samt väntetiden enligt led ab i.

- ae) Led ab och ac ska tillämpas i högst tre år, med start tre år efter det att användningen av VIS inleds. Före utgången av det andra året av tillämpningen av led ab och ac ska kommissionen översända en utvärdering av denna tillämpning till Europaparlamentet och rådet. Europaparlamentet eller rådet får på grundval av denna utvärdering uppmana kommissionen att lägga fram förslag till lämpliga ändringar av denna förordning.

(*) EUT L 218, 13.8.2008, s. 60.”

2. Följande mening ska läggas till i slutet av led c i:

”Sådan kontroll får omfatta sökning i VIS i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 767/2008.”

3. Följande led ska läggas till:

”d) I syfte att identifiera personer som inte, eller inte längre, uppfyller villkoren för inresa till, vistelse i eller bosättning på medlemsstaternas territorium får sökning i VIS utföras i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 767/2008.”

Artikel 2

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den tjugonde dagen efter den tidpunkt som avses i artikel 48.1 i förordning (EG) nr 767/2008.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

Utfärdad i Strasbourg den 14 januari 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
A. VONDRÁ
Ordförande

NOT TILL LÄSAREN

EU-institutionerna har beslutat att deras texter inte längre ska innehålla en hänvisning till den senaste ändringen av den ifrågavarande rättsakten.

Såvida inte annat anges, avser därför hänvisningarna i de texter som här offentliggörs rättsakter i deras gällande lydelse.