

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 35



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

52. évfolyam

2009. február 4.

Tartalom

I Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező

RENDELETEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 79/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról ⁽¹⁾ 32
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 80/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról és a 2299/89/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről ⁽¹⁾ 47
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 81/2009/EK rendelete (2009. január 14.) az 562/2006/EK rendeletnek a vízuminformációs rendszer (VIS) Schengeni határ-ellenőrzési kódex keretében való alkalmazása tekintetében történő módosításáról 56

Megjegyzés az olvasóhoz (lásd a hátsó borító belső oldalán) s3

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 78/2009/EK RENDELETE

(2009. január 14.)

a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A belső piac olyan, belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. Ebből a célból érvényben van a gépjárművek közösségi típus-jóváhagyási rendszere. Össze kell hangolni a gépjárművek típusjóváhagyásának a gyalogosok védelmével kapcsolatos műszaki követelményeit a tagállamonként eltérő követelmények elfogadásának elkerülése és a belső piac megfelelő működésének biztosítása érdekében.

- (2) Ez a rendelet egyike a motoros gépjárművek és pótkocsijaik, valamint ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („keretirányelv”) ⁽³⁾ alapján kidolgozott szabályozási aktusoknak. Annak érdekében, hogy elérjék az e rendelet (1) preambulumbekzdésében említett célokat, a 2007/46/EK irányelv I., III., IV., VI. és XI. mellékletét módosítani kell.

- (3) A tapasztalatok azt mutatják, hogy a gépjárművekkel kapcsolatos jogszabályok gyakran igen részletes műszaki adatokat tartalmaznak. Emiatt irányelv helyett rendelet elfogadása indokolt, az átültetési intézkedések közötti eltérések és a tagállami jogalkotás szükségtelen szintjének elkerülése érdekében, mivel a nemzeti jogba való átültetésre nem lesz szükség. Ezért a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók gépjárművel való ütközést megelőző, illetve annak során történő védelméről szóló, 2003. november 17-i 2003/102/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾, valamint a gépjárművekre szerelt elülső védelmi rendszerek beszerelésére és használatára, ezáltal pedig a gyalogosvédelem szintjének biztosítására vonatkozó, a gépjárművekre szerelt elülső védelmi rendszerek használatáról szóló, 2005. október 26-i 2005/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ helyébe a jelen irányelvnek kell lépnie annak érdekében, hogy biztosítani lehessen e téren a következetességet. Ez azzal jár, hogy a tagállamok hatályon kívül helyezik a hatályon kívül helyezett irányelveket átültető jogszabályt.

⁽¹⁾ HL C 211., 2008.8.19., 9. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2008. június 18-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2008. december 16-i határozata.

⁽³⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 321., 2003.12.6., 15. o.

⁽⁵⁾ HL L 309., 2005.11.25., 37. o.

- (4) A 2003/102/EK irányelv végrehajtása második szakaszának követelményei, úgy tűnik, nem megvalósíthatók. E tekintetben az említett irányelv 5. cikke felkérte a Bizottságot, hogy nyújtsa be az ezen követelmények megvalósíthatóságával és az aktív biztonsági rendszerek használatával kapcsolatos problémák leküzdéséhez szükséges javaslatokat, miközben biztosítja, hogy ne csökkenjen a veszélyeztetett úthasználók biztonságának a szintje.
- (5) A Bizottság megbízásából elkészített tanulmány megállapította, hogy a gyalogosok védelme jelentős mértékben javítható a passzív és aktív intézkedések együttes alkalmazásával, ami a korábbi rendelkezésekhez képest magasabb szintű védelmet tenne lehetővé. A tanulmány megállapította különösen, hogy a „fékasszisztens” aktív biztonsági rendszer a passzív biztonsági követelményekkel együttesen alkalmazva jelentősen növeli a gyalogosok védelmének szintjét. Ezért indokolt a fékasszisztensrendszerek új gépjárművekbe való beszerelésének kötelezővé tétele. Ez azonban nem helyettesíti, hanem inkább kiegészíti a magas szintű passzív biztonsági rendszereket.
- (6) Az ütközésselkerülő rendszerekkel felszerelt járműveknek adott esetben nem kell teljesíteniük az e rendeletben meghatározott egyes követelményeket, amennyiben nem csupán mérséklik a gyalogosokkal való ütközések hatását, hanem alkalmasak a gyalogosokkal való ütközések elkerülésére is. Annak értékelését követően, hogy ilyen technológiával hatékonyan elkerülhető-e a gyalogosokkal és más veszélyeztetett úthasználókkal való ütközések, a Bizottság az ilyen ütközésselkerülő rendszerek alkalmazásának lehetővé tétele érdekében e rendelet módosítására irányuló javaslatokat terjeszthet elő.
- (7) Mivel egyre nagyobb számban használnak nehezebb járműveket a városok útjain, indokolt, hogy a gyalogosok védelmét szolgáló rendelkezéseket ne csupán a 2 500 kg legnagyobb tömeget meg nem haladó járművekre, hanem egy bizonyos korlátozott átmeneti időszakot követően az M₁ és N₁ kategória azt meghaladó járműire is kiterjesszék.
- (8) A gyalogosoknak a lehető legkorábbi stádiumban történő védelmét fokozandó, azoknak a gyártóknak, amelyek az új követelmények kötelező alkalmazása előtt kívánnak típusjóváhagyásért folyamodni, meg kell adni ezt a lehetőséget, azzal a feltétellel, hogy a szükséges végrehajtási intézkedéseknek már hatályban kell lenniük.
- (9) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (10) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon a vizsgálati követelmények és a nyomon követés eredményein alapuló végrehajtási intézkedések alkalmazására vonatkozó műszaki előírásokat. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és a rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (11) A 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv rendelkezéseiről az e rendeletre való zökkenőmentes áttérés érdekében a rendelet alkalmazását a hatálybalépését követő meghatározott idővel el kell halasztani.
- (12) Mivel a rendelet célját, nevezetesen a gyalogosok védelmével kapcsolatos közös műszaki követelmények bevezetése általi belső piac létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a rendelet léptéke miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

A rendelet tárgya

E rendelet követelményeket állapít meg a gépjárművek és az első biztonsági rendszerek szerkezeti kialakítására és működésére vonatkozóan a gépjárművek elejével ütköző gyalogosokat és más veszélyeztetett úthasználókat érő sérülések számának és súlyosságának csökkentése és az ütközések elkerülése érdekében.

2. cikk

Hatály

(1) E rendelet a következőkre vonatkozik:

- a) a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (11) bekezdésében és II. melléklete A. szakaszának 1. pontjában meghatározott M₁ kategóriájú gépjárművek, e cikk (2) bekezdésére is figyelemmel;
- b) a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (11) bekezdésében és II. melléklete A. szakaszának 2. pontjában meghatározott N₁ kategóriájú gépjárművek, e cikk (2) bekezdésére is figyelemmel;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

c) az a) és b) pontban említett járművekre eredeti készülékként felszerelt vagy az ezekre a járművekre való felszerelés céljára önálló műszaki egységként szállított elülső védelmi rendszerek.

(2) Az e rendelet I. mellékletének 2. és 3. szakasza nem vonatkozik a következőkre:

- a) az N_1 kategóriába tartozó járművek; és
- b) az N_1 -ből származtatott M_1 kategóriájú, 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb tömegű járművek,

amelyekben a vezetőülés „R” pontja vagy az első tengely előtt, vagy hosszanti irányban az első tengely harántirányú középvonaltól legfeljebb 1 100 mm-rel hátrébb helyezkedik el.

3. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „A-oszlop”: a legelső és legkülső tetőtartó oszlop, amely a jármű alvázatól a tetőig nyúlik;
2. „fékasszisztensrendszer”: a fékrendszer olyan funkciója, amely a vezető által a fékpedálra gyakorolt erőből következtet arra, hogy vészfékezésre van szükség, és ebben az esetben:
 - a) segítséget nyújt a vezetőnek a rendelkezésre álló legnagyobb fékhatás eléréshez; vagy
 - b) teljes hatáskorral működésbe lépteti a blokkolásgátló fékrendszert;
3. „lökhárító”: az elülső védelmi rendszer kivételével minden, a jármű elejének alján lévő külső szerkezeti elem, ideértve annak tartozékait is, amelyek célja a jármű védelme más járművel kis sebességgel történő frontális ütközés esetén;
4. „elülső védelmi rendszer”: olyan önálló szerkezet vagy szerkezetek, mint pl. egy gallytörő rács vagy kiegészítő lökhárító, amely a gyárilag felszerelt lökhárító mellett a jármű külső felületének védelmét szolgálja egy másik tárgyval való ütközés esetén fellépő károk ellen, a 0,5 kg-nál kisebb tömegű szerkezetek kivételével, amelyek rendeltetése csupán a jármű lámpáinak védelme;
5. „legnagyobb tömeg”: a 2007/46/EK irányelv I. mellékletének 2.8. pontja szerinti, a gyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
6. „az M_1 -ből származtatott N_1 kategóriájú járművek”: olyan N_1 kategóriájú járművek, amelyeknek az A-oszlop előtti általános felépítése és alakja megegyezik a korábbi M_1 kategóriájú járművével;
7. „ N_1 -ből származtatott M_1 kategóriájú járművek”: olyan M_1 kategóriájú járművek, amelyeknek az A-oszlop előtti általános felépítése és alakja megegyezik a korábbi N_1 kategóriájú járművével.

II. FEJEZET

A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

4. cikk

Műszaki követelmények

(1) A 9. cikkel összhangban a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a forgalomba hozott járműveket az I. melléklet 4. szakasza követelményeinek megfelelően típusjövahagyással rendelkező fékasszisztensrendszerrel szereljék fel, és hogy az ilyen járművek eleget tesznek az I. melléklet 2. és 3. szakasza követelményeinek.

(2) A 10. cikkel összhangban a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a forgalomba hozott járművekre eredeti készülékként felszerelt vagy önálló műszaki egységként szállított elülső védelmi rendszerek eleget tegyenek az I. melléklet 5. és 6. szakasza követelményeinek.

(3) A gyártóknak a jármű és az elülső védelmi rendszer műszaki leírására és vizsgálati feltételeire vonatkozó megfelelő adatokkal kell ellátniuk a jóváhagyó hatóságokat. Az adatoknak tartalmazniuk kell a járműbe beépített összes aktív biztonsági rendszer működésének ellenőrzéséhez szükséges információkat.

(4) Az önálló műszaki egységekként szállítandó elülső védelmi rendszerek esetében a gyártóknak megfelelő adatokat kell szolgáltatni a jóváhagyó hatóságok számára a rendszer műszaki jellemzőiről és vizsgálati körülményeiről.

(5) Az elülső védelmi rendszereket tilos önálló műszaki egységként azon járműtípusok listája nélkül, amelyekhez az adott elülső védelmi rendszer jóvá lett hagyva, illetve egyértelmű összeszerelési utasítások nélkül forgalmazni, valamint értékesítésre felajánlani vagy értékesíteni. Az összeszerelési utasításoknak részletes felszerelési utasításokat kell tartalmazniuk, beleértve a jóváhagyott járműveken alkalmazandó rögzítési módokat, annak érdekében, hogy a jóváhagyott alkatrészeket olyan módon lehessen a járműre felszerelni, amely megfelel az I. melléklet 6. pontja vonatkozó rendelkezéseinek.

(6) A Bizottságnak végrehajtási intézkedéseket kell elfogadnia, amelyek az I. mellékletben előírt követelmények alkalmazásával kapcsolatos műszaki előírásokat határozzák meg. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket egyebek között a 2007/46/EK irányelv 40. cikke (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

5. cikk

Az EK-típusjövahagyás iránti kérelem

(1) A gépjárműtípusnak a gyalogosok védelmével kapcsolatos EK-típusjövahagyása iránt folyamodó gyártó a jóváhagyó hatóságnak benyújtja a II. melléklet 1. részében meghatározott mintával összhangban kiállított adatleíró ívet.

A gyártó a típus-jóváahagyási vizsgálatok lebonyolításáért felelős vizsgáló intézmény rendelkezésére bocsátja a jóváahagyandó járműtípust képviselő járművet.

(2) A gépjárműtípusnak az arra felszerelendő elülső védelmi rendszerrel kapcsolatos EK-típusjóváahagyása iránt folyamodó gyártó a jóváahagyó hatóságnak benyújtja a II. melléklet 2. részében meghatározott mintával összhangban kiállított adatleíró ívet.

A gyártó a típus-jóváahagyási vizsgálatok lebonyolításáért felelős vizsgáló intézmény rendelkezésére bocsátja az elülső védelmi rendszerrel ellátott jóváahagyandó járműtípust képviselő járművet. A vizsgáló intézmény kérésére a gyártó ugyancsak benyújtja a felhasznált anyagok meghatározott komponenseit vagy mintáit.

(3) Az elülső védelmi rendszer önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváahagyása iránt folyamodó gyártó a jóváahagyó hatóságnak benyújtja a II. melléklet 3. részében meghatározott mintával összhangban kiállított adatleíró ívet.

A gyártó a típus-jóváahagyási vizsgálatok lebonyolításáért felelős vizsgáló intézmény rendelkezésére bocsátja a jóváahagyandó elülső védelmi rendszer egy mintapéldányát. Amennyiben a vizsgáló intézmény szükségesnek látja, további mintákat kérhet. A mintákon egyértelműen és letörölhetetlen módon fel kell tüntetni a kérelmező kereskedelmi vagy márkanévét és a típusmegjelölést. A gyártónak ezt követően gondoskodnia kell az EK-típus-jóváahagyási jelének kötelező feltüntetéséről.

III. FEJEZET

A TAGÁLLAMOK HATÓSÁGAINAK KÖTELEZETTSÉGEI

6. cikk

Az EK-típusjóváahagyás megadása

(1) Ha a vonatkozó követelmények teljesülnek, a jóváahagyó hatóságnak a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban meg kell adni az EK-típusjóváahagyást, és ki kell adni a típus-jóváahagyási számot.

(2) A típus-jóváahagyási szám 3. szakaszának alkalmazásában az alábbi betűk valamelyikét kell használni:

- a) A gyalogosok védelme tekintetében a járművek jóváahagyása esetén:
- „A” amennyiben a jármű megfelel az I. melléklet 2. szakaszának,
 - „B” amennyiben a jármű megfelel az I. melléklet 3. szakaszának.

b) Valamely gépjármű elülső védelmi rendszerrel való felszereléséhez vagy önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerként történő típusjóváahagyás esetén:

- „A” amennyiben az elülső védelmi rendszer az I. melléklet 5.1.1.1., 5.1.2.1., 5.2. és 5.3. pontja alkalmazása tekintetében megfelel az I. melléklet 5. szakaszának,
- „B” amennyiben az elülső védelmi rendszer az I. melléklet 5.1.1.2., 5.1.2.1., 5.2. és 5.3. pontja alkalmazása tekintetében megfelel az I. melléklet 5. szakaszának,
- „X” amennyiben az elülső védelmi rendszer az I. melléklet 5.1.1.3., 5.1.2.2., 5.2. és 5.3. pontja alkalmazása tekintetében megfelel az I. melléklet 5. szakaszának.

(3) Jóváahagyó hatóság ugyanazt a számot nem rendelheti hozzá egy másik járműtípushoz vagy elülső védelmi rendszertípushoz.

(4) Az 1. bekezdés alkalmazásában a jóváahagyó hatóság az EK-típus-jóváahagyási bizonyítványt az alábbiak szerint állítja ki:

- a) a gyalogosok védelmének tekintetében a III. melléklet 1. részében meghatározott minta;
- b) az elülső védelmi rendszerrel ellátandó jármű védelmének tekintetében a III. melléklet 2. részében meghatározott minta;
- c) az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszer tekintetében a III. melléklet 3. részében meghatározott minta.

7. cikk

EK-típusjóváahagyás jelölése

Az e rendeletnek megfelelően valamely jármű elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos EK-típusjóváahagyása vagy az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszer típusjóváahagyása keretében jóváahagyott valamennyi elülső védelmi rendszernek meg kell felelnie e rendelet előírásainak, és a későbbiekben feltüntetendő EK-típus-jóváahagyási jelet kap a IV. melléklet rendelkezéseinek megfelelően.

8. cikk

A típus és a jóváahagyások módosítása

A jármű az A-oszlopok előtti részének vagy az elülső biztonsági rendszernek bármely, a szerkezetet, a főbb méreteket, a jármű külső felületeinek anyagát, a felerősítési módszereket, illetve a külső vagy belső komponensek elhelyezését érintő módosítása, amelynek jelentős kihatása lehet a vizsgálatok eredményére, a 2007/46/EK irányelv 13. cikkére figyelemmel módosításnak kell tekinteni, ami típusjóváahagyás iránti új kérelem benyújtását vonja maga után.

9. cikk

A járművekre való alkalmazás menetrendje

(1) A 16. cikk második bekezdésében rögzített dátummal kezdődően a nemzeti hatóságok a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján az alábbi új járművek tekintetében kötelesek megtagadni az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását:

- a) az M_1 kategóriában, ha nem felelnek meg az I. melléklet 4. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek;
- b) az M_1 kategória az I. melléklet 2. vagy 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő, legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű járművei;
- c) az M_1 kategóriából származtatott és 2 500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb tömegű N_1 kategóriájú, az I. melléklet 2. és 4., illetve 3. és 4. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő járművei.

(2) A nemzeti hatóságok 2011. február 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi bizonyítványokat az e rendelet I. mellékletének 4. szakaszában szereplő műszaki rendelkezéseknek nem megfelelő összes alábbi új jármű tekintetében, és megtiltják az illető járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését:

- a) az M_1 kategória járművei;
- b) az M_1 kategóriából származtatott és 2 500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb tömegű N_1 kategóriába tartozó járművek.

(3) A nemzeti hatóságok 2013. február 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján az alábbi új járművek tekintetében megtagadják az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását:

- a) az M_1 kategória az I. melléklet 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő, legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű járművei;
- b) az M_1 kategóriából származtatott, és a 2 500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb tömegű N_1 kategóriájú, az I. melléklet 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő járművek.

(4) A nemzeti hatóságok 2012. december 31-től a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi bizonyítványokat az e rendelet I. mellékletének 2. vagy 3. szakaszában szereplő műszaki rendelkezéseknek nem megfelelő összes alábbi új jármű tekintetében, és megtiltják az illető járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését:

- a) M_1 kategóriájú, legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű járművek;
- b) az M_1 kategóriából származtatott és 2 500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb tömegű N_1 kategóriába tartozó járművek.

(5) A nemzeti hatóságok 2015. február 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján az alábbi új járművek tekintetében megtagadják az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását:

- a) az M_1 kategória az I. melléklet 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő, 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb tömegű járművei;
- b) az N_1 kategória az I. melléklet 3. és 4. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő járművei.

(6) A nemzeti hatóságok 2015. augusztus 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi bizonyítványokat az e rendelet I. mellékletének 4. szakaszában szereplő műszaki rendelkezéseknek nem megfelelő összes alábbi új, az N_1 kategóriába tartozó jármű tekintetében, és megtiltják az illető járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését.

(7) A nemzeti hatóságok 2018. február 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi bizonyítványokat az alábbi új járművek tekintetében, és megtiltják az illető járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését:

- a) az M_1 kategória az e rendelet I. mellékletének 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő, legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű járművei;
- b) az M_1 kategóriából származtatott és 2 500 kg-ot meg nem haladó legnagyobb tömegű N_1 kategóriájú, az I. melléklet 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő járművek.

(8) A nemzeti hatóságok 2019. augusztus 24-vel kezdődő hatállyal a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelőségi bizonyítványokat az összes alábbi új jármű tekintetében, és megtiltják az illető járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését:

- a) az M_1 kategória az e rendelet I. mellékletének 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő, 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb tömegű járművei;
- b) az N_1 kategória az e rendelet I. mellékletének 3. szakaszában felsorolt műszaki követelményeknek meg nem felelő járművei.

(9) Az ezen cikk (1)–(8) bekezdésének sérelme nélkül és a 4. cikk (6) bekezdése szerint elfogadott intézkedések hatálybalépésétől függően a gyártó kérelme esetén a nemzeti hatóságok a gyalogosok védelmével kapcsolatos indokok alapján nem tagadják meg az új járműtípus EK-típusjóváahagyásának vagy nemzeti típusjóváahagyásának megadását, illetve az új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amennyiben az érintett jármű az I. melléklet 3. vagy 4. szakaszában megállapított műszaki rendelkezéseknek megfelel.

10. cikk

Az elülső biztonsági rendszerekre való alkalmazás

(1) A tagállamok hatóságai megtagadják az EK-típusjóváhagyás vagy nemzeti típusjóváhagyás kiadását új járműtípusok elülső védelmi rendszerrel való felszerelése esetében, illetve az EK-típusjóváhagyást külön műszaki egység esetén, ha a szóban forgó elülső védelmi rendszer nem felel meg az I. melléklet 5. és 6. szakaszában meghatározott követelményeknek.

(2) A nemzeti hatóságok az elülső védelmi rendszerekkel kapcsolatos indokok alapján a 2007/46/EK irányelv 26. cikkének alkalmazásában érvénytelennek tekintik a megfelelési bizonyítványokat és az összes alábbi új jármű tekintetében megtiltják azoknak a járműveknek a nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg az e rendelet I. mellékletének 5. és 6. szakaszában foglalt követelményeknek.

(3) Az e rendelet I. mellékletének 5. és 6. szakaszában foglalt követelmények a 2007/46/EK irányelv 28. cikkének alkalmazásában önálló műszaki egységként rendelkezésre bocsátott elülső védelmi rendszerekre vonatkoznak.

11. cikk

Ütközésselkerülő rendszerek

(1) A Bizottság értékelése alapján az ütközésselkerülő rendszerekkel felszerelt járműveknek nem feltétlenül kell teljesíteniük az I. melléklet 2. és 3. szakaszában előírt követelményeket ahhoz, hogy a gyalogosvédelem tekintetében, vagy az értékesítéshez, a nyilvántartásba vételhez vagy forgalomba helyezéshez megkapják az EK-típusjóváhagyást, illetve a nemzeti típusjóváhagyást.

(2) A Bizottság az értékelést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak nyújtja be, szükség esetén e rendelet módosítására irányuló javaslatokkal együtt.

A javasolt intézkedések olyan védelmi szinteket biztosítanak, amelyek tényleges hatásosság vonatkozásában legalább egyenértékűek az I. melléklet 2. és 3. szakaszában biztosítottakkal.

12. cikk

Ellenőrzés

(1) A nemzeti hatóságok kötelesek évente, legkésőbb a keletkezésüket követő év február 28-ig átadni a Bizottságnak az I. melléklet 2.2., 2.4. és 3.2. pontjában említett ellenőrzés adatait.

Az eredmények átadására vonatkozó követelmény alkalmazása 2014. február 24-től megszűnik.

(2) Az I. melléklet 2.2., 2.4. és 3.2. pontja értelmében elvégzett ellenőrzés eredményeinek alapján a Bizottság belátása szerinti végrehajtási intézkedéseket fogadhat el.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek – egyebek között azok kiegészítésével történő – módosítására irányuló intézkedéseket a 2007/46/EK irányelv 40. cikke (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban fogadják el.

(3) A Bizottság – a jóváhagyó hatóságok és az érdekelt felek által közölt vonatkozó információk, valamint független tanulmányok alapján – figyelemmel kíséri a fokozott passzív biztonsági követelmények, a fékasszisztens és más olyan aktív biztonsági technológiák területén bekövetkező műszaki fejlődést, amelyek a veszélyeztetett úthasználók védelmét javíthatják.

(4) A Bizottság 2014. február 24-ig felülvizsgálja az ilyen fokozott passzív biztonsági követelmények megvalósíthatóságát és alkalmazását. Felülvizsgálja a rendelet működését a fékasszisztens és más aktív biztonsági technológiák alkalmazása és hatékonysága tekintetében.

(5) A Bizottság e tárgyban – szükség szerinti javaslatokkal kiegészített – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

13. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek a gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseket, és meghozzák a szankciók végrehajtása érdekében szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok 2010. augusztus 24-ig értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, és haladéktalanul értesítik a Bizottságot a rendelkezéseket érintő valamennyi későbbi módosításról.

(2) A büntetőjogi szankciókkal sújtható szabálysértések közé kell tartozniuk legalább az alábbiaknak:

- a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy a visszahíváshoz vezető eljárások során;
- b) a típusjóváhagyás eredményeinek meghamisítása;
- c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek;
- d) az adatokhoz való hozzáférés megtagadása.

IV. FEJEZET

ÁTMENETI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

14. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosításai

A 2007/46/EGK irányelv ezen irányelv V. mellékletének megfelelően módosul.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az e rendelet 16. cikkének második bekezdésében szereplő időponttal kezdődően a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvekre történő hivatkozást az e rendeletre történő hivatkozásként kell érteni.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napját követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2009. november 24-től kell alkalmazni, a 4. cikk (6) bekezdésének és a 9. cikk (9) bekezdésének kivételével, amelyeket a hatálybalépés napjától kell alkalmazni, és a 9. cikk (2) és (8) bekezdése kivételével, amelyeket a bennük szereplő időponttól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2009. január 14-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről
az elnök
A. VONDRA

MELLÉKLETEK LISTÁJA

- I. melléklet A járművek és az elülső védelmi rendszerek vizsgálatára vonatkozó műszaki előírások
- II. melléklet A gyártó által benyújtandó adatleíró ívek mintái
1. rész Járműnek a gyalogosok védelme tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó adatleíró ív
 2. rész Jármű elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos EK-típusjóváhagyásával kapcsolatos adatleíró ív
 3. rész Az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerek típusjóváhagyásával kapcsolatos adatleíró ív
- III. melléklet EK-típusbizonyítványok mintái
1. rész Járműnek a gyalogosok védelmének tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány
 2. rész Elülső védelmi rendszerrel felszerelendő jármű típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány
 3. rész Az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány
- IV. melléklet EK-típus-jóváhagyási jel
- Függelék Példa az EK-típus-jóváhagyási jelre
- V. melléklet Módosítások a 2007/46/EK irányelvhez

I. MELLÉKLET

A járművek és az elülső védelmi rendszerek vizsgálatára vonatkozó műszaki előírások

1. Fogalom meghatározások e melléklet alkalmazásában:
 - 1.1. „motorházfedél elülső éle”: a jármű elülső részének felső részén található külső szerkezeti elem, amely magában foglalja a motorházfedelet és a sárvédőket, a fényszóróház felső és oldalsó részeit és az ahhoz csatlakozó minden elemet;
 - 1.2. „motorházfedél szélének referenciavonala”: egy 1 000 mm hosszú egyenes rúd és a motorházfedél elülső felülete közötti érintkezési pontok mértani összekötő vonala, ha az egyenes rúd a jármű függőleges hosszirányú síkjával párhuzamosan áll, és 50°-kal dől előre, és a lejjebb lévő végével 600 mm-re a talaj fölött keresztben a jármű motorházfedele szélével kapcsolatban marad. Az olyan járművek esetében, ahol a motorházfedél alapvetően 50°-kal dől előre úgy, hogy az egyenes rúd folyamatosan vagy többször is, nem pedig egy ponton érintkezik, a referenciavonalat 40°-kal előre döntött egyenes rúddal határozzák meg. Azon járművek esetében, amelyeknek olyan az alakja, hogy az egyenes rúd alsó vége érintkezik először, ezt az érintkezési pontot veszik a motorházfedél szélének referenciavonalaként, abban az oldalsó pozícióban. Azon járművek esetében, amelyeknek olyan az alakja, hogy az egyenes rúd felső vége érintkezik először, az 1 000 mm-es kerület mértani összekötő vonalát használják a motorházfedél szélének referenciavonalaként, abban az oldalsó pozícióban. E rendelet alkalmazásában a lökhárító felső szélét is a motorházfedél széle referenciavonalának kell tekinteni, ha a fenti eljárás alatt az egyenes rúd azt érinti;
 - 1.3. „1 000 mm-es kerület”: az a mértani összekötő vonal, amelyet egy 1 000 mm hosszú hajlékony szalag egyik vége ír le az elülső felső felületen, ha függőlegesen a jármű elülső és hátsó síkjában tartják, és átvezetik a motorházfedél-lökhárítón és az elülső védelmi rendszeren. A szalag a művelet során megfeszített állapotban van, egyik vége vízszintesen a lökhárító elülső felülete alatt érinti a talaj referenciavonalát, a másik vége pedig az elülső felső felülettel érintkezik. A jármű normál menethelyzetben van;
 - 1.4. „motorházfedél felső része”: a szélvédő és az A-oszlopok előtti valamennyi külső szerkezeti elem felső felülete. Ez magában foglalja többek között a motorházfedelet, a sárvédőket, a szellőzőnyílásokat, az ablaktörő tengelyét és a szélvédő alsó keretét;
 - 1.5. „elülső felső felület”: a szélvédő és az A-oszlopok előtt található valamennyi külső szerkezeti elem felső felülete;
 - 1.6. „a talaj referenciavonala”: a talajszinttel párhuzamos vízszintes sík, amely a normál menethelyzetben nyugalmi állapotban lévő, sík felületen, kézfékkal rögzített jármű számára a talajszintet képviseli;
 - 1.7. „normál menethelyzet”: a jármű azon állapota, amikor a talajon menetkész állapotban van, a gumiabroncsok a javasolt nyomásra vannak felfújva, az első kerekek egyenes helyzetben vannak, a jármű működéséhez szükséges összes folyadék maximális mértékben fel van töltve, a jármű gyártója által biztosított összes alapszerelés be van szerelve, a vezetőülést 75 kg tömeggel terhelték és az elülső utasülés is 75 kg tömeggel van terhelve, a felfüggesztés a gyártó által megadott normál üzemeltetési körülmények közötti 40 km/h vagy 35 km/h sebességű haladásra van beállítva (különösen az aktív felfüggesztéssel vagy automatikus szintszabályozással rendelkező járművek esetén);
 - 1.8. „szélvédő”: a járműnek a gépjárművek vezetőinek látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1977. szeptember 27-i 77/649/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ I. melléklete összes vonatkozó követelményének megfelelő üvegezett elülső felülete;
 - 1.9. „a fej terhelési kritériuma (HPC)”: az ütközés során meghatározott időtartam alatt tapasztalt legnagyobb gyorsulás mértéke. Az alábbi egyenlet segítségével számítható ki, a t₁-t₂ időintervallumtól függően a gyorsulásmérő által jelzett legnagyobb gyorsulás alapján:

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

Ebben a képletben „a” az eredő gyorsulás „g” többszörösében, és t₁, illetve t₂ az a (másodpercben kifejezett) két időbeli pillanat az ütközés során, amely meghatározza azt az időintervallumot, amikor a HPC értéke a legnagyobb. A legnagyobb érték számításánál azokat a HPC-értékeket, amelyeknél a (t₁-t₂) időintervallum nagyobb, mint 15 ms, figyelmen kívül kell hagyni.

(¹) HL L 267., 1977.10.19., 1. o.

- 1.10. „görbületi sugár”: egy olyan körívnek a sugara, amely az érintett elem lekerekítéséhez a legjobban illeszkedik.
2. A következő vizsgálatokat kell elvégezni a járműveken:
- 2.1. Lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- Az alábbi vizsgálatok egyikét kötelező elvégezni:
- a) alsó lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- a vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. A térd legnagyobb dinamikus meghajlási szöge nem haladhatja meg a 21,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyíró irányú elmozdulása nem haladhatja meg a 6,00 mm-t, és a sáncpont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 200 g-t;
- b) felső lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- a vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. Az ütközési erők pillanatnyi összege az idő vonatkozásában nem haladhatja meg a 7,5 kN-t és a vizsgálati ütközésmérő elhajlási nyomatéka nem haladhatja meg az 510 Nm-t.
- 2.2. Felső lábforma ütközése a motorháztető homlokéléhez:
- A vizsgálatot legfeljebb 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. Az ütközési erők pillanatnyi összege az idő vonatkozásában nem haladhatja meg a lehetséges 5,0 kN célértéket, a vizsgálati ütközésmérő elhajlási nyomatékát pedig feljegyzik, és összehasonlítják a lehetséges 300 Nm célértékkel.
- A vizsgálatot csak megfigyelési célokra végzik el, és az eredményeket teljeskörűen feljegyzik.
- 2.3. Gyermek/kistermetű felnőtt fejforma ütközése a motorháztető tetejéhez:
- A vizsgálatot 35 km/h ütközési sebesség mellett végzik el egy 3,5 kg-os vizsgálati ütközésmérő segítségével. A fej terhelési kritériuma (HPC) nem haladhatja meg az 1 000-et a motorháztető vizsgált területének 2/3-án és a 2 000-et a fennmaradó 1/3-án.
- 2.4. Felnőtt fejforma ütközése a szélvédőhöz:
- A vizsgálatot 35 km/h ütközési sebesség mellett végzik el egy 4,8 kg-os vizsgálati ütközésmérő segítségével. A HPC-t feljegyzik, és összehasonlítják a lehetségesen megcélzott 1 000-es értékkel.
- A vizsgálatot csak megfigyelési célokra végzik el, és az eredményeket teljeskörűen feljegyzik.
3. A következő vizsgálatokat kell elvégezni a járműveken:
- 3.1. Lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- Az alábbi vizsgálatok egyikét kötelező elvégezni:
- a) alsó lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- a vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. A térd legnagyobb dinamikus meghajlási szöge nem haladhatja meg a 19,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyíró irányú elmozdulása nem haladhatja meg a 6,00 mm-t, és a sáncpont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 170 g-t.
- Emellett a gyártó lökhárító-vizsgálati szélességeket jelölhet ki összesen 264 mm-ig bezárólag, ahol a sáncpont felső részén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 250 g-t;
- b) felső lábforma ütközése a lökhárítóhoz:
- a vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. Az ütközési erők pillanatnyi összege az idő vonatkozásában nem haladhatja meg a 7,5 kN-t és a vizsgálati ütközésmérő elhajlási nyomatéka nem haladhatja meg az 510 Nm-t.

- 3.2. Felső lábforma ütközése a motorháztető homlokéléhez:
- A vizsgálatot 40 km/óraig terjedő ütközési sebességgel kell végrehajtani. Az ütközési erők pillanatnyi összegét az idő vonatkozásában össze kell hasonlítani egy 5,0 kN legnagyobb lehetséges értékkel, és a vizsgálati ütközésmérő elhajlási nyomatékát pedig egy 300 Nm legnagyobb lehetséges értékkel.
- A vizsgálatot csak megfigyelési célokra végzik el, és az eredményeket teljeskörűen feljegyzik.
- 3.3. Gyermek/kistermetű felnőtt fejforma ütközése a motorháztető tetejéhez:
- A vizsgálatot 35 km/h ütközési sebesség mellett végzik el egy 3,5 kg-os vizsgálati ütközésmérő segítségével. A HPC-nek meg kell felelnie a 3.5. pont követelményeinek.
- 3.4. Felnőtt fejforma ütközése a motorháztető tetejéhez:
- A vizsgálatot 35 km/h ütközési sebesség mellett végzik el egy 4,5 kg-os vizsgálati ütközésmérő segítségével. A HPC-nek meg kell felelnie a 3.5. pont követelményeinek.
- 3.5. A rögzített HPC nem haladhatja meg az 1 000-et a gyermekfejforma vizsgált területének felén és az 1 000-et a kombinált gyermek és felnőtt fejforma vizsgált területének 2/3-án. A fennmaradó területeken a HPC egyik fejforma esetében sem haladhatja meg az 1 700-at.
4. A következő vizsgálatokat kell elvégezni a járműveken:
- 4.1. A blokkolásgátló fékrendszer (ABS) bekapcsolási pontjának meghatározását segítő referenciavizsgálatot.
- 4.2. A fékasszisztensrendszer helyes működését és az azt ellenőrző vizsgálatot, hogy biztosítja-e a járművel elérhető legnagyobb lassulási jellemzőket.
5. A következő vizsgálatokat kell elvégezni az elülső védelmi rendszereken (FPS):
- 5.1. Az 5.1.1. vagy 5.1.2. pontban alább meghatározott, lábformával végzett vizsgálatok valamelyikének elvégzése kötelező:
- 5.1.1. Alsó lábforma ütközése az elülső védelmi rendszerhez:
- Valamennyi vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el.
- 5.1.1.1. A 2. szakasz követelményeinek megfelelő járművekre történő felszerelés céljából jóváhagyott elülső védelmi rendszerek esetében a térd legnagyobb dinamikus meghajlási szöge nem haladhatja meg a 21,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyíró irányú elmozdulása nem haladhatja meg a 6,00 mm-t, és a sípcsont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 200 g-t.
- 5.1.1.2. A 3. szakasz követelményeinek megfelelő járművekre történő felszerelés céljából jóváhagyott elülső védelmi rendszerek esetében a térd legnagyobb dinamikus meghajlási szöge nem haladhatja meg a 19,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyíró irányú elmozdulása nem haladhatja meg a 6,00 mm-t, és a sípcsont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 170 g-t.
- 5.1.1.3. A 2. vagy 3. szakaszban foglaltaknak nem megfelelő járművekre történő felszerelés céljából jóváhagyott elülső védelmi rendszerek esetében az 5.1.1.1. és 5.1.1.2. pontokban meghatározott vizsgálati követelmények helyébe 5.1.1.3.1. vagy az 5.1.1.3.2. pont vizsgálati követelményei léphetnek.
- 5.1.1.3.1. A térd legnagyobb dinamikus meghajlási szöge nem haladhatja meg a 24,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyíró elmozdulása nem haladhatja meg a 7,5 mm-t, és a sípcsont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 215 g-t.
- 5.1.1.3.2. Kettős vizsgálatokat kell elvégezni a járműn, egyet felszerelt elülső védelmi rendszerrel, a másikat pedig felszerelt elülső védelmi rendszer nélkül. A kettős vizsgálatokat a jóváhagyást végző illetékes hatóság által jóváhagyott, egymással egyenértékű helyszíneken kell végrehajtani. Rögzíteni kell a legnagyobb dinamikus térdhajlítási szög, a térd legnagyobb dinamikus nyírási elmozdulása és a sípcsont felső végén mért gyorsulás értékét. Az elülső védelmi rendszerrel felszerelt járművön rögzített érték egyik esetben sem haladhatja meg az elülső védelmi rendszer nélküli járműnél rögzített érték 90 %-át.

- 5.1.2. Felső lábforma ütközése az elülső védelmi rendszerhez:
- Valamennyi vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el.
- 5.1.2.1. Az ütközési erők pillanatnyi összege az idő vonatkozásában nem haladhatja meg a 7,5 kN-t és a vizsgálati ütközésmérő elhajlási nyomatéka nem haladhatja meg az 510 Nm-t.
- 5.1.2.2. A 2. vagy 3. szakaszban foglaltaknak nem megfelelő járművekre történő felszerelés céljából jóváhagyott elülső védelmi rendszerek esetében az 5.1.2.1. pontban meghatározott vizsgálati követelmények helyébe az 5.1.2.2.1. vagy az 5.1.2.2.2. pont vizsgálati követelményei léphetnek.
- 5.1.2.2.1. Az ütközési erők adott időben fellépő pillanatnyi összege nem haladhatja meg a 9,4 kN-t, és a próbatestre ható hajlítónyomaték nem lehet nagyobb 640 Nm-nél.
- 5.1.2.2.2. Kettős vizsgálatokat kell elvégezni a járműn, egyet felszerelt elülső védelmi rendszerrel, a másikat pedig felszerelt elülső védelmi rendszer nélkül. A kettős vizsgálatokat a jóváhagyó illetékes hatóság által elfogadott, egymással egyenértékű helyszíneken kell végrehajtani. Rögzíteni kell az ütközési erők pillanatnyi összegének és a hajlítónyomatéknak a próbatesten mért értékét. Az elülső védelmi rendszerrel felszerelt járművön rögzített érték egyik esetben sem haladhatja meg az elülső védelmi rendszer nélküli járműnél rögzített érték 90 %-át.
- 5.2. Felső lábforma ütközése az elülső védelmi rendszer homlokéléhez.
- A vizsgálatot 40 km/h ütközési sebesség mellett végzik el. Az ütközés erejének az ütköző rész felső és alsó végére az idő függvényében számított pillanatnyi összege nem haladhatja meg az 5,0 kN lehetséges célértéket, a vizsgálati ütközésmérő részen pedig a hajlítónyomaték nem lépheti túl a 300 Nm lehetséges célértéket. A két eredményt kizárólag ellenőrzési célból lehet rögzíteni.
- 5.3. Gyermekek/kistermetű felnőtt fejforma ütközése az elülső védelmi rendszerhez.
- Ezt a vizsgálatot 35 km/h ütközési sebességnél végzik, 3,5 kg-os gyermek/kistermetű felnőttfej formájú próbatesttel. A gyorsulásmérő idősorainak eredőjéből számított HPC egyik esetben sem haladhatja meg az 1 000-et.
6. Az elülső védelmi rendszerek kialakítására és felszerelésére vonatkozó rendelkezések:
- 6.1. Az alábbi követelmények az új járművekre gyárilag felszerelt elülső védelmi rendszerekre és a bizonyos járművekre önálló műszaki egységként felszerelt elülső védelmi rendszerekre vonatkoznak.
- 6.1.1. Az elülső védelmi rendszerek alkatrészeit olyan módon kell megtervezni, hogy valamennyi 100 mm-es körben elérhető merev felület görbületi sugara legalább 5 mm legyen.
- 6.1.2. Az elülső védelmi rendszer össztömege – a tartószerkezeteket és rögzítéseket is beleértve – nem haladhatja meg azon jármű maximális tömegének 1,2 %-át, amelyhez tervezték, és legfeljebb 18 kg lehet.
- 6.1.3. A járműre felszerelt elülső védelmi rendszer legfeljebb 50 mm-rel haladhatja meg a motorházfedél elülső éle referenciavonalának magasságát.
- 6.1.4. Az elülső védelmi rendszer nem haladhatja meg azon jármű szélességét, amelyre felszerelték. Amennyiben az elülső védelmi rendszer teljes szélessége nagyobb, mint a jármű szélességének 75 %-a, a beszorulás veszélyének minimalizálása érdekében a rendszer széleit a külső felület felé kell befordítani. Ez az előírás teljesítettnek tekinthető, ha az elülső védelmi rendszer süllyesztett vagy a felépítménybe van integrálva, illetve a rendszer széleit olyan módon fordították el, hogy 100 mm-es körben nem elérhető, és a rendszer széle és az azt körülvevő felépítmény közötti rés nem haladja meg a 20 mm-t.
- 6.1.5. A 6.1.4. pontban foglaltak szerint az elülső védelmi rendszer alkatrészei és az alatta lévő külső alapfelület közötti rés nem haladhatja meg a 80 mm-t. Az alaptest általános körvonalának helyenkénti megszakadását (rácsok nyílásai, levegőbemeneti nyílások stb.) nem kell figyelembe venni.
- 6.1.6. A jármű bármely oldalsó pontján, a jármű lökhárítójának védelmi hatásait megőrizendő, a lökhárító legelöl lévő része és az elülső védelmi rendszer legelöl lévő része közötti hosszirányú távolság nem haladhatja meg az 50 mm-t.
- 6.1.7. Az elülső védelmi rendszer nem csökkentheti jelentősen a lökhárító hatékonyságát. Ez az előírás teljesítettnek tekinthető, ha az elülső védelmi rendszer függőleges alkatrészei közül legfeljebb kettő, vízszintes alkatrészei közül pedig egy sem fedti át a lökhárítót.

- 6.1.8. Az elülső védelmi rendszer nem dőlhet a függőlegeshez képest előre. Az elülső védelmi rendszer felső részei felfelé vagy hátrafelé (a szélvédő felé) nem nyúlhatnak túl 50 mm-nél nagyobb mértékben a jármű motorházfedele szélének referenciavonalán, amelyet az elülső védelmi rendszer leszerelt állapotában kell meghatározni.
- 6.1.9. Az elülső védelmi rendszer rögzítése nem veszélyeztetheti a gépjárművekre vonatkozó más típus-jóváhagyási előírásoknak való megfelelést.
7. A 2., 3. és 5. szakasztól eltérve az illetékes jóváhagyó hatóság úgy tekintheti, hogy az ebben a dokumentumban előírt vizsgálatok követelményei az ezen melléklet alapján elvégzett másik vizsgálat követelményei szerint elvégzett egyenértékű vizsgálattal teljesültek.
-

*II. MELLÉKLET***A gyártó által benyújtandó adatleíró ívek mintái**

1. rész

Járműnek a gyalogosok védelme tekintetében történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó adatleíró ív

2. rész

Jármű elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos EK-típusjóváhagyásával kapcsolatos adatleíró ív

3. rész

Az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerek EK-típusjóváhagyásával kapcsolatos adatleíró ív

1. RÉSZ

MINTA

... sz. adatleíró ív valamely jármű a gyalogosok védelmének tekintetében történő EK-típusjóváhagyására vonatkozóan

A következő adatokat szükség esetén három példányban kell megadni, és tartalomjegyzéket is mellékelni kell. A megfelelő méretarányú és részletezettségű rajzokat A4-es formátumban vagy A4-es formátumra hajtogatva kell benyújtani. A fényképeknek, ha vannak, megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel rendelkeznek, az azok teljesítményére vonatkozó információt is meg kell adni.

0. ÁLTALÁNOS

0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):

0.2. Típus:

0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (ha rendelkezésre áll):

0.3. Típusazonosítási jelek, ha jelölve vannak a járművön ^(b) ⁽¹⁾

0.3.1. A jelölés helye:

0.4. Jármű-kategória ^(c):

0.5. A gyártó neve és címe:

0.8. Összeszerelő üzem(ek) neve és címe:

0.9. A gyártó képviselőjének neve és címe (ha van ilyen):

1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS FELÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ JELLEMZŐK

1.1. A reprezentatív jármű fényképei és/vagy rajzai:

1.6. A motor elhelyezkedése és elrendezése:

9. KAROSSZÉRIA

9.1. A karosszéria típusa:

9.2. A felépítéshez használt anyagok és módszerek:

9.23. Gyalogosok védelme

9.23.1. Mellékelni kell a jármű részletes leírását fényképekkel és/vagy rajzokkal a jármű (belső és külső) elülső részének felépítése, méretei, lényeges referenciavonalai és az azt alkotó anyagok vonatkozásában. A leírásnak tartalmaznia kell az esetlegesen beszerelt aktív védelmi rendszerek részleteit is.

2. RÉSZ

MINTA

... sz. adatleíró ív valamely jármű elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos EK-típusjóváhagyásáról

A következő adatokat szükség esetén három példányban kell megadni, és tartalomjegyzéket is mellékelni kell. A megfelelő méretarányú és részletezettségű rajzokat A4-es formátumban vagy A4-es formátumra hajtogatva kell benyújtani. A fényképeknek, ha vannak, megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, összetevők vagy önálló műszaki egységek különleges anyagokat alkalmaznak, meg kell adni a jellemzőikre vonatkozóan információkat.

0. ÁLTALÁNOS

0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):

0.2. Típus:

0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (ha rendelkezésre áll):

0.3. Típusazonosítási jelek, ha jelölve vannak a járművön ^(b) ⁽¹⁾

0.3.1. A jelölés helye:

0.4. Jármű-kategória ^(c):

0.5. A gyártó neve és címe:

0.7. Az EK-típus-jóváhagyási jel elhelyezésének helye és módja:

0.8. Összeszerelő üzem(ek) neve és címe:

0.9. A gyártó képviselőjének neve és címe (ha van ilyen):

1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS FELÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ JELLEMZŐK

1.1. A reprezentatív jármű fényképei és/vagy rajzai:

2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK: (kg-ban és mm-ben) (adott esetben a rajzokra való hivatkozással)

2.8. A gyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb tömeg:

2.8.1. E tömeg tengelyeken való megoszlása (max. és min.):

9. KAROSSZÉRIA

9.1. A karosszéria típusa:

9.24. Elülső védelmi rendszer

9.24.1. Általános elrendezés (rajzok vagy fényképek), amely jelzi az elülső védelmi rendszerek helyét és rögzítését:

- 9.24.2. Szükség esetén rajzok és/vagy fényképek a levegőbelépő rácsokról, a hűtőrácsról, a díszítő szegélyről, a jelvényekről, emblémákról és nyílásokról, valamint valamennyi kiemelkedésről és a külső felület elengedhetetlennek tekinthető részeiről (pl. világítóberendezés). Amennyiben az első mondatban felsorolt alkatrészek nem elengedhetetlenek, dokumentáció céljából fényképekkel is helyettesíthetők, amit szükség esetén a méretekre vonatkozó részletezéssel és/vagy szöveggel lehet kiegészíteni:
- 9.24.3. A szükséges rögzítések teljes részletezése és a rögzítéshez szükséges teljes körű utasítások, a forgatónyomatéokra vonatkozó előírásokat is beleértve:
- 9.24.4. A lökhárítók rajza:
- 9.24.5. A talaj vonalának rajza a jármű elülső végénél:

3. RÉSZ

MINTA

... sz. adatleíró ív az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerek EK-típusjóváahagyásával kapcsolatban

A következő adatokat szükség esetén három példányban kell megadni, és tartalomjegyzéket is mellékelni kell. A megfelelő méretarányú és részletezettségű rajzokat A4-es formátumban vagy A4-es formátumra hajtogatva kell benyújtani. A fényképeknek, ha vannak, megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, összetevők vagy önálló műszaki egységek különleges anyagokat alkalmaznak, meg kell adni a jellemzőikre vonatkozóan információkat.

0. ÁLTALÁNOS

0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):

0.2. Típus:

0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (ha rendelkezésre áll):

0.5. A gyártó neve és címe:

0.7. Az EK-típus-jóváahagyási jel rögzítésének helye és módja:

0.8. Összeszerelő üzem(ek) neve és címe:

0.9. A gyártó képviselőjének neve és címe (ha van ilyen):

1. A KÉSZÜLÉK LEÍRÁSA

1.1. Részletes műszaki leírás (fényképekkel vagy rajzokkal):

1.2. Összeszerelési és összeállítási utasítások, a szükséges forgatónyomaték megjelölésével:

1.3. Azon gépjárműtípusok felsorolása, amelyre felszerelhető:

1.4. Használatra vonatkozó korlátozások és a rögzítés feltételei:

^(b) Ha a jellemzők típusazonosításához olyan megjelölés tartozik, amelyek a jármű, az alkatrészek vagy önálló műszaki egységek típusleírásához ezen adatközlő lap szerint nem lényegesek, akkor ezeket a vonatkozó bizonylatokban a „?” szimbólummal jelöljük (például ABC-??123??).

^(c) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) II. melléklete A. szakaszában meghatározottak szerint (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁽¹⁾ Nem kívánt törlendő! (Előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha nem csak egy bejegyzés érvényes.)

*III. MELLÉKLET***EK-típusbizonyítványok mintái**

1. rész

Járműnek a gyalogosok védelmének tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány

2. rész

Elülső védelmi rendszerrel felszerelendő jármű típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány

3. rész

Az önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó EK-típus-jóváhagyási bizonyítvány

1. RÉSZ

MINTA

maximális formátum: A4 (210 × 297 mm)

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Az EK-típus-jóváhagyási hatóság bélyegzője

Közlemény egy adott járműtípusnak a gyalogosok védelmének tekintetében történő

- EK-típusjóváhagyásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának megtagadásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

tekintettel a 2009. január 14-i 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre, végrehajtva ...,

amelyet legutóbb a .../.../EK rendelet ⁽²⁾ módosított,

EK-típusjóváhagyás száma:

A meghosszabbítás indoka:

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):
- 0.2. Típus:
 - 0.2.1. Kereskedelmi név (ha rendelkezésre áll):
- 0.3. Típusazonosítási jelek, ha jelölve vannak a járművön ⁽³⁾:
 - 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. Jármű-kategória ⁽⁴⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe(i):
- 0.9. A gyártó megbízottjának (ha van) neve és címe:

II. RÉSZ

1. Kiegészítő információk (ha szükséges) (lásd a kiegészítést)
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős vizsgáló intézmény:
3. A vizsgálati jelentés időpontja:
4. A vizsgálati jelentés száma:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽²⁾ Illesszék be a módosító rendelet számát.

⁽³⁾ Ha a típusazonosító ismertetőjel olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a tájékoztatóban „?” jellel kell helyettesíteni. (például ABC??123??).

⁽⁴⁾ A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) II. melléklete A. szakaszában meghatározottak szerint (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

5. Megjegyzések (ha vannak) (lásd a kiegészítést)
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:

Mellékletek: Tájékoztató csomag.
Vizsgálati jelentés.

Kiegészítés a ... sz. EK-típusbizonyítványhoz járműnek a 78/2009/EK rendelet értelmében
a gyalogosok védelmének tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozóan

1. További információk
 - 1.1. A járműtípus rövid leírása szerkezetére, méreteire, beépítési vonalaira és szerkezeti anyagaira vonatkozóan:
 - 1.2. A motor helye: elől/hátul/középen ⁽¹⁾
 - 1.3. Meghajtás: első kerék/hátsó kerék ⁽¹⁾
 - 1.4. A vizsgálatra bocsátott jármű tömege (a 78/2009/EK rendelet I. mellékletének 1.7. pontja szerint):
 - Első tengely:
 - Hátsó tengely:
 - Összesen:
 - 1.5. Vizsgálati eredmények a 78/2009/EK rendelet I. mellékletében meghatározott követelmények szerint.
 - 1.5.1. A 2. szakasz vizsgálati eredményei:

Vizsgálat	Rögzített érték		Megfelelt/nem felelt meg ⁽¹⁾
Alsó lábforma ütközése a lökhárítóhoz (ha elvégezték)	Behajlási szög	..... fok	
	Nyíró elmozdulás	..... mm	
	Gyorsulás a sípcsontnál	..... g	
Felső lábforma ütközése a lökhárítóhoz (ha elvégezték)	Az ütközési erők összege	..... kN	
	Hajlítónyomaték	..... Nm	
Felső lábforma ütközése a motorháztető homlokéléhez	Az ütközési erők összege	..... kN	⁽²⁾
	Hajlítónyomaték	..... Nm	⁽²⁾
Gyermek/kistermetű felnőtt fejforma (3,5 kg) ütközése a motorháztető tetejé- hez	HPC-értékek az „A” zónában (12 eredmény ⁽³⁾)		
	HPC-értékek a „B” zónában (6 eredmény ⁽³⁾)		
Felnőtt fejforma (4,8 kg) ütközése a szél- védőhöz:	HPC-értékek (5 eredmény ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ A 78/2009/EK rendelet I. mellékletének 2. részében meghatározott értékek alapján.

⁽²⁾ Csak ellenőrzés céljára.

⁽³⁾ A Bizottság [végrehajtási jogszabályának] megfelelően.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

1.5.2. A 3. szakasz vizsgálati eredményei:

Vizsgálat	Rögzített érték		Megfelelt/nem felelt meg ⁽¹⁾
Alsó lábforma ütközése a lökhárítóhoz (ha elvégezték)	Behajlási szög	..... fok	
	Nyíró elmozdulás	..... mm	
	Gyorsulás a sípcsontonál	..... g	
Felső lábforma ütközése a lökhárítóhoz (ha elvégezték)	Az ütközési erők összege	..... kN	
	Hajlítónyomaték	..... Nm	
Felső lábforma ütközése a motorháztető homlokéléhez	Az ütközési erők összege	..... kN	⁽²⁾
	Hajlítónyomaték	..... Nm	⁽²⁾
Gyermek/kistermetű felnőtt fejforma (3,5 kg) ütközése a motorháztető tetejéhez	HPC-értékek (9 eredmény ⁽³⁾)		
Felnőtt fejforma (4,5 kg) ütközése a motorháztető tetejéhez	HPC-értékek (9 eredmény ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ A 78/2009/EK rendelet I. mellékletének 3. szakaszában meghatározott értékek alapján.

⁽²⁾ Csak ellenőrzés céljára.

⁽³⁾ A Bizottság [végrehajtási jogszabályának] megfelelően.

Észrevételek: (pl. érvényes jobbkormányos és balkormányos járművekre)

1.5.3. A 4. szakasz követelményei:

A beszerelt fékasszisztensrendszer részletei ⁽¹⁾	
Észrevételek ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Közölje a rendszer működési módjának részleteit.

⁽²⁾ Közölje a rendszer ellenőrzésére elvégzett vizsgálatok részleteit.

2. RÉSZ

MINTA

maximális formátum: A4 (210 × 297 mm)

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Az EK-típus-jóváhagyási hatóság bélyegzője

Közlemény egy adott járműtípus elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos

- EK típusjóváhagyásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának megtagadásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

tekintettel a 2009. január 14-i 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre, végrehajtva ...,

amelyet legutóbb a(z) .../.../EK rendelet ⁽²⁾ módosított,

EK-típusjóváhagyás száma:

A meghosszabbítás oka:

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):
- 0.2. Típus
 - 0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (ha rendelkezésre áll):
- 0.3. Típusazonosítási jelek, ha jelölve vannak a járművön ⁽³⁾:
 - 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.4. Jármű-kategória ⁽⁴⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Az EK-típus-jóváhagyási jel elhelyezésének helye és módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe:
- 0.9. A gyártó megbízottjának (ha van) neve és címe:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽²⁾ Illesszék be a módosító rendelet számát.

⁽³⁾ Ha a típusazonosító ismertetőjel olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a tájékoztatóban „?” jellel kell helyettesíteni. (például ABC??123??).

⁽⁴⁾ A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) II. melléklete A. szakaszában meghatározottak szerint (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

II. RÉSZ

1. Esetleges kiegészítő adatok: lásd a függelék
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős vizsgáló intézmény:
3. A vizsgálati jelentés időpontja:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. (Esetleges) megjegyzések: lásd a függelék
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:

Mellékletek: Tájékoztató csomag.
Vizsgálati jelentés.

Kiegészítés a ... sz. EK-típusbizonyítványhoz valamely jármű elülső védelmi rendszerrel való felszerelésével kapcsolatos típusjóváhagyásról a 78/2009/EK rendeletre tekintettel

1. (Esetleges) kiegészítő információk:
2. Észrevételek:
3. Vizsgálati eredmények a 78/2009/EK rendelet I. mellékletének 5. szakaszában meghatározott követelmények szerint.

Vizsgálat	Rögzített érték	Megfelelt/nem felelt meg
Alsó lábszárt modellező ütközésmérő – elülső védelmi rendszer – 3 vizsgálati pozíció (ha elvégezték)	Behajlási szög	..... fok
	Nyíró elmozdulás	..... mm
	Gyorsulás a sípcsontnál	..... g
Felső lábszárt modellező ütközésmérő – elülső védelmi rendszer – 3 vizsgálati pozíció (ha elvégezték)	Az ütközési erők összege	..... kN
	Hajlítónyomaték	..... Nm
Felső lábszárt modellező ütközésmérő – az elülső védelmi rendszer belépőéle – 3 vizsgálati pozíció (csak figyelemmel kísérés)	Az ütközési erők összege	..... kN
	Hajlítónyomaték	Nm
Gyermek/alacsony felnőtt fejét modellező ütközésmérő (3,5 kg) – elülső védelmi rendszer	HPC-értékek (legalább 3 érték)	

3. RÉSZ

MINTA

maximális formátum: A4 (210 × 297 mm)

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Az EK-típus-jóváhagyási hatóság bélyegzője

Közlemény egy önálló műszaki egységként szállítandó elülső védelmi rendszer

- EK típusjóváhagyásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának megtagadásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyásának visszavonásáról ⁽¹⁾

tekintettel a 2009. január 14-i 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre, végrehajtva ...,

amelyet legutóbb a(z) .../.../EK rendelet ⁽²⁾ módosított,

EK-típusjóváhagyás száma:

A meghosszabbítás oka:

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve):
- 0.2. Típus:
- 0.3. Típusazonosító, ha jelölték az elülső védelmi rendszeren ⁽³⁾:
 - 0.3.1. A jelölés helye:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Az EK-jóváhagyási jel rögzítésének helye és módja:
- 0.8. Összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.9. A gyártó megbízottjának (ha van) neve és címe:

II. RÉSZ

1. További tájékoztatás: lásd a függelék
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős vizsgáló intézmény:
3. A vizsgálati jelentés időpontja:

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽²⁾ Illesszék be a módosító rendelet számát.

⁽³⁾ Ha a típusazonosító ismertetőjel olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az ezen adatközlő lapon megjelölt jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a tájékoztatóban „?” jellel kell helyettesíteni. (például ABC??123??).

4. A vizsgálati jelentés száma:
5. (Esetleges) megjegyzések: lásd a függelék
6. Hely:
7. Dátum:
8. Alíráás:

Mellékletek: Tájékoztató csomag.
Vizsgálati jelentés.

Kiegészítés a ... sz. EK-típus-jóváhagyási bizonyítványhoz önálló műszaki
egységként szállítandó elülső védelmi rendszertípusra vonatkozóan tekintettel a
78/2009/EK rendeletre

1. Kiegészítő információk
 - 1.1. A rögzítés módja:
 - 1.2. Összeszerelési és összeállítási utasítások:
 - 1.3. Azon járművek listája, amelyekre az elülső védelmi rendszer rögzíthető, a használatukra vonatkozó korlátozások és a rögzítés szükséges feltételei:
.....
2. Észrevételek:
3. Vizsgálati eredmények a 78/2009/EK rendelet I. mellékletének 5. szakaszában meghatározott követelmények szerint.

Vizsgálat	Rögzített érték		Megfelelt/nem felelt meg
Alsó lábszárt modellező ütközésmérő – elülső védelmi rendszer – 3 vizsgálati pozíció (ha elvégezték)	Meghajlási szög	..... fok	
	Nyíró elmozdulás	..... mm	
	Gyorsulás a sípcsontnál	..... g	
Felső lábszárt modellező ütközésmérő – elülső védelmi rendszer – 3 vizsgálati pozíció (ha elvégezték)	Az ütközési erők összege	..... kN	
	Hajlítónyomaték	..... Nm	
Felső lábszárt modellező ütközésmérő – az elülső védelmi rendszer belépőjele – 3 vizsgálati pozíció (csak figyelemmel kísérés)	Az ütközési erők összege	..... kN	
	Hajlítónyomaték	Nm	
Gyermek/alcsony felnőtt fejét modellező ütközésmérő (3,5 kg) – elülső védelmi rendszer	HPC-értékek (legalább 3 érték)		

IV. MELLÉKLET

EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI JEL

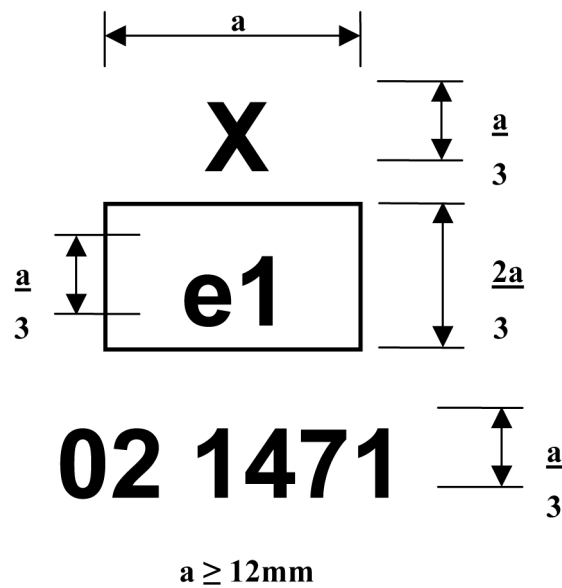
1. E jel az alábbiakból áll:
 - 1.1. egy négyzet és benne egy kis „e” betű, amelyet az EK-típusjóvá hagyást kiadó tagállam megkülönböztető száma vagy betűjele(i) követ(nek):

—	1	Németország
—	2	Franciaország
—	3	Olaszország
—	4	Hollandia
—	5	Svédország
—	6	Belgium
—	7	Magyarország
—	8	Cseh Köztársaság
—	9	Spanyolország
—	11	Egyesült Királyság
—	12	Ausztria
—	13	Luxemburg
—	17	Finnország
—	18	Dánia
—	19	Románia
—	20	Lengyelország
—	21	Portugália
—	23	Görögország
—	24	Írország
—	26	Szlovénia
—	27	Szlovákia
—	29	Észtország
—	32	Lettország
—	34	Bulgária
—	36	Litvánia
—	49	Ciprus
—	50	Málta
 - 1.2. Közvetlenül a négyzet mellett a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében hivatkozott típus-jóvá hagyási szám 4. szakaszában található „jóvá hagyási alapszám”, amelyet e rendelet az EK-típusjóvá hagyás odaítélésének napján legutóbbi jelentős technikai módosítására utaló kétjegyű sorszám előz meg. E rendeletben ez a sorszám a 02.
 - 1.3. A négyzet felett elhelyezkedő következő kiegészítő betűjelek:
 - 1.3.1. „A” jelzi, hogy az elülső védelmi rendszert az I. melléklet 5.1.1.1. pontja követelményeinek megfelelően hagyták jóvá, és alkalmas az I. melléklet 2. szakaszának megfelelő járművekre történő felszerelésre.
 - 1.3.2. „B” jelzi, hogy az elülső védelmi rendszert az I. melléklet 5.1.1.2. pontja követelményeinek megfelelően hagyták jóvá, és alkalmas az I. melléklet 3. szakaszának megfelelő járművekre történő felszerelésre.

- 1.3.3. „X” jelzi, hogy az elülső védelmi rendszert a láb formájú próbatesttel végzett vizsgálatok tekintetében az I. melléklet 5.1.1.3. vagy 5.1.2.2. pontja által engedélyezett eltérés értelmében hagyták jóvá, és csak olyan járművekhez alkalmas, amelyek nem felelnek meg sem az I. melléklet 2., sem annak 3. szakaszában foglaltaknak.
 - 1.4. Az EK-típus-jóváhagyási jelnek egyértelműen leolvashatónak, letörölhetetlennek és a járműn elhelyezve is jól láthatónak kell lennie.
 - 1.5. E melléklet függelékében található egy példa a típus-jóváhagyási jelre.
-

Függelék

Példa az EK-típus-jóváhagyási jelre



A fenti EK-típus-jóváhagyási jelet magán viselő eszköz egy, az e rendelet (02) alapján Németországban (e1) az 1471 típus-jóváhagyási alapszámon jóváhagyott elülső védelmi rendszerre vonatkozik.

Az „X” jelzi, hogy az elülső védelmi rendszert a láb formájú próbatessztel végzett vizsgálatok esetén az I. melléklet 5.1.1.3. vagy 5.1.2.2. pontja által engedélyezett eltérés értelmében hagyták jóvá.

V. MELLÉKLET

Módosítások a 2007/46/EK irányelvhez

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet 9.24. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„9.24. Elülső védelmi rendszerek

9.24.1. Általános elrendezés (rajzok vagy fényképek), amely jelzi az elülső védelmi rendszerek helyét és rögzítését:

9.24.2. Szükség esetén rajzok és/vagy fényképek a levegőbelépő rácsokról, a hűtőrácsról, a díszítőszegélyről, a jelvényekről, emblémákról és nyílásokról, valamint valamennyi kiemelkedésről és a külső felület elengedhetetlenek tekinthető részéről (pl. világítóberendezés). Amennyiben az első mondatban felsorolt alkatrészek nem elengedhetetlenek, dokumentáció céljából fényképekkel is helyettesíthetők, amit szükség esetén a méretekre vonatkozó részletezéssel és/vagy szöveggel lehet kiegészíteni:

9.24.3. A szükséges rögzítések teljes részletezése és a rögzítéshez szükséges teljes körű utasítások, a forgatónyomatokra vonatkozó előírásokat is beleértve:

9.24.4. A lökhárítók rajza:

9.24.5. A talaj vonalának rajza a jármű elülső végénél:”.

2. A III. melléklet I. részének 9.24. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„9.24. Elülső védelmi rendszerek

9.24.1. Általános elrendezés (rajzok vagy fényképek), amely jelzi az elülső védelmi rendszerek helyét és rögzítését:

9.24.3. A szükséges rögzítések teljes részletezése és a rögzítéshez szükséges teljes körű utasítások, a forgatónyomatokra vonatkozó előírásokat is beleértve:”.

3. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az I. részben:

i. Az 58. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„58. Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet	L 35, 2009.2.4., 1. o.	X			X”								
----------------------	---------------------	------------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

ii. A 7. lábjegyzetet el kell hagyni.

iii. Az I. rész 60. pontját el kell hagyni.

b) A függelékben:

i. Az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58. Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet	L 35, 2009.2.4., 1. o.	N/A (*)
----------------------	---------------------	------------------------	---------

(*) A járműre szerelt elülső védelmi rendszereknek meg kell felelniük a 78/2009/EK rendelet előírásainak, illetve típus-jóváhagyási számmal kell rendelkezniük, és azt fel kell tüntetni rajtuk.”

ii. A függelék 60. pontját el kell hagyni.

4. A VI. melléklet függeléke az alábbiak szerint módosul:

a) Az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58.	Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet”		
------	-----------------	----------------------	--	--

b) A 60. pontot el kell hagyni.

5. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1. függelékben:

i. az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58.	Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet	X	N/A (*)						
------	-----------------	---------------------	---	---------	--	--	--	--	--	--

(*) A járműre szerelt elülső védelmi rendszereknek meg kell felelniük a 78/2009/EK rendelet előírásainak, illetve típus-jóváhagyási számmal kell rendelkezniük, és azt fel kell tüntetni rajtuk.”

ii. A 60. pontot el kell hagyni.

b) A 2. függelékben:

i. Az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58.	Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet	N/A		N/A”						
------	-----------------	---------------------	-----	--	------	--	--	--	--	--	--

ii. A 60. pontot el kell hagyni.

c) A 3. függelékben:

i. Az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58.	Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet								X”
------	-----------------	---------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

ii. A 60. pontot el kell hagyni.

d) A 4. függelékben:

i. Az 58. pont helyébe a következő szöveg lép:

„58.	Gyalogosvédelem	78/2009/EK rendelet			N/A (*)					
------	-----------------	---------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(*) A járműre szerelt elülső védelmi rendszereknek meg kell felelniük a 78/2009/EK rendelet előírásainak, illetve típus-jóváhagyási számmal kell rendelkezniük, és azt fel kell tüntetni rajtuk.”

ii. A 60. pontot el kell hagyni.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 79/2009/EK RENDELETE

(2009. január 14.)

a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváahagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A belső piac olyan belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. Ebből a célból a gépjárművek átfogó közösségi típus-jóváahagyási rendszerét alkalmazzák. A hidrogénmeghajtás tekintetében a gépjárművek típusjóváahagyásának műszaki előírásait össze kell hangolni, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő előírások elfogadása, valamint biztosítva legyen a belső piac zavartalan működése és a magas szintű környezetvédelem és közbiztonság.

(2) Ez a rendelet a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („keretirányelv”) ⁽³⁾ alapján kidolgozott közösségi típus-jóváahagyási eljárás összefüggésében egy új, különálló rendelet. Az irányelv IV., VI. és XI. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(3) Az Európai Parlament kérését követően a gépjárművekre vonatkozó EK jogszabályokra új szabályozási megközelítést alkalmaztak. Ennek következtében ez a rendelet a hidrogénrendszerek és alkotórészeik típusjóváahagyásáról csak az alapvető rendelkezéseket határozza meg, míg a műszaki leírásokat a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat ⁽⁴⁾ rendelkezéseivel összhangban elfogadott végrehajtási intézkedésekkel kell előírni.

(4) A Bizottság hatáskörének ki kell terjednie különösen az előírások és a teszteljárások meghatározására a hidrogén tárolásának és felhasználásának új formái, a további hidrogén-alkotórészek és a meghajtási rendszer tekintetében. A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy a hidrogénüzemű járművek ütközésvédelme tekintetében egyedi eljárásokat, tesztek és előírásokat, illetve az integrált rendszerekre vonatkozóan biztonsági előírásokat határozzon meg. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében foglalt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A közlekedési ágazaton belül az egyik fő cél az kellene hogy legyen, hogy az egyre inkább környezetbarát járműveket egyre nagyobb arányban alkalmazzák. Továbbra is arra kellene törekedni, hogy ezekből a járművekből egyre több kerüljön piacra. Az alternatív üzemanyagokkal működő járművek bevezetése jelentős mértékben javíthatja a városok levegőjének minőségét és ebből következően a közegészség állapotát is.

(6) A hidrogénmeghajtás a járművek működésének jövőbeni, a nyersanyagok újrahasznosításán és a megújuló energiaforrásokon alapuló szennyezésmentes gazdaság irányába mutató „tisza” módja, ugyanis a hidrogénmeghajtású járművek nem bocsátanak ki sem szénalapú szennyező anyagokat, sem üvegházhatást okozó gázokat. Mivel a hidrogén azonban energiahordozó és nem energiaforrás, a hidrogénmeghajtás éghajlat-politikai haszna attól függ, hogy a hidrogént milyen forrásból nyerik. Ezért gondoskodni kell arról, hogy a hidrogént mint üzemanyagot fenntartható formában, a lehető legnagyobb mértékben megújuló energiaforrásokból állítsák elő, hogy a hidrogén gépjárműüzemanyagként való bevezetésének általános környezeti mérlege pozitív legyen.

⁽¹⁾ A 2008. július 9-i vélemény.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2008. szeptember 3-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2008. december 16-i határozata.

⁽³⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- (7) A CARS 21 magas szintű csoport végleges jelentésében megállapította, hogy „a gépjárművekre vonatkozó szabályok nemzetközi harmonizációjának fokozására irányuló erőfeszítéseket adott esetben fenn kell tartani annak érdekében, hogy bevonják a lényeges járműpiacokat, és hogy a harmonizációt kiterjesszék az eddig harmonizálatlan területekre, különösen az ENSZ/EGB 1958. és 1998. évi egyezményei keretében”. Ezzel az ajánlással összhangban a Bizottságnak továbbra is támogatnia kell a gépjárművekre vonatkozó nemzetközileg harmonizált előírásoknak az ENSZ/EGB égisze alatt történő kidolgozását. Különösen, ha a hidrogénüzemű és üzemanyagcellás járművekre vonatkozó globális műszaki előírást (GTR) fogadnak el, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az e rendeletben meghatározott előírásoknak a GTR-ben megállapított előírásokhoz való hozzáigazításának lehetőségét.
- (8) A hidrogénkeverékeket a tiszta hidrogén felhasználása felé vezető átmeneti üzemanyagként lehetne használni a hidrogénüzemű járművek bevezetésének megkönnyítése érdekében olyan tagországokban, amelyekben a földgáz-infrastruktúra jó. A Bizottságnak ezért ki kell dolgoznia a hidrogénből és földgázból/biométánból álló keverékek használatára vonatkozó előírásokat, különösen a hidrogén és a gáz a műszaki megvalósíthatóságot és a környezeti előnyöket figyelembe vevő keverési arányát.
- (9) A hidrogénüzemű járművek típus-jóváhagyási keretének meghatározása hatására a lehetséges felhasználók és a nyilvánosság jobban megbízna az új technológiában.
- (10) Ezért megfelelő keretet kell létrehozni annak érdekében, hogy az innovatív meghajtási technológiával rendelkező járművek és a környezetkímélő, alternatív üzemanyagokkal működő járművek hamarabb kerülhessenek forgalomba.
- (11) A gyártók nagy része jelentős összegeket fektet be a hidrogéntechnológia fejlesztésébe, és már meg is kezdték az ilyen járművek forgalomba hozatalát. Az elkövetkező években az összes gépjárműhöz mérten a hidrogénüzemű járművek aránya valószínűleg nőni fog. Következésképpen szükséges a hidrogénüzemű járművek biztonságára vonatkozó közös előírások meghatározása. Mivel a gyártók eltérő megközelítést alkalmazhatnak a hidrogénüzemű járművek fejlesztése során, a biztonsági előírásokat technológiásemleges módon kell meghatározni.
- (12) A hidrogénrendszerekre és alkotórészeikre vonatkozóan szükséges meghatározni azon biztonsági előírásokat, amelyek a típusjóváhagyás megszerzéséhez szükségesek.
- (13) A hidrogénüzemű jármű típusjóváhagyásához szükséges meghatározni a hidrogénrendszereknek és alkotórészeiknek a járműben történő üzembe helyezésére vonatkozó előírásokat.
- (14) Az üzemanyag sajátosságaiból adódóan a hidrogénüzemű járművek az autómentő szolgálatok részéről különleges bánásmódot igényelnek. Ezért előírásokat kell megállapítani az ilyen járművek világos és gyors azonosítására, amely lehetővé teszi az autómentő szolgálatok számára, hogy a járműben tárolt üzemanyagról információt szerezhessenek. Az azonosítás módjának egyrészt a célnak megfelelőnek, másrészt viszont olyan jellegűnek kell lennie, hogy az a lehető legkevésbé adjon okot aggodalomra a nagyközönség körében.
- (15) Fontos továbbá a gyártók számára kötelezettségek megállapítása arra vonatkozóan, hogy megfelelő intézkedéseket fogadjanak el a hidrogénüzemű járművek nem megfelelő üzemanyaggal való feltöltésének elkerülése érdekében.
- (16) A hidrogénüzemű járművek csak akkor lehetnek sikeresek a piacon, ha megfelelő töltőállomás-infrastruktúra áll rendelkezésre Európában. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia a hidrogénüzemű járművek egész Európára kiterjedő töltőállomás-hálózata kiépítésének támogatására irányuló megfelelő intézkedéseket.
- (17) Az innovatív kis járműveket, amelyek az EK típusjóváhagyási jogszabályai szerint L kategóriájú járművek, a hidrogén mint üzemanyag korai alkalmazóinak tekintik. A hidrogén e járművek számára történő bevezetése kevesebb erőfeszítést igényel, mivel a műszaki kihívás és a szükséges beruházási szint alacsonyabb, mint a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott M és N kategóriájú járművek esetében. A Bizottságnak legkésőbb 2010. január 1-jéig fel kell mérnie a hidrogénüzemű L kategóriájú járművek típusjóváhagyása szabályozásának lehetőségét.
- (18) Mivel e rendelet célját, azaz a hidrogénnel működő gépjárművekkel kapcsolatos közös műszaki előírások bevezetése által a belső piac megvalósítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani és ezért a fellépés nagyságrendje miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban e rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet meghatározza a hidrogénmeghajtású gépjárművek típusjóváhagyására, valamint a hidrogénrendszerek és alkotórészeik típusjóváhagyására vonatkozó előírásokat. Ez a rendelet egyben megállapítja az ilyen rendszerek és alkotórészeik üzembe helyezésének előírásait is.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet a következőkre alkalmazandó:

1. a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének A. részében meghatározott M és N kategóriájú hidrogénüzemű járművek, ideértve a járművek ütközésvédelmét és elektronikus biztonságát;
2. az M és N kategóriájú járművek számára tervezett, az I. mellékletben felsorolt alkotórészek;
3. az M és N kategóriájú járművek számára tervezett hidrogénrendszerek, ideértve a hidrogén tárolásának és felhasználásának új formáit.

3. cikk

Fogalom meghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „hidrogénüzemű jármű”: olyan gépjármű, amely meghajtásához hidrogént használ üzemanyagként;
- b) „meghajtási rendszer”: a jármű meghajtásához használt belső égésű motor vagy üzemanyagcella-rendszer;
- c) „hidrogénrendszer alkotórésze”: a hidrogéntartály és a hidrogénüzemű jármű minden olyan része, amely a hidrogénnel közvetlenül érintkezik, vagy a hidrogén rendszer részét képezi;
- d) „hidrogénrendszer”: hidrogénüzemű járművekre rögzített alkotórészek és kapcsolóelemek együttese, kivéve a meghajtási rendszereket és a segédhajtóműveket;
- e) „megengedett legnagyobb üzemi nyomás” (Maximum Allowable Working Pressure – MAWP): az a legnagyobb nyomás, amelynek egy adott alkotórészt ki lehet tenni, és amely alapján meghatározzák a szóban forgó alkotórész erejét;
- f) „névleges üzemi nyomás” (Nominal Working Pressure – NWP): tartályok vonatkozásában a 288 K (15 °C) állandó hőmérsékleten teli tartály mellett megállapított nyomás, vagy más alkotórészek vonatkozásában az a nyomásszint, amelyen az alkotórész általában működik;
- g) „belső tartály”: a hidrogéntartálynak az a része, amely a folyékony hidrogén használatára készült, és amely a kriogén (rendkívül alacsony hőmérsékletű) hidrogént tárolja.

(2) Az (1) bekezdés d) pontjának alkalmazásában a „hidrogénrendszerek” többek között a következőket tartalmazzák:

- a) használat-ellenőrzési és -irányítási rendszerek;

- b) a jármű üzemanyagfeltöltő rendszerei;

- c) túlfolyórendszerek;

- d) túlnyomás elleni védelmi rendszerek;

- e) a hőcserélő meghibásodásának érzékelőrendszerei.

4. cikk

A gyártók kötelezettségei

(1) A gyártók igazolják, hogy minden olyan új hidrogénüzemű jármű, amelyet a Közösségben adtak el, vettek nyilvántartásba vagy hoztak működésbe, illetve minden olyan hidrogénrendszer és alkotórésze, amelyet a Közösségben adtak el vagy hoztak működésbe, e rendelettel és végrehajtási intézkedéseivel összhangban típusjóváadásban részesült.

(2) A jármű típusjóváadása céljából a gyártó a hidrogénüzemű járművet olyan hidrogénrendszerekkel és alkotórészekkel látja el, amelyek megfelelnek az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben foglalt előírásoknak, és amelyeket e rendelettel és végrehajtási intézkedéseivel összhangban teszteltek és helyeztek üzembe.

(3) Az alkotórészek és a rendszerek típusjóváadása céljából a gyártó gondoskodik róla, hogy a hidrogénrendszerek és alkotórészeik megfelelnek az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben foglalt előírásoknak.

(4) A gyártóknak a jármű részletes leírásáról és tesztelési körülményeiről a jóváadást végző hatóságoknak megfelelő információkat kell szolgáltatniuk.

(5) A gyártók a hidrogén-alkotórészek és rendszerek ellenőrzése céljából a jármű teljes üzemi élettartama során információkat bocsátanak rendelkezésre.

5. cikk

A hidrogén-alkotórészekkel és rendszerekkel szemben támasztott általános követelmények

A gyártó biztosítja, hogy

- a) a hidrogén-alkotórészek és rendszerek megfelelően és biztonságosan működnek, valamint elektronikus, mechanikus, hőmérsékleti és kémiai szempontból az üzemi körülményeket szivárgás és látható eldeformálódás nélkül megbízhatóan bírják;

- b) a hidrogénrendszerek túlnyomás elleni védelmi rendszerrel vannak ellátva;

- c) a hidrogén alkotórészek és rendszerek azon részeihez használt anyagok, amelyek a hidrogénnel közvetlenül érintkeznek, a hidrogénnel kompatibilisek legyenek;
- d) a hidrogénrendszerek és alkotórészeik várható teljes üzemi élettartamuk során jól bírják a várható hőmérsékleti és nyomásviszonyokat;
- e) a hidrogén alkatrészek és rendszerek a végrehajtási intézkedésekben előírt üzemi hőmérsékletnek megbízhatóan ellenállnak;
- f) a hidrogén alkotórészek és rendszerek a végrehajtási intézkedésekkel összhangban jelöléssel vannak ellátva;
- g) a folyadékátfolyással működő alkotórészek az áramlás iránya egyértelműen fel van tüntetve;
- h) a hidrogén alkotórészeket és rendszereket úgy tervezték meg, hogy azok üzembe helyezhetőek legyenek a VI. mellékletben szereplő előírásoknak megfelelően.

6. cikk

A folyékony hidrogén használatára készült hidrogéntartályokkal szemben támasztott követelmények

A folyékony hidrogén használatára készült hidrogéntartályokat a II. mellékletben meghatározott tesztelési eljárásokkal összhangban tesztelik.

7. cikk

A folyékony hidrogén használatára tervezett, tartályon kívüli egyéb alkotórészekkel szemben támasztott követelmények

(1) A tartályon kívüli, folyékony hidrogén használatára készült egyéb alkotórészeket típusuknak megfelelően a III. mellékletben meghatározott tesztelési eljárásokkal összhangban tesztelik.

(2) A nyomáscsökkentő berendezéseket úgy tervezik meg, hogy azok biztosítsák, hogy a belső tartályban vagy egyéb alkotórészekben a nyomás ne haladja meg a megengedett mértéket. Az értékek a hidrogénrendszer megengedett legnagyobb üzemi nyomásához (MAWP) mérten vannak beállítva. A hőcserélő meghibásodását biztonsági rendszer jelzi.

8. cikk

A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett hidrogéntartályokkal szemben támasztott követelmények

(1) A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára készült hidrogéntartályokat a IV. melléklet 1. pontjának megfelelően osztályozzák.

(2) Az (1) bekezdésben említett tartályokat típusuknak megfelelően a IV. mellékletben meghatározott tesztelési eljárásokkal összhangban tesztelik.

(3) Biztosítják a tartály készítéséhez használt alapanyag valamennyi főbb tulajdonságának és tűrőképességének részletes leírását, ideértve az anyag tesztelésének eredményeit is.

9. cikk

A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett, tartályon kívüli egyéb hidrogén alkotórészekkel szemben támasztott követelmények

A tartályon kívüli, sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára készült egyéb hidrogén alkotórészeket típusuknak megfelelően az V. mellékletben meghatározott tesztelési eljárásokkal összhangban tesztelik.

10. cikk

A hidrogén alkotórészek és rendszerek üzembe helyezésével szemben támasztott általános követelmények

A hidrogén alkotórészeket és rendszereket a VI. mellékletben szereplő előírásoknak megfelelően helyezik üzembe.

11. cikk

Az alkalmazás menetrendje

(1) A 2011. február 24-i hatállyal kezdődően a nemzeti hatóságok megtagadják:

a) a hidrogénmeghajtással kapcsolatos indokok alapján új járművek közösségi vagy nemzeti típusjóváhagyását, ha az ilyen járművek nem felelnek meg az e rendeletben vagy annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek; és

b) az új típusú hidrogén-alkotórészek vagy rendszerek EK-típusjóváhagyását, ha az ilyen alkotórész vagy rendszer nem felel meg az e rendeletben vagy annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek.

(2) 2012. február 24-i hatállyal kezdődően a nemzeti hatóságok:

a) hidrogénmeghajtással kapcsolatos indokok alapján az új járművek esetében a megfelelőségi bizonyítványokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik, az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, eladását és üzembe helyezését megtiltják, ha az ilyen járművek nem felelnek meg az e rendeletben vagy annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek; és

b) megtiltják az új hidrogén alkotórészek és hidrogénrendszerek eladását és üzembe helyezését, ha az ilyen alkotórész vagy rendszer nem felel meg az e rendeletben vagy annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek.

(3) Az (1) és (2) bekezdések sérelme nélkül és a 12. cikk (1) bekezdése szerint elfogadott végrehajtási intézkedések hatálybalépését követően a gyártó kérelme esetén a nemzeti hatóságok:

- a) a hidrogénmeghajtással kapcsolatos indokok alapján nem utasítják el egy új járműtípus közösségi vagy nemzeti típusjóváahagyásának odaítélését, vagy az új típusú hidrogénalkotórészek vagy rendszerek EK-típusjóváahagyását, ha az ilyen járművek megfelelnek az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek; vagy
- b) nem tiltják meg új járművek nyilvántartásba vételét, eladását és üzembe helyezését, vagy az új hidrogénalkotórészek vagy rendszerek eladását és üzembe helyezését, ha az ilyen alkotórész vagy rendszer megfelel az e rendeletben és annak végrehajtási intézkedéseiben megállapított követelményeknek.

12. cikk

Végrehajtási intézkedések

(1) A Bizottság elfogadja a következő végrehajtási intézkedéseket:

- a) a hidrogénmeghajtás tekintetében a járművek, valamint a hidrogénrendszerek és alkotórészeik EK-típusjóváahagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezések;
- b) a gyártók által rendelkezésre bocsátandó információkra vonatkozó szabályok a típusjóváahagyás és a 4. cikk (4) és (5) bekezdésében említett ellenőrzés céljából;
- c) a II–V. mellékletben előírt tesztelési eljárások részletes szabályai;
- d) a VI. mellékletben meghatározott hidrogénalkotórészek és rendszerek üzembe helyezésével kapcsolatos követelményekre vonatkozó részletes szabályok;
- e) az 5. cikkben meghatározott, a hidrogénalkotórészek és rendszerek biztonságos és megbízható működésével kapcsolatos követelményekre vonatkozó részletes szabályok;
- f) a címkézés vagy a hidrogénüzemű jármű VI. melléklet 16. pontjában említett világos és gyors azonosítása egyéb módjának részletes szabályai.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(2) A Bizottság a következő végrehajtási intézkedéseket fogadhatja el:

- a) az előírások részletes leírása a következők bármelyikére vonatkozóan:
 - tiszta hidrogén vagy hidrogén-földgáz/biometán keverék használata,
 - a hidrogén tárolásának és felhasználásának új formái,
 - a jármű ütközésvédelme a hidrogén alkotórészek és rendszerek integritása tekintetében,
 - az integrált rendszerekre vonatkozó biztonsági előírások, amelyek kitérnek legalább a szivárgás érzékelésre és az öblítőgázzal kapcsolatos előírásokra,
 - elektromos szigetelés és elektronikus biztonság.

b) e rendelet alkalmazásához szükséges egyéb intézkedések.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

13. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2007/46/EK irányelv 40. cikke (1) bekezdése alapján létrehozott „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság (TCMV) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

14. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv IV., VI. és XI. melléklete e rendelet VII. mellékletével összhangban módosul.

15. cikk

A megfelelés elmulasztása esetén alkalmazandó szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet és végrehajtási intézkedései rendelkezéseinek a gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseket, és hozzák a szankciók végrehajtása érdekében szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ezekről a rendelkezésekről legkésőbb 2010. augusztus 24-ig, valamint a rendelkezéseket érintő valamennyi későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

(2) A szankciókkal sújtható szabálysértések közé legalább az alábbiak tartoznak:

- a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy a visszahíváshoz vezető eljárások során;
- b) a típusjóváhagyásra vagy a használat közbeni megfelelésre vonatkozó teszteredmények meghamisítása;
- c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek;
- d) adatokhoz való hozzáférés megtagadása;

e) hatástalanító berendezés használata.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendeletet 2011. február 24-től kell alkalmazni, a 11. cikk (3) bekezdése és a 12. cikk kivételével, amelyeket az e rendelet hatálybalépésének dátumával kezdődően kell alkalmazni, és a 11. cikk (2) bekezdése kivételével, amelyet az abban meghatározott dátumtól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2009. február 14-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről
az elnök
A. VONDRA

I. MELLÉKLET

A típusjóváahagyást igénylő hidrogén-alkotórészek listája

Amennyiben hidrogénüzemű járműben alkalmazásra kerülnek, a következő hidrogén-alkotórészek igényelnek típusjóváahagyást:

- a) folyékony hidrogén használatára készült alkotórészek:
1. tartály;
 2. automata elzárószelep;
 3. visszacsapó szelep vagy elzáró szelep (ha biztonsági berendezés);
 4. hajlékony üzemanyag-vezeték (ha az első automata elzárószelep vagy más biztonsági berendezés előtt);
 5. hőcserélő;
 6. manuális vagy automata szelep;
 7. nyomásszabályozó;
 8. nyomáscsökkentő szelep;
 9. nyomás-, hőmérséklet- és áramlásérzékelő (ha biztonsági berendezésként használják);
 10. feltöltő vezeték vagy töltőcsonk;
 11. hidrogénzivárgást érzékelő szenzorok.
- b) sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén 3,0 MPa névleges munkanyomásnál nagyobb nyomáson történő használatára készült alkotórészek:
1. tartály;
 2. automata elzárószelep;
 3. tartályrendszer;
 4. alkatrészek;
 5. hajlékony üzemanyag-vezeték;
 6. hőcserélő;
 7. hidrogénszűrő;
 8. manuális vagy automata szelep;
 9. elzáró szelep;
 10. nyomásszabályozó;
 11. nyomáscsökkentő berendezés;
 12. nyomáscsökkentő szelep;
 13. feltöltő vezeték vagy töltőcsonk;
 14. eltávolítható tárolórendszer-vezeték;
 15. a nyomás-, hőmérséklet-, hidrogén- és áramlásérzékelők (ha biztonsági berendezésként használatos);
 16. hidrogénzivárgást érzékelő szenzorok.
-

II. MELLÉKLET

A folyékony hidrogén használatára készült hidrogéntartályokra alkalmazandó tesztelési eljárások

A teszt típusa
Felszakadási próba
Tűzpróba
A maximális feltöltési szint tesztelése
Nyomáspróba
Szivárgásvizsgálat

A folyékony hidrogén használatára tervezett hidrogéntartályok típusjövahagyására alkalmazandó tesztelési eljárások a következőkre terjednek ki:

- Felszakadási próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály adott magas nyomás, azaz a felszakadási nyomás eléréséig (a biztonsági tényező megszorozva a MAWP-vel) megfelelően működik. A típusjövahagyás megszerzése érdekében a teszt során a tényleges felszakadási nyomás értékének meg kell haladnia az előírt minimális felszakadási nyomást.
- Tűzpróba: a próba célja annak biztosítása, hogy a tűzvédelmi rendszerrel ellátott, bizonyos égésnek kitett tartály nem szakad fel.
- A maximális feltöltési szint tesztelése: a teszt célja annak biztosítása, hogy a rendszer, amely kiküszöböli a tartály túltöltését, megfelelően működik, valamint hogy a feltöltés során a hidrogén szintjének hatására a nyomáscsökkentő berendezések sosem nyílnak ki.
- Nyomáspróba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály ellenáll bizonyos szintű magas nyomásnak. Ennek bebizonyítására a tartályban adott ideig adott értékű nyomást alakítanak ki. A próba után a tartályon nem látszódhat semmilyen látható eldeformálódás vagy szivárgás.
- Szivárgásvizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály bizonyos körülmények között nem kezd el szivárogni. Ennek bebizonyítására a tartályban névleges üzemi nyomást alakítanak ki. Nem észlelhető szivárgás sem repedéseken, sem nyílásokon, sem egyéb hasonló sérülésen.

III. MELLÉKLET

A folyékony hidrogén használatára készült hidrogéntartályokon kívüli egyéb alkotórészekre alkalmazandó tesztelési eljárások

HIDROGÉN-ALKOTÓRÉS Z	A TESZT TÍPUSA										
	Nyomáspróba	Külső szivárgás-vizsgálat	Tartóssági próba	Működési próba	Korrózióvizsgálat	Szárazhő-ellenállási próba	Ózon okozta elöregedés próba	Hőmérsékletciklus-teszt	Ciklikus nyomásvizsgálat	Hidrogénnel való kompatibilitási próba	Szelepfészek-szivárgási próba
Nyomás-csökkentő berendezések	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Szelepek	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Hőcserélők	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Feltöltő vezetékek vagy töltő-csonkok	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Nyomásszabályozók	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Érzékelők	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Hajlékony üzemanyagvezetékek	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

A hidrogénrendszer alkotórészeivel szemben támasztott egyedi követelmények mellett a tartályon kívüli egyéb alkotórészek típusjövahagyása érdekében alkalmazandó tesztelési eljárások a következők:

- Nyomáspróba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartalmú alkotórészek ellenállnak az alkotórész üzemi nyomásánál nagyobb nyomásnak. A nyomás bizonyos szintre történő növelése mellett az alkotórészen nem látszódhat semmiféle látható szivárgás, deformáció, törés vagy repedés.
- Külső szivárgásvizsgálat: a próba célja annak igazolása, hogy az alkotórész külső szivárgástól mentes, és nem látszódnak rajta lyukak.
- Tartóssági próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei folyamatosan megbízhatóan működnek. A próba adott hőmérsékleti és nyomásviszonyok mellett az alkotórészekre adott számú tesztciklus elvégzéséből áll. Egy tesztciklus az alkotórész szokásos működését (azaz egy kinyílás és egy bezáródás) jelenti.
- Működési próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei megbízhatóan működnek.
- Korrózióvizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei ellen tudnak állni a korrózióknak. Ennek bizonyítására az alkotórészeket bizonyos vegyi anyagokkal való érintkezésnek teszik ki.
- Szárazhő-ellenállás: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer nemfém alkotórészei ellen tudnak állni a magas hőmérsékletnek. Ennek bizonyítására az alkotórészeket a maximális üzemi hőmérsékletnek teszik ki.
- Ózon okozta elöregedés próba: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer nemfém alkotórészei ellen tudnak állni az ózon okozta elöregedésnek. Ennek bizonyítására az alkotórészeket magas ózonkoncentrációnak teszik ki.

- h) Hőmérsékletciklus-teszt: a teszt célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei ellenállnak az igen nagy hőmérsékletingadozásnak. Ennek bizonyítására az alkotórészeket adott ideig tartó hőmérsékletciklusoknak teszik ki a minimális üzemi hőmérséklettől egészen a maximális üzemi hőmérsékletig.
- i) Ciklikus nyomásvizsgálat: a teszt célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei ellenállnak az igen nagy nyomásingadozásnak. Ennek bizonyítására az alkotórészeket a légnyomásról a megengedett legnagyobb üzemi nyomásig (MAWP) történő nyomásemelkedésnek teszik ki, majd rövid idő alatt a nyomást újra légnyomásra csökkentik.
- j) Hidrogénnel való kompatibilitási próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer fémes alkotórészei (pl. hengerek és szelepek) a hidrogénnel való érintkezés hatására nem válnak töredezetté. Azokban az alkotórészekben, amelyek gyakori terhelési ciklusnak vannak kitéve, el kell kerülni azokat a körülményeket, amelyek helyileg túlzott igénybevételt és a szerkezetben egyre több kifáradás okozta repedést idézhetnek elő.
- k) Szelepfészek-szivárgási próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogénrendszer alkotórészei a hidrogénrendszer üzembe helyezésekor nem szivárognak.

IV. MELLÉKLET

A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára készült hidrogéntartályokra alkalmazandó tesztelési eljárások

A teszt típusa	Mely tartályokra alkalmazandó			
	1	2	3	4
Felszakadási próba	✓	✓	✓	✓
Ciklikus nyomásvizsgálat szobahőmérsékleten	✓	✓	✓	✓
LBB (törés előtti szivárgás) teljesítménypróba	✓	✓	✓	✓
Tűzpróba	✓	✓	✓	✓
Áthatolási vizsgálat	✓	✓	✓	✓
Vegyianyagpróba		✓	✓	✓
Meggyengített falú műanyag tartály terheléspróbája		✓	✓	✓
Gyorsított szakítófeszítési próba		✓	✓	✓
Ciklikus nyomásvizsgálat szobahőmérsékleten		✓	✓	✓
Ütőpróba			✓	✓
Szivárgásvizsgálat				✓
Permeációvizsgálat				✓
Csavarónyomatékpróba				✓
Ciklikus hidrogénnyomásvizsgálat				✓

1. A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett hidrogéntartályok osztályozása:
 1. típus Varratmentes fémtartály
 2. típus Abroncs bevonatú, varratmentes fémbélésű tartály
 3. típus Teljes bevonatú, varratmentes vagy hegesztett fémbélésű tartály
 4. típus Teljes bevonatú, nemfém bélésű tartály.
2. A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett hidrogéntartályok típusjövahagyására alkalmazandó tesztelési eljárások a következőkre terjednek ki:
 - a) Felszakadási próba: a próba célja a tartály felszakadásához szükséges nyomásérték megállapítása. Ennek érdekében a tartályban adott nyomást alakítanak ki, amely a tartály névleges üzemi nyomásánál magasabb. A tartály felszakadási nyomásának egy adott nyomásnál nagyobbak kell lennie. A tartály felszakadási nyomását feljegyzik, és azt a gyártó magánál tartja a tartály teljes üzemi élettartama során.
 - b) Ciklikus nyomásvizsgálat szobahőmérsékleten: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály ellenáll az igen nagy nyomásingadozásnak. Ennek bebizonyítására addig alakítanak ki ciklikusan bizonyos nyomásokat a tartályon, ameddig meg nem hibásodik, vagy amíg el nem ér egy bizonyos számú ciklust, amely során a nyomást adott értékre növelik, illetve csökkentik. A tartály nem hibásodhat meg az adott számú ciklus elérése előtt. A meghibásodásig elvégzett ciklusok számát, valamint a meghibásodás helyét és leírását dokumentálni kell. Az eredményeket a gyártó a tartály teljes üzemi élettartama alatt megőrzi.
 - c) Törés előtti szivárgás (Leak before break – LBB) teljesítménypróba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály elkezdi szivárogni, még mielőtt eltörik. Ennek bebizonyítására ciklikusan bizonyos nyomásokat alakítanak ki a tartályban, amely során a nyomást adott értékre növelik, illetve csökkentik. A vizsgált tartályok vagy szivárogni kezdenek, vagy bizonyos számú ciklust meghibásodás nélkül kibírnak. A meghibásodásig elvégzett ciklusok számát, valamint a meghibásodás helyét és leírását fel kell jegyezni.
 - d) Tűzpróba: a próba célja annak biztosítása, hogy a tűzvédelmi rendszerrel ellátott, bizonyos égésnek kitett tartály nem szakad fel. Az üzemi nyomású tartály csak a nyomáscsökkentő berendezésen keresztül eresztethet, és nem törhet szét.

- e) Áthatolási vizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a tartály lövedék behatolása esetén nem törik szét. Ennek bebizonyítására a teljes tartályban védőbevonatával együtt túlnyomást alakítanak ki, és egy lövedék hatol át rajta. A tartály nem törhet szét.
- f) Vegyianyag-próba: a próba célja annak igazolása, hogy a tartály bizonyos vegyi anyagokkal való érintkezést kibír. Ennek bebizonyítására a tartályt különféle vegyi oldatokkal hozzák kölcsönhatásba. A tartály nyomását adott értékre növelik, és felszakadási próbát végeznek rajta. A tartály elér egy bizonyos felszakadási nyomást, amelyet fel kell jegyezni.
- g) Meggyengített falú műanyag tartály terheléspróbája: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály ellenáll az igen nagy nyomásnak. Ennek bebizonyítására adott formájú bemetszéseket végeznek a tartály falán, és ciklikusan bizonyos nyomásértékeket alakítanak ki. A tartály bizonyos számú ciklus alatt nem szivároghat vagy törhet szét, de a hátralévő ciklus alatt szivárogni kezdhet. A meghibásodásig elvégzett ciklusok számát, valamint a meghibásodás helyét és leírását fel kell jegyezni.
- h) Gyorsított szakítófeszítési próba: A vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály tartósan ellen tud állni a magas nyomásnak és a magas hőmérsékletnek a megengedhető üzemi határértékeken belül. Ennek bebizonyítására a tartályban adott ideig adott nyomást és hőmérsékletet alakítanak ki, majd felszakadási próbát végeznek el rajta az a) pontban leírtak szerint. A tartálynak adott felszakadási nyomást kell elérnie.
- i) Ciklikus nyomásvizsgálat szélsőséges hőmérsékleten: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály különböző hőmérséklet mellett különböző nyomásváltozásoknak ellenáll. Ennek bebizonyítására a védőbevonat nélküli tartályon ciklikus hidrosztatikus vizsgálatot kell elvégezni úgy, hogy szélsőséges hőmérsékleti viszonyoknak teszik ki, majd felszakadási próbát és szivárgáspróbát végeznek rajta az a) és k) pont szerint. A tartályokon ciklikus vizsgálatot kell elvégezni úgy, hogy az ne szakadjon fel, ne szivároghon, és ne történjen szállkibomlás. A tartályok adott nyomáson nem szakadhatnak fel.
- j) Ütőpróba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály bizonyos mechanikai ütések után is működőképes marad. Ennek bebizonyítására a tartályon üjtőpróbát végeznek, majd többszöri ciklusban ciklikus nyomást alakítanak ki. A tartály bizonyos számú ciklus alatt nem szivároghat vagy törhet szét, de a hátralévő ciklusok alatt szivárogni kezdhet.
- k) Szivárgásvizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály bizonyos körülmények között nem kezd el szivárogni. Ennek bebizonyítására a tartályban névleges üzemi nyomást alakítanak ki. Nem szabad szivárgást észlelni sem repedéseken, sem nyílásokon, sem egyéb hasonló hibán.
- l) Permeációvizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály egy adott mértéknél jobban nem permeál. Ennek bebizonyítására a hidrogéngázzal teli tartályban névleges üzemi nyomást kell kialakítani, majd adott hőmérsékleten adott ideig zárt szobában meg kell figyelni a permeációt.
- m) Csavarónyomaték-próba: a próba célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály adott forgatónyomatéknak ellen tud állni. Ennek bebizonyítása érdekében a tartályra különböző irányból forgatónyomatékot kell gyakorolni. Ezután az a) és k) pont szerint felszakadási próbát és szivárgáspróbát kell rajta elvégezni. A tartálynak eleget kell tennie a felszakadási próba és a szivárgáspróba követelményeinek. A kifejtett forgatónyomatékot, szivárgási és felszakadási nyomást fel kell jegyezni.
- n) Ciklikus hidrogénnyomás-vizsgálat: a vizsgálat célja annak igazolása, hogy a hidrogéntartály hidrogéngáz használata esetén az igen nagy nyomásingadozást is jól bírja. Ennek bebizonyítására a tartályban hidrogéngáz használatával ciklikusan adott nyomást kell kialakítani, majd a fenti k) pont szerint szivárgásvizsgálatot kell elvégezni rajta. A sérüléseket, mint például a tartályon kifáradás okozta repedéseket vagy elektrosztatikus kislüléseket meg kell vizsgálni. A tartálynak meg kell felelnie a szivárgásvizsgálat követelményeinek. A tartályon nem látszódnak sérülések, mint például kifáradás okozta repedések vagy elektrosztatikus kislülés.

V. MELLÉKLET

A sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett hidrogéntartályokon kívüli egyéb alkotórészekre alkalmazandó tesztelési eljárások

HIDROGÉN-ALKOTÓRÉSZ	A TESZT TÍPUSA					
	Anyagvizsgálatok	Korrózióvizsgálat	Tartóssági próba	Ciklikus nyomásvizsgálat	Belső szivárgásvizsgálat	Külső szivárgásvizsgálat
Nyomáscsökkentő berendezések	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Automata szelepek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Manuális szelepek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Elzáró szelepek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nyomáscsökkentő szelepek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hőcserélők	✓	✓		✓		✓
Feltöltő vezetékek vagy töltőcsonkok	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nyomásszabályozók	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hidrogénrendszer-érzékelők	✓	✓	✓	✓		✓
Hajlékony üzemanyagvezetékek	✓	✓	✓	✓		✓
Szerelvények	✓	✓	✓	✓		✓
Hidrogénszűrők	✓	✓		✓		✓
Eltávolítható tárolórendszer-vezetékek	✓	✓	✓	✓		✓

A hidrogénrendszer alkotórészeivel szemben támasztott egyedi követelmények mellett a tartályon kívüli, sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogén használatára tervezett egyéb alkotórészek típusjövahagyása érdekében alkalmazandó tesztelési eljárások a következők:

1. Anyagvizsgálatok:
 - 1.1. A III. melléklet j) pontjában előírt, hidrogénnel való kompatibilitási próba.
 - 1.2. Elhasználódási vizsgálat: a vizsgálat célja annak kiderítése, hogy egy adott alkotórészben használt nemfém anyag időtálló-e. A vizsgált mintákon látható repedés nem fogadható el.
 - 1.3. Ózonnal való kompatibilitási próba: a próba célja annak kiderítése, hogy egy adott alkotórész elasztomer anyaga kompatibilis-e az ózonnal. A vizsgált mintákon látható repedés nem fogadható el.
2. A III. melléklet e) pontjában előírt korrózióvizsgálat.
3. A III. melléklet c) pontjában előírt tartóssági próba.
4. A III. melléklet i) pontjában előírt, ciklikus nyomásvizsgálat. A hidrogénrendszer alkotórészein nem látszódnak deformáció vagy kitérkedés, és meg kell felelniük a belső és külső szivárgásvizsgálat követelményeinek.
5. Belső szivárgásvizsgálat: a belső szivárgásvizsgálat célja annak igazolása, hogy az adott alkotórészek belső szivárgás nélkül működnek. Ennek bizonyítására, az alkotórészekben különböző hőmérsékleten túlnyomást kell kialakítani, és meg kell figyelni, hogy szivárog-e. Az alkotórésznek buborékmentesnek kell maradnia, és egy adott számnál többször nem szivároghat belsőleg.
6. A III. melléklet b) pontjában előírt külső szivárgásvizsgálat.

VI. MELLÉKLET

A hidrogén-alkotórészek és rendszerek üzembe helyezésével szemben támasztott követelmények

1. A hidrogénrendszert oly módon kell üzembe helyezni, hogy az sérülések ellen védve legyen.
A jármű hőforrásaitól el kell különíteni.
2. A hidrogéntartályt csak feltöltés vagy karbantartás céljából lehet elmozdítani a helyéről, hogy kicseréljék egy másik hidrogéntartályra.
Belső égésű motor esetében a tartályt a jármű motorterében nem lehet üzembe helyezni.
Mindenféle korrózió ellen megfelelően védeni kell.
3. Meg kell hozni a szükséges intézkedéseket a jármű nem megfelelő üzemanyaggal való feltöltésének elkerülésére és annak megakadályozására, hogy feltöltés esetén a hidrogén kiszivárogjon, és gondoskodni kell arról is, hogy az eltávolítható hidrogéntároló rendszer eltávolítása biztonságosan történik.
4. A feltöltő vezetékét vagy töltőcsontot be kell biztosítani hibás beállítás ellen, és távol kell tartani tőle a szennyeződések és a vizet. A feltöltő vezetékét vagy töltőcsontot elzáró szeleppel vagy ugyanilyen funkciót ellátó szeleppel kell ellátni. Amennyiben a feltöltő vezeték nem közvetlenül csatlakozik a tartályhoz, az üzemanyag-vezeték közvetlenül a tartályra vagy tartályba szerelt elzáró szeleppel vagy ugyanilyen funkciót ellátó szeleppel kell biztosítani.
5. A hidrogéntartályt úgy kell összeállítani és rögzíteni, hogy teli hidrogéntartály esetén a biztonsági alkatrészek sérülése nélkül lehessen az adott gyorsulást elérni.
6. A hidrogén-üzemanyagvezetéseket közvetlenül a tartályra vagy tartályba szerelt automata elzáró szeleppel kell biztosítani. A hidrogénrendszer hibás működése esetén, vagy ha valamilyen oknál fogva hidrogénszivárgás észlelhető, a szelepek bezárulnak. Ha a meghajtási rendszer ki van kapcsolva, a tartályból a meghajtási rendszerig vezető üzemanyag-vezeték szintén ki van kapcsolva, és zárva marad, amíg a rendszert működésbe nem hozzák.
7. Baleset esetén egy közvetlenül a tartályra vagy tartályba szerelt automata elzáró szelep megakadályozza a gázszivárgást a tartályból.
8. A hidrogén-alkotórészek, ideértve az ilyen alkotórészek részét képező védőanyagokat is, nem terjedhetnek tovább a jármű vagy a védőszerkezet körvonalánál. Ez nem érvényes arra a hidrogén-alkotórészre, amely megfelelő védelem alatt áll, és az alkotórész egy része sem helyezkedik el ezen a védőszerkezeten kívül.
9. A hidrogénrendszert úgy kell üzembe helyezni, hogy a praktikusság határain belül sérülés – mint pl. a járműalkatrészek elmozdulásából, ütések, súrlódásból, vagy a jármű fel- vagy lerakodásból vagy átrakodásból származó sérülés – ne érje.
10. A hidrogén-alkotórészeket tilos a belső égésű motor kivezetőnyílása vagy bármely más hőforrás közelébe helyezni, kivéve ha ezek az alkotórészek kellőképpen hőállóak.
11. Az utastér szellőző- vagy fűtőrendszerét és azokat a helyeket, ahol hidrogénszivárgás vagy -felhalmozódás történhet, úgy kell kialakítani, hogy a járműbe ne juthasson hidrogén.
12. Baleset esetén a praktikusság keretein belül biztosítani kell, hogy a nyomáscsökkentő berendezés és a hozzá kapcsolódó szellőzőrendszer továbbra is működőképes legyen. A nyomáscsökkentő berendezés szellőzőrendszerétől távol kell tartani a szennyeződések és a vizet.
13. A jármű utasterét el kell különíteni a hidrogénrendszertől, hogy a hidrogén ne halmozódhasson fel. Meg kell róla győződni, hogy a tartályból vagy tartóékaiból származó üzemanyag-szivárgás nem jut a jármű utasterébe.
14. Azokat a hidrogén-alkotórészeket, amelyek az utas- vagy csomagterbe vagy más nem szellőző térbe hidrogént szivárogtathatnak, gázbiztos burkolattal vagy hasonló megoldással kell ellátni a végrehajtási intézkedésekben foglaltaknak megfelelően.
15. A hidrogént tartalmazó elektronikus berendezéseket úgy kell elszigetelni, hogy a hidrogént tartalmazó részeket ne érhesse áram, hogy törés esetén ne jöhessen létre elektromos szikra.
A hidrogénrendszer fémes alkotórészei a jármű földelésével elektromos folytonosságot biztosítanak.
16. Az autóművelet szolgálatok számára címkékkel vagy egyéb azonosítókkal kell jelezni, hogy hidrogénüzemű járműről van szó és hogy az folyékony vagy sűrített (gáz halmazállapotú) hidrogénnel működik.

VII. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. részében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Alkalmazhatóság											
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
„62	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	L 35, 2009.2.4., 32 o.	X	X	X	X	X	X						

2. A IV. melléklet függeléke I. részében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	M ₁
„62	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	L 35, 2009.2.4., 32 o.	X

3. A VI. melléklet függelékében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra ⁽¹⁾	Módosította:	A következőre alkalmazható: Változatok
„62.	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet”		

4. A XI. melléklet 1. függelékében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
„62.	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	Q	G + Q	G + Q	G + Q

5. A XI. melléklet 2. függelékében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	A	A	A	A	A	A				

6. A XI. melléklet 3. függelékében pontjában a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	M ₁
„62.	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	X

7. A XI. melléklet 4. függelékében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„62	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	Q	Q	Q	Q	Q				

8. A XI. melléklet 5. függelékében a táblázat a következő új sorral egészül ki:

Tétel	Tárgy	Hivatkozás a szabályozó jogi aktusra	N ₃ kategóriájú önjáró daru
„62.	Hidrogénrendszer	79/2009/EK rendelet	X

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 80/2009/EK RENDELETE

(2009. január 14.)

a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról és a 2299/89/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére és 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával történő konzultációt követően,

tekintettel az Európai Adatvédelmi Biztos véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/89/EGK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ jelentős mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a légi fuvarozók számára tisztességes és pártatlan feltételeket lehessen biztosítani egy számítógépes helyfoglalási rendszerben (a továbbiakban: CRS), ezáltal védve a fogyasztók érdekeit.
- (2) A légiforgalmi helyfoglalások jelentős része továbbra is CRS-eken keresztül történik.
- (3) A technológiai és piaci fejlődés következtében lehetőség nyílik arra, hogy jelentős mértékben egyszerűsödjön a jogszabályi környezet azáltal, hogy a helyfoglalási díjakról és díjtartalmakról való tárgyalások terén a rendszer szolgáltatók és a légi fuvarozók számára nagyobb rugalmasságot biztosítunk. Ennek lehetővé kell tennie számukra az utazási irodák és a fogyasztók igényeihez való rugalmasabb alkalmazkodást és utazási termékeik hatékonyabb terjesztését.
- (4) A jelenlegi piaci körülmények között ugyanakkor a közlekedési termékeket tartalmazó CRS-ekre vonatkozóan továbbra is fenn kell tartani bizonyos rendelkezéseket annak érdekében, hogy meg lehessen akadályozni a versennyel kapcsolatos visszaéléseket és biztosítani a fogyasztók számára a semleges információkhoz való hozzáférést.

- (5) Ha a tulajdonos fuvarozók megtagadják a saját rendszerüktől eltérő rendszerek részére ugyanazon információk biztosítását a járatokra, díjakra és szabad kapacitásra vonatkozóan, valamint megtagadják az ilyen rendszereken végzett foglalások elfogadását, az súlyosan torzíthatja a CRS-ek közötti versenyt.
- (6) Fenn kell tartani a hatékony versenyt a részt vevő fuvarozók és a tulajdonos fuvarozók között és biztosítani kell a légi fuvarozók közötti diszkriminációmentesség elvének tiszteletben tartását, a CRS-ekben való részvételükre való tekintet nélkül.
- (7) Az átlátható és összehasonlítható piaci versenyfeltételek biztosítása érdekében a tulajdonos fuvarozókra egyedi szabályokat kell alkalmazni.
- (8) A rendszerszolgáltatóknak egyértelműen el kell választaniuk a CRS-eket a légitársaságok belső vagy bármely más foglalási rendszereitől és tartózkodniuk kell attól, hogy bizonyos terjesztési eszközöket saját tulajdonos fuvarozójuk számára tartsanak fenn, annak érdekében, hogy a tulajdonos fuvarozók ne élvezhessenek elsőbbséget a CRS-ekhez való hozzáféréskor.
- (9) A fogyasztók érdekeinek védelme érdekében a CRS felhatalmazói részére biztosítani kell azt, hogy a képernyőn az információk részlehlálás nélkül kerüljenek megjelenítésre, továbbá azt, hogy az adatok valamennyi részt vevő fuvarozó számára elérhetőek legyenek, azaz egyik részt vevő fuvarozó se élvezzen előnyöket a többivel szemben.
- (10) A kijelzőn történő elfogulatlan megjelenítés növeli a részt vevő fuvarozók által felkínált közlekedési termékek és szolgáltatások átláthatóságát és a fogyasztói bizalmat.
- (11) A rendszerszolgáltatóknak biztosítaniuk kell, hogy a CRS értékesítési adatai valamennyi részt vevő légi fuvarozó számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen rendelkezésre álljanak, a közlekedési szolgáltatók pedig ne használhassák ezeket az adatokat arra, hogy jogtalanul befolyásolják az utazási iroda vagy a fogyasztó választását.
- (12) Az előfizetők és a rendszerszolgáltató közötti, a piaci információs adattároló rendszerrel (a továbbiakban: az MIDT) kapcsolatos megállapodások tartalmazhatnak az előfizető javára kialakított kompenzációs rendszert.
- (13) Elő kell segíteni, hogy a vasútra és a vasúti-légi szolgáltatásokra vonatkozó információk a CRS képernyőn megjelenítésre kerüljenek.

⁽¹⁾ HL C 224., 2008.8.30., 57. o.

⁽²⁾ HL C 233., 2008.9.11., 1. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2008. szeptember 4-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2008. december 16-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 220., 1989.7.29., 1. o.

- (14) A Közösségben a légi szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozás) ⁽¹⁾ szerint a légi fuvarozóknak közzé kell tenniük az elkerülhetetlen és előre látható valamennyi vonatkozó adót, díjat, felárat és illetéket is magába foglaló viteldíjat. A CRS-képernyőn meg kell jelenniük az egyazon árkategóriába tartozó viteldíjaknak annak érdekében, hogy az utazási irodák ezt az információt közölhessék ügyfeleikkel.
- (15) A légi közlekedési termékekhez vagy a légi közlekedési termékek mellett vasúti közlekedési termékekhez kapcsolódó busz-szolgáltatásokról szóló információt a jövőben a CRS-ek fő megjelenítő képernyőjén kell feltüntetni.
- (16) Ösztönözni kell, hogy a CRS a jövőben könnyen érthető információt tartalmazzon a járat szén-dioxid-kibocsátásáról és üzemanyag-fogyasztásáról. Ezt az átlagos üzemanyag-fogyasztásra (személyenként, liter/100 km-ben megadva) és szén-dioxid-kibocsátásra (személyenként, g/km-ben megadva) vonatkozó információk feltüntetésével lehetne megtenni, összehasonlítva a vonattal vagy busszal történő legjobb utazási alternatívák adataival az öt óránál rövidebb utakra vonatkozóan.
- (17) A Közösségben és harmadik országokban működő légi fuvarozók a CRS szolgáltatások vonatkozásában egyenlő bánásmódban kell, hogy részesüljenek.
- (18) E rendelet helyes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottságnak megfelelő végrehajtási jogkörrel kell rendelkeznie, ezen belül saját kezdeményezésére vagy panasz alapján jogsértésekkel kapcsolatos vizsgálatokat végezhet, az érintett vállalkozást felszólíthatja a jogsértés megszüntetésére, valamint bírságot szabhat ki.
- (19) A Bizottságnak rendszeresen ellenőriznie kell ezen rendelet alkalmazását, különösen annak hatékonyságát azon versenyellenes és megkülönböztető gyakorlatok megelőzésében, amelyek az utazási szolgáltatások CRS-en keresztül történő értékesítése során különösen a rendszerszolgáltatókhoz szorosan kapcsolódó légi fuvarozók jelenléte kapcsán merülnek fel.
- (20) Ez a rendelet nem érinti a Szerződés 81. és 82. cikkének alkalmazását. Ez a rendelet kiegészíti az általános verseny-szabályokat, amelyek továbbra is teljeskörűen alkalmazandók a versennyel kapcsolatos olyan visszaélésekre vonatkozóan, mint például a trösztellenes rendelkezések megszegése vagy az erőfölényvel való visszaélés.
- (21) A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelmét a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ biztosítja. Az e rendeletben található rendelkezések a 95/46/EK irányelvben foglaltakat részletezik és egészítik ki a CRS-ek tevékenységére vonatkozóan.

- (22) A 2299/89/EGK rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. SZAKASZ

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

Ezt a rendeletet légi közlekedési termékeket tartalmazó számítógépes helyfoglalási rendszerekre (a továbbiakban: a CRS-ek) kell alkalmazni, amennyiben azokat a Közösségben használják vagy kínálják használatra.

Ezt a rendeletet azokra a vasúti közlekedési termékekre is alkalmazni kell, amelyek a CRS-ek fő megjelenítő képernyőjén a légi közlekedési termékek mellett feltüntetésre kerülnek, amennyiben azokat a Közösségben kínálják használatra vagy ott használják fel.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „közlekedési termék”: az utas két repülőtér vagy pályaudvar közötti szállítása;
2. „menetrend szerinti légi szállítási szolgáltatás”: olyan rendszeres légi járatok, amelyek megfelelnek az alábbi jellemzőknek:
 - a) az egyes járatokon a helyeket és/vagy légi áru vagy postai küldemény szállítására vonatkozó kapacitást az utazók egyénileg megvásárolhatják (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy annak felhatalmazott ügynökétől);
 - b) ugyanaz a két vagy több repülőtér közötti forgalmat bonyolítanak le:
 - közzétett menetrend alapján, vagy
 - olyan rendszerességgel vagy gyakorisággal működtetett járatokkal, hogy azok felismerhetően sorozatot alkotnak;
3. „díjtétel”: az utasok által a légi fuvarozók, a vasúttársaságok, ügynökeik és egyéb jegyértékesítők részére egy adott szállítási eszközön való szállításért fizetendő ár, továbbá ezen ár alkalmazási feltételei, beleértve az ügynökségnek nyújtott díjazást és feltételeket, valamint egyéb kiegészítő szolgáltatásokat;

⁽¹⁾ HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

⁽²⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

4. „számítógépes helyfoglalási rendszer” vagy „CRS”: olyan számítógépes rendszer, amely tájékoztatást nyújt többek között egynél több légi fuvarozó menetrendjéről, szabad kapacitásáról és díjtételeiről olyan eszközökkel vagy azok nélkül, amelyeken keresztül helyfoglalás végezhető, vagy jegyek adhatók ki olyan módon, hogy ezeknek a szolgáltatásoknak némelyike vagy mindegyike az előfizetők rendelkezésére áll;
5. „rendszer-szolgáltató”: a CRS-szolgáltatás üzemeltetéséért vagy forgalomba hozatalért felelős vállalkozás és annak leányvállalatai;
6. „terjesztési eszközök”: olyan eszközök, amelyeket a rendszer-szolgáltató biztosít a légi fuvarozók és a vasúttársaságok menetrendjével, szabad kapacitásáról, díjtételeivel és kapcsolt szolgáltatásaival összefüggő információk szolgáltatására, továbbá, amelyek segítségével helyfoglalás, illetve jegykiállítás és bármely más kapcsolt szolgáltatás végezhető;
7. „tulajdonos fuvarozó”: olyan légi fuvarozó vagy vasúttársaság, amelynek közvetve vagy közvetlenül, egyedül vagy másokkal együttesen tőkerészesedése van egy rendszer-szolgáltatóban, vagy ellenőrzése alatt tartja azt, vagy jogokkal és képvisellel rendelkezik a rendszer-szolgáltató, valamint az általa tulajdonolt vagy ellenőrzése alatt tartott légi fuvarozó vagy vasúttársaság igazgatótanácsában, felügyelőbizottságában vagy bármely más irányító testületében;
8. „tőkerészesedés egy rendszer-szolgáltatóban, vagy képviselő a rendszer-szolgáltató igazgatótanácsában, felügyelőbizottságában vagy bármely más irányító testületében”: olyan befektetés, amely jogokkal, valamint képvisellel ruház fel a rendszer-szolgáltató igazgatótanácsában, felügyelőbizottságában vagy bármely más irányító testületében, és melynek révén – egyedül vagy másokkal együttesen – döntő befolyás gyakorolható a rendszer-szolgáltató működése felett.
9. „ellenőrzés”: olyan kapcsolat, amely olyan jogokon, szerződéseken vagy bármely más eszközön alapul, amelyek külön-külön vagy kombinálva a ténybeli, illetve jogi feltételek figyelembevételével lehetőséget nyújtanak egy vállalkozás feletti döntő befolyás gyakorlására, különösen:
- a) a tulajdonlás vagy a vállalkozás vagyontárgyainak összességére vagy azok egy részére kiterjedő használati jog biztosításával;
 - b) olyan jogok vagy szerződések révén, amelyek döntő befolyást biztosítanak egy vállalkozás irányító testületeinek összetételére, az azokban folyó szavazásra vagy döntéseikre.
10. „rész vevő fuvarozó”: olyan légi fuvarozó vagy vasúttársaság, amely egy rendszer-szolgáltatóval kötött megállapodás alapján közlekedési termékeket CRS-en keresztül értékesít;
11. „előfizető”: olyan, a részt vevő fuvarozótól különböző személy vagy vállalkozás, amely egy rendszer-szolgáltatóval kötött megállapodás alapján légiközlekedési termékek és azokhoz kapcsolódó termékek ügyfél nevében történő lefoglalása céljából CRS-t használ;
12. „fő megjelenítő képernyő”: a várospárok közötti meghatározott időtartamon belüli szállítási szolgáltatásokra vonatkozó átfogó, semleges adatbemutató;
13. „jegy”: a fuvarozási szolgáltatás igénybevételére jogosító olyan érvényes dokumentum vagy ezzel egyenértékű papír nélküli jogosítás, amelyet a légi fuvarozó, a vasúti fuvarozó vagy ezek hivatalos ügynöke adott ki, illetve érvényesített.
14. „kapcsolt termék”: olyan szállítási szolgáltatás, amelyet más, a szállítást nem kiegészítő szolgáltatásokkal együttesen, előre meghatározott csomagban, együttes áron kínálnak értékesítésre;
15. „foglalási díj”: a CRS-en keresztül nyújtott szolgáltatásokért a légi fuvarozók által a rendszer-szolgáltatóknak fizetendő ár.

2. SZAKASZ

A RENDSZERSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ ÜGYVITELI SZABÁLYOK

3. cikk

A közlekedési szolgáltatókkal való kapcsolat

- (1) A rendszer-szolgáltató:
 - a) nem támaszthat méltánytalan és/vagy indokolatlan feltételeket a részt vevő fuvarozóval kötött szerződésben, vagy nem követelheti meg olyan kiegészítő feltételek elfogadását, amelyek természetüknél fogva vagy a kereskedelmi gyakorlat szerint nincsenek kapcsolatban a CRS-ben való részvétellel;
 - b) nem támaszthatja a CRS-ében való részvétel feltételül azt, hogy a részt vevő fuvarozó egyidejűleg nem vehet részt egy másik rendszerben, vagy hogy a részt vevő fuvarozó nem használhat szabadon egyéb foglalási rendszereket, például saját internetes foglalási rendszerét, valamint telefonos ügyfélszolgálatokat.
- (2) A rendszer-szolgáltatónak a részt vevő fuvarozók által rendelkezésre bocsátott adatokat azonos gondossággal és gyorsasággal kell a számítógépes rendszer számára hozzáférhetővé tennie és feldolgoznia, csupán az adatbevitel – egyes részt vevő légi fuvarozók által választott – módszereinek korlátaiktól függően.
- (3) Ha az másképpen nem kerül nyilvánosságra, a rendszer-szolgáltatónak nyilvánosságra kell hoznia a légi fuvarozó vagy vasúttársaság közvetlen vagy közvetett tőkerészesedésének meglétét és mértékét egy rendszer-szolgáltatóban, vagy egy rendszer-szolgáltató tőkerészesedésének meglétét és mértékét egy légi fuvarozóban vagy egy vasúttársaságban.

4. cikk

Terjesztési eszközök

(1) A rendszerszolgáltató egyetlen meghatározott adatbeviteli és/vagy -feldolgozási eljárást, illetve bármilyen más terjesztési eszközt vagy az abban bekövetkezett változást sem tarthatja fenn egy vagy több részt vevő fuvarozónak, beleértve tulajdonos fuvarozó(k)at is. A rendszerszolgáltató a terjesztési eszközeiben és adatbeviteli/-feldolgozási eljárásaiban bekövetkező minden változásról minden részt vevő fuvarozót tájékoztat.

(2) A rendszerszolgáltatónak biztosítania kell, hogy terjesztési eszközei, legalább szoftverek útján, világosan és ellenőrizhető módon elkülönüljenek bármely fuvarozó saját helyfoglalási adatbázisától, valamint üzletvezetési és marketingeszközeitől.

5. cikk

Képernyők

(1) A rendszerszolgáltató biztosítja minden egyes, a CRS-én keresztül végzett ügylet során a fő megjelenítő képernyő(k) bemutatását, amelyek semleges és átfogó módon, hátrányos megkülönböztetés és részrehajlás nélkül tartalmazzák a részt vevő fuvarozók által szolgáltatott adatokat. A sorrend megállapításánál alkalmazandó követelmények nem alapulhatnak a fuvarozó azonosságához akár közvetlenül, akár közvetve kapcsolódó tényezőknél, és azokat megkülönböztetés nélkül kell alkalmazni valamennyi részt vevő fuvarozóra. A fő megjelenítő képernyő(k) nem vezetheti(k) félre szándékosan a fogyasztót, könnyen hozzáférhető(k)nek kell lennie/lenniük, és be kell tartania/tartaniuk az I. mellékletben foglalt szabályokat.

(2) A CRS által a fogyasztó számára szolgáltatott információk esetén az előfizetőknek az 1. cikknek megfelelően semleges megjelenítő képernyőt kell alkalmazniuk, hacsak nincs szükség valamilyen más megjelenítő képernyőre ahhoz, hogy a fogyasztó valamely kifejezett kívánságát teljesíthessék.

(3) A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról szóló, 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ szerint működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók által üzemeltetett járatokat egyértelműen és külön azonosítani kell a kijelzőn.

(4) A rendszerszolgáltató a CRS megjelenítő képernyőjén az üzemeltető légi fuvarozó azonosságának a 2111/2005/EK rendelet 11. cikké szerinti megállapításához a felhasználók által azonosítható egyedi jelölést vezet be.

(5) E cikk nem alkalmazandó olyan CRS-re, amelyet valamely légi fuvarozó, vasúttársaság, légi fuvarozók egy csoportja vagy vasúttársaságok egy csoportja az egyértelműen sajátjaként azonosítható irodában, eladóhelyen vagy saját weblapján használ.

⁽¹⁾ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

6. cikk

Az előfizetőkkel való kapcsolat

(1) A rendszerszolgáltató semmilyen méltánytalan és/vagy indokolatlan feltételt nem fűzhet az előfizetői szerződésekhez, például nem akadályozhat meg egy előfizetőt abban, hogy más rendszerre vagy rendszerekre is előfizessen, illetve azokat használja; nem követelheti meg olyan kiegészítő feltételek elfogadását, amelyek nincsenek kapcsolatban a CRS-re való előfizetéssel; illetve nem kényszerítheti az előfizetőt arra, hogy elfogadjon egy műszaki berendezésről vagy szoftverről szóló ajánlatot.

(2) Az az előfizető, amely olyan önálló vállalkozás, amely kevesebb mint 50 személyt foglalkoztat, és amelynek éves forgalma és/vagy éves mérlegfőösszege nem haladja meg a 10 millió EUR-t, a rendszerszolgáltatóval kötött szerződését írásban, legfeljebb három hónapos felmondási idővel felmondhatja, de a szerződés nem járhat le az első év végénél korábban. Ebben az esetben a rendszerszolgáltató a szerződés megszűnésével közvetlenül kapcsolatos költségein felüli költségei megtérítésére nem jogosult.

7. cikk

Piaci információs adattároló rendszer (Marketing Information Data Tapes – MIDT)

(1) A marketing, helyfoglalási és értékesítési adatok rendelkezésre bocsátása megtörténhet, amennyiben az adatokat egyidejűleg és megkülönböztetés nélkül biztosítják az összes részt vevő fuvarozónak, beleértve a tulajdonos fuvarozókat is. Az adatok kiterjedhetnek, és kérésre kiterjesztendők, valamennyi részt vevő fuvarozóra és/vagy előfizetőre.

(2) A részt vevő légi fuvarozók nem használják ezeket az adatokat az előfizető választásának befolyásolására.

(3) Ha ezek az adatok akkor keletkeznek, amikor egy, a Közösségben bejegyzett előfizető valamely CRS terjesztési eszközeit használja, az adatok nem tartalmazhatnak közvetlen vagy közvetett utalást az adott előfizetőre vonatkozóan, kivéve ha az előfizető és a rendszerszolgáltató megegyezik az ilyen adatok megfelelő használatával kapcsolatos feltételekről. Ez ugyanígy vonatkozik az ilyen adatok rendszerszolgáltató által, bármely más félnek való továbbítására is, ha ezek a felek számlázáson kívül az adatokat másra használják.

(4) Az előfizető(k) és a rendszerszolgáltató(k) között az MIDT-ről kötött megállapodásokat nyilvánosságra hozzák.

8. cikk

Egyenlő bánásmód harmadik országokban

(1) A Közösség vagy a tagállamok által aláírt nemzetközi megállapodások sérelme nélkül, amennyiben a Közösség valamely légi fuvarozóját egy harmadik országban működő rendszerszolgáltató az e rendeletben szabályozott bármely kérdés vonatkozásában nem részesíti ugyanolyan elbánásban, mint amilyenben az adott harmadik ország részt vevő fuvarozói részesülnek, a Bizottság felszólíthatja a Közösségben működő összes rendszerszolgáltatót, hogy az érintett harmadik ország légi fuvarozóit részesítsék ugyanolyan elbánásban, amilyenben a Közösség légi fuvarozóit az érintett harmadik ország részesíti.

(2) A Bizottság figyelemmel kíséri a közösségi légi fuvarozók ellen a rendszerszolgáltatók által harmadik országokban való megkülönböztető vagy nem egyenlő elbánás alkalmazását. Valamely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság kivizsgálja a harmadik országok CRS-eiben előforduló, közösségi légi fuvarozók elleni esetleges megkülönböztetéseket. Ha ilyen megkülönböztetés áll fenn, a Bizottság a döntéshozatal előtt tájékoztatja a tagállamokat és az érdekelt feleket, valamint kikéri véleményüket a tagállami szakértők számára szervezett találkozók útján is.

3. SZAKASZ

A KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ ÜGYVITELI SZABÁLYOK

9. cikk

A részt vevő fuvarozók által szolgáltatott adatok

A részt vevő fuvarozóknak és az adatokat kezelő közvetítőknak biztosítaniuk kell, hogy a CRS-ekbe bevitt adatok pontosak, és lehetővé teszik a rendszerszolgáltató számára az I. mellékletben foglalt szabályok betartását.

10. cikk

A fuvarozó anyavállalatokra vonatkozó egyedi szabályok

(1) A tulajdonos fuvarozó a (2) bekezdésben említett viszonyokra is figyelemmel nem alkalmazhat hátrányos megkülönböztetést egy versenytárs CRS-sel szemben, visszautasítva azt, hogy kérésére a menetrendekről, a díjtételekről és a szabad kapacitásokról, a saját szolgáltatásaival azonos gyorsasággal, ugyanazokat az információkat bocsássa a rendelkezésére, mint saját CRS-e tekintetében tenné, közlekedési termékeit egy másik CRS-en keresztül terjessze, vagy a saját CRS-én keresztül forgalmazott bármilyen közlekedési termékére a versenytárs CRS-én tett helyfoglalást azonos gyorsasággal elfogadja vagy visszaigazolja. A tulajdonos fuvarozó csak azokat a helyfoglalásokat köteles elfogadni és visszaigazolni, amelyek megfelelnek díjtételeinek és feltételeinek.

(2) A versenytárs CRS nem utasíthatja vissza a menetrendekre, díjtételekre és szabad helyekre vonatkozó adatok tárolását azon fuvarozási szolgáltatások tekintetében, amelyeket fuvarozó anyavállalat nyújt, és az adatokat saját ügyfelei és előfizetői számára bármely piacon nyújtottakkal megegyező gondossággal és gyorsasággal – csupán az egyes fuvarozók által választott adatbeviteli módszerek korlátaitól függve – kell feltöltenie és feldolgoznia.

(3) A tulajdonos fuvarozó nem köteles ezzel összefüggésben költségeket vállalni azokon kívül, amelyek a szolgáltatandó információ reprodukálásával és az elfogadott helyfoglalással kapcsolatban merülnek fel. Az elfogadott és az (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően elvégzett helyfoglalásért a CRS-nek fizetendő foglalási díjnak összhangban kell lennie a díjjal, amelyet ugyanez a CRS azonos ügyletekért más részt vevő fuvarozók számára számláz.

(4) A tulajdonos fuvarozók sem közvetve, sem közvetlenül nem alkalmazhatnak megkülönböztetést saját CRS-eik javára azáltal, hogy adott CRS előfizető általi használatát jutalék vagy egyéb ösztönző vagy visszatartó tényező biztosításához kötik a közlekedési termékek értékesítése érdekében.

(5) A tulajdonos fuvarozók sem közvetve, sem közvetlenül nem alkalmazhatnak megkülönböztetést saját CRS-eik javára azáltal, hogy előfizetőiket egy adott CRS használatára kötelezik közlekedési termék értékesítése vagy jegykibocsátás céljából.

4. SZAKASZ

SZEMÉLYES ADATOK VÉDELME

11. cikk

A személyes adatok feldolgozása, a hozzájuk való hozzáférés és tárolásuk

(1) A CRS-ek tevékenysége során a közlekedési termékhez kapcsolódó helyfoglalás, illetve jegykiállítás céljából gyűjtött személyes adatokat kizárólag e célokkal megegyező módon dolgozzák fel. Az ilyen adatok feldolgozása tekintetében a 95/46/EK irányelv 2. cikkének d) pontja értelmében a rendszerszolgáltatók adatkezelőnek minősülnek.

(2) A személyes adatok csak akkor kerülnek feldolgozásra, ha az adatfeldolgozás olyan szerződés teljesítéséhez szükséges, amelyben az érintett az egyik fél, vagy az a szerződés megkötését megelőzően az érintett kérésére történő lépések megtételéhez szükséges.

(3) Amennyiben a 95/46/EK irányelv 8. cikkében említett különleges adatokról van szó, azokat csak abban az esetben lehet feldolgozni, ha az érintett – megfelelő információ birtokában – kifejezett hozzájárulását adta az említett adatok feldolgozásához.

(4) A rendszerszolgáltató által ellenőrzött azonosítható egyedi helyfoglalásokra vonatkozó információkat az egyedi helyfoglalás utolsó részének lebonyolítását követő hetvenkét órán belül külön kell tárolni és három éven belül meg kell semmisíteni. A hozzáférés ezekhez az adatokhoz csak számlázási viták esetén engedélyezett.

(5) A rendszerszolgáltatók által rendelkezésre bocsátott marketing, helyfoglalási és értékesítési adatok nem tartalmazhatnak sem közvetve, sem közvetlenül természetes személyek, vagy adott esetben az általuk képviselt szervezetek vagy vállalatok azonosítására szolgáló adatokat.

(6) Az előfizetőknél kérésre tájékoztatniuk kell a fogyasztókat a rendszerszolgáltató nevről és címéről, a feldolgozás céljáról, a személyi adatok tárolásának időtartamáról, valamint azokról az eszközökről, amelyekkel az érintett személy a hozzáférési jogát gyakorolhatja.

(7) Az érintett személyek a rájuk vonatkozó adatokhoz díjmentesen és ténylegesen hozzáférhetnek, függetlenül attól, hogy azokat a rendszerszolgáltató vagy az előfizető tárolja.

(8) Az e cikkben elismert jogok kiegészítik a 95/46/EK irányelvben, az annak végrehajtása céljából elfogadott nemzeti rendelkezésekben, és az olyan nemzetközi megállapodások rendelkezéseiben, amelyeknek a Közösség részese, az adatkezeléssel érintett személyek jogaival kapcsolatosan rögzített jogokat, és azokkal együttesen érvényesek.

(9) Ennek a rendeletnek a rendelkezései az (1) bekezdésben említett célok érdekében pontosítják és kiegészítik a 95/46/EK irányelvet. Eltérő rendelkezés hiányában az irányelv fogalom meghatározásait kell alkalmazni. Ha a személyes adatoknak a CRS-ek tevékenysége során történő feldolgozása tekintetében ebben a cikkben meghatározott egyedi rendelkezések nem alkalmazhatók, akkor e rendelet nem érinti az említett irányelvben és az annak végrehajtása céljából elfogadott nemzeti rendelkezésekben foglaltakat, valamint az olyan nemzetközi megállapodások rendelkezéseit, amelyeknek a Közösség részese.

(10) Amennyiben egy rendszerszolgáltató eltérő minőségben üzemelteti adatbázisait, így például CRS-ként vagy egy légitársaság adatbank-szolgáltatójaként, technikai és szervezési intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy megelőzhető legyen az adatvédelmi szabályok megkerülése az adatbázisok közötti összeköttetés révén, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a személyes adatok kizárólag arra a konkrét célra legyenek hozzáférhetőek, amelyekre gyűjtötték őket.

5. SZAKASZ

KÖNYVVIZSGÁLÁS

12. cikk

Könyvvizsgáló és könyvvizsgálói jelentés

(1) Minden rendszerszolgáltató négyévenként, továbbá a Bizottság kérésére köteles független könyvvizsgálói jelentést benyújtani, amelyben részletezi tulajdonosi struktúráját és irányítási modelljét. A könyvvizsgálói jelentéshez kapcsolódó költségek a rendszerszolgáltatót terhelik.

(2) A rendszerszolgáltató a kijelölés megerősítése előtt köteles tájékoztatni a Bizottságot a könyvvizsgáló személyéről. A Bizottság kifogást emelhet és két hónapon belül, a könyvvizsgálóval, a rendszerszolgáltatóval, valamint jogos érdekeire hivatkozó minden más féllel folytatott egyeztetést követően, dönt arról, hogy szükség van-e a könyvvizsgáló leváltására.

6. SZAKASZ

JOGSÉRTÉSEK ÉS SZANKCIÓK

13. cikk

Jogsértések

Amennyiben a Bizottság, panasz vagy saját kezdeményezése alapján eljárva, megállapítja e rendelet megsértését, határozatban fel szólíthatja az érintett vállalkozásokat vagy vállalkozások társulásait, hogy szüntessék meg a jogsértést. Az e rendelet esetleges megsértése miatt végzett vizsgálatok teljes mértékben figyelembe veszik a Szerződés 81. és 82. cikke szerinti bármely vizsgálat eredményét.

14. cikk

Vizsgálati hatáskör

A Bizottság az e rendeletben ráruházott feladatok teljesítése érdekében egyszerű kérés vagy határozat útján felkérheti a vállalkozásokat vagy vállalkozások társulásait, hogy bocsássonak rendelkezésre minden szükséges információt, a különösen a 4., 7., 10. és 11. cikk hatálya alá tartozó területeken elvégzett egyedi vizsgálatokkal kapcsolatos információkat is beleértve.

15. cikk

Bírságok

(1) A Bizottság határozat útján a vállalkozásokra és vállalkozások társulásaira az előző üzleti év teljes forgalmának 10 %-áig terjedő bírságot szabhat ki, ha azok szándékosan vagy gondatlanságból megsértik ezt a rendeletet.

(2) A Bizottság határozat útján az előző üzleti év teljes forgalmának 1 %-áig terjedő bírságot szabhat ki a vállalkozásokra vagy a vállalkozások társulásaira, ha azok szándékosan vagy gondatlanságból a 14. cikk alapján benyújtott információ iránti kérésre téves vagy hiányos információkat szolgáltatnak vagy az előírt határidőre nem nyújtják be a kért információkat.

(3) A bírság összegét a jogsértés súlyossága és időtartama alapján kell megállapítani.

(4) A bírságok nem büntető jellegűek.

(5) Az Európai Közösségek Bírósága korlátlan jogkörrel rendelkezik a Bizottság bírságot kiszabó határozatainak felülvizsgálatára. A Bíróság a bírságot kiszabó határozatot megsemmisítheti, illetve a bírságot csökkentheti vagy növelheti.

16. cikk

Eljárások

(1) A 13., illetve 15. cikkben szereplő határozatok meghozatala előtt a Bizottság az érintett vállalkozások vagy vállalkozási társulások számára eljuttatja kifogásközlését és lehetőséget biztosít számukra, hogy írásban, vagy ha úgy kívánják, meghallgatás során ismertessék álláspontjukat.

(2) A Bizottság az e rendelet keretében megszerzett, szakmai titoktartási kötelezettség alá tartozó információkat nem szolgáltatja ki.

Azon személyeknek, akik e rendelet rendelkezései szerint információkat nyújtottak be, egyértelműen meg kell jelölniük az általuk bizalmasnak tartott anyagokat, ennek okait, és csatolniuk kell a Bizottság által megjelölt határidőn belül az adatok egy másik, nem bizalmas változatát.

(3) Abban az esetben, ha a Bizottság úgy véli, hogy a birtokában levő információk nem szolgáltatnak elegendő alapot a panaszal kapcsolatos intézkedésre, közli a panaszossal az indokait, és határidőt állapít meg, amelyen belül a panaszos írásban ismertetetheti álláspontját.

Amennyiben a panaszos a Bizottság által kitűzött határidőn belül közli álláspontját és a panaszos írásbeli beadványa nem vezet a panasz eltérő megítéléséhez, a Bizottság határozat útján elutasítja a panaszt. Amennyiben a panaszos a Bizottság által kitűzött határidőn belül nem ismerteti álláspontját, a Bizottság úgy tekinti, hogy a panaszt visszavonták.

Amennyiben a Bizottság kifogásközlést ad ki, annak egy nem bizalmas változatát eljuttatja a panaszosnak, és kitűzi azt a határidőt, amelyen belül a panaszos írásban ismertetheti álláspontját.

(4) A Bizottság kérésre betekintést nyújt az iratokba a panaszosnak, valamint azoknak a feleknek, akikhez kifogásközlést intézett. A betekintést a kifogásközlésről szóló értesítést követően biztosítják. Az iratokba való betekintés joga nem terjed ki az üzleti titkokra, egyéb bizalmas információkra és a Bizottság belső dokumentumaira.

(5) Ha a Bizottság ezt szükségesnek tartja, meghallgathat más természetes vagy jogi személyt is.

7. SZAKASZ

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

17. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 2299/89/EGK rendelet hatályát veszti.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2009. január 14-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

(2) A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat úgy kell tekinteni, mintha erre a rendeletre vonatkoznának, és azokat a II. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell alkalmazni.

18. cikk

Felülvizsgálat

(1) A Bizottság rendszeresen ellenőrzi e rendelet alkalmazását, amennyiben szükséges, a 14. cikkben előírt egyedi vizsgálatok révén. A Bizottság különösen megvizsgálja e rendelet hatékonyságát a CRS-szolgáltatások piacán való megkülönböztetésmentesség és tisztességes verseny biztosítása tekintetében.

(2) A Bizottság adott esetben jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 8. cikk alkalmazásáról az egyenlő bánásmód harmadik országokban történő biztosítására vonatkozóan, és megfelelő intézkedésekre tesz javaslatot a megkülönböztetést magukban foglaló körülmények enyhítése érdekében, beleértve a Közösség és a harmadik országok között létrejött kétoldalú légi közlekedési megállapodások megkötését vagy módosítását.

(3) A Bizottság 2013. március 29-ig jelentést készít e rendelet alkalmazásáról, amelyben értékelni fogja, hogy azt szükséges-e fenntartani, módosítani vagy hatályon kívül helyezni.

19. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet 2009. március 29-én lép hatályba.

a Tanács részéről
az elnök
A. VONDRA

I. MELLÉKLET

A FŐ MEGJELENÍTŐ KÉPERNYŐRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

1. Amikor az árak megjelenítésre kerülnek a fő megjelenítő képernyőn és/vagy amikor a sorrendbe állítás az árak szerint történik, az áraknak tartalmazniuk kell a díjtételeket és a légi fuvarozó vagy vasúttársaság felé fizetendő valamennyi vonatkozó, kötelezően fizetendő adót, illetéket, pótlékot és díjat, és azokat, amelyek képernyőn való megjelenítésük elkerülhetetlenek és várhatóak.
2. Egy adott várospárra vonatkozó közlekedési termék kiválasztásának és összeállításának a fő megjelenítő képernyőn történő bemutatásakor tilos az ugyanazon várost kiszolgáló különböző repülőterek vagy vasútállomások közötti hátrányos megkülönböztetés.
3. Ha egy járat nem menetrend szerinti, ezt egyértelműen fel kell tüntetni. A fogyasztó jogosult kérni, hogy a fő megjelenítő képernyőn csupán a menetrend szerinti vagy a nem menetrend szerinti járatokra vonatkozó információkat jelenítsék meg.
4. Ha egy járat közbenső megállást tartalmaz, ezt egyértelműen fel kell tüntetni.
5. Olyan járatoknál, amelyeket nem a légifuvarozó-kódnál feltüntetett légi fuvarozó üzemeltet, a járatot ténylegesen üzemeltető légi fuvarozót egyértelműen fel kell tüntetni. Ezt az előírást a rövid távú, eseti megállapodások kivételével minden esetben alkalmazni kell.
6. A fő megjelenítő képernyőn nem lehet feltüntetni olyan információkat, amelyek kapcsolt termékekre vonatkoznak.
7. Az előfizető választásának megfelelően az utazási lehetőségeket a fő kijelzőn vagy a díjak szerint, vagy pedig a következők szerint kell rangsorolni:
 - i. közvetlen utazási lehetőségek a járat indulásának ideje szerinti sorrendben;
 - ii. minden egyéb utazási lehetőség a teljes utazási idő szerint rangsorolva.
8. A 10. pontban foglaltak kivételével egyetlen utazási lehetőséget sem lehet egynél többször megjeleníteni a fő megjelenítő képernyőn.
9. Amennyiben az utazási lehetőségeket a 7. pont i. és ii. szerint rangsorolták, és a CRS azonos várospárokat kiszolgáló vasúti szolgáltatásokat kínál fel, legalább a rangsorban első vasúti vagy vasúti-légi szolgáltatást a fő megjelenítő képernyőn kell megjeleníteni.
10. Amennyiben két légi fuvarozó közös üzemeltetési megállapodások keretében működik, valamennyi érintett légi fuvarozó számára lehetővé kell tenni, hogy külön jelenjen meg a képernyőn egyéni fuvarozói azonosító kódjával. Amennyiben a közös üzemeltetési megállapodás kettőnél több légi fuvarozóra vonatkozik, úgy a járatot ténylegesen üzemeltető légi fuvarozó jelöli ki ezt a két fuvarozót.

II. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2299/89/EGK rendelet	E rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk, (1) és (2) bekezdés	—
3. cikk, (3) bekezdés	3. cikk, (1) bekezdés
3. cikk, (4) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés
3a cikk	10. cikk, (1) és (3) bekezdés
4. cikk, (1) bekezdés	9. cikk
4. cikk, (2) bekezdés	—
4. cikk, (3) bekezdés	3. cikk, (2) bekezdés
4a. cikk, (1) és (2) bekezdés	4. cikk, (1) bekezdés
4a. cikk, (3) bekezdés	4. cikk, (2) bekezdés
4a. cikk, (4) bekezdés	—
5. cikk	5. cikk
6. cikk	7. és 11. cikk
7. cikk	8. cikk
8. cikk	10. cikk, (4) és (5) bekezdés
9. cikk	6. cikk
9a cikk	5. cikk, (2) bekezdés és 11. cikk
10. cikk	—
11. cikk	13. cikk
12. cikk	14. cikk
13. cikk	14. cikk
14. cikk	16. cikk, (2) bekezdés
15. cikk	14. cikk
16. cikk	15. cikk (1) és (4) bekezdés
17. cikk	15. cikk (5) bekezdés
18. cikk	—
19. cikk	16. cikk, (1) és (5) bekezdés
20. cikk	—
21. cikk	—
21a cikk	—
21b. cikk	—
22. cikk	11. cikk
23. cikk	18. cikk
I. melléklet	I. melléklet

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 81/2009/EK RENDELETE

(2009. január 14.)

az 562/2006/EK rendeletnek a vízuminformációs rendszer (VIS) Schengeni határ-ellenőrzési kódex keretében való alkalmazása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 62. cikke (2) bekezdése a) pontjára,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽¹⁾,

mivel:

(1) A személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról szóló, 2006. március 15-i 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ határozza meg a külső határátkelőhelyeken történő ellenőrzésekre és a határőrizetre vonatkozó feltételeket, kritériumokat és részletes szabályokat; ideértve a schengeni információs rendszerben történő ellenőrzést.

(2) A vízuminformációs rendszerről (VIS) és a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumokra vonatkozó adatok tagállamok közötti cseréjéről szóló, 2008. július 9-i, 767/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (VIS-rendelet) ⁽³⁾ a közös vízümpolitika végrehajtásának fejlesztésére irányul. A VIS-rendelet arról is rendelkezik, hogy a VIS célja a külső határátkelőhelyeken végzett határ-ellenőrzések megkönnyítése, valamint a csalás elleni küzdelem elősegítése.

(3) A 767/2008/EK rendelet meghatározza a keresési kritériumokat, illetve azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a külső határátkelőhelyeknél történő ellenőrzések elvégzése céljából hozzáférhetnek a vízumbirtokos személyazonosságának, a vízum eredetiségének és a beutazási feltételek teljesülésének vizsgálatához, illetve a tagállamok területére történő beutazás, tartózkodás és ottlakás feltételeinek nem, vagy már nem megfelelő személyek azonosításához szükséges adatokhoz.

(4) Mivel kizárólag az ujjlenyomatok ellenőrzése erősítheti meg teljes bizonyossággal, hogy a schengeni térségbe belépni kívánó személy azonos azzal, aki számára a vízumot kiállították, rendelkezni kell a VIS-nek a külső határokon történő alkalmazásáról.

(5) Annak ellenőrzése érdekében, hogy teljesülnek-e a beutazásnak a harmadik országok állampolgárai számára az 562/2006/EK rendelet 5. cikkében megállapított feltételei, illetve azért, hogy sikeresen lássák el feladataikat, a határőröknek valamennyi rendelkezésre álló, szükséges információt fel kell használniuk – ideértve a VIS-ben hozzáférhető adatokat.

(6) Annak érdekében, hogy megelőzzék a VIS-t vélhetőleg alkalmazó határátkelőhelyek megkerülését, illetve garantálják a VIS teljes mértékű hatékonyságát, különösen szükséges, hogy a külső határokon végzett beutazási ellenőrzések során összehangolt módon alkalmazzák a VIS-t.

(7) Tekintettel arra, hogy az ismételt benyújtott vízumkérelmek esetén szükséges az első vízumkérelemben szereplő, a VIS-ben tárolt biometrikus adatok másolása és újrafelhasználása, a beutazási ellenőrzések során kötelezővé kell tenni a VIS külső határokon történő alkalmazását.

(8) A VIS alkalmazásának magában kell foglalnia a VIS-ben a vízumbélyeg számával és az ujjlenyomatok ellenőrzésével történő szisztematikus keresést. Az ilyen kereséseknek a határátkelőhelyeken való várakozás időtartamára gyakorolt lehetséges hatása miatt azonban ettől eltérően, átmeneti időszakokra, szigorúan meghatározott körülmények között, lehetővé kell tenni a VIS-ből való lekérdezést az ujjlenyomatok szisztematikus ellenőrzése nélkül is. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy ezt az eltérést csak a feltételek maradéktalan fennállása esetén alkalmazzák, és hogy az eltérés alkalmazásának időtartamát és gyakoriságát a lehető legalacsonyabb szinten tartásuk az egyes határátkelőhelyeken.

(9) Az 562/2006/EK rendeletet ezért módosítani kell.

(10) Mivel e rendelet céljait, azaz a VIS-nek a külső határokon történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(11) E rendelet tiszteletben tartja az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikkének (2) bekezdésében elismert, és az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló európai egyezményben, valamint az Európai Unió Alapjogi Chartájában kifejezésre jutó alapvető jogokat és elveket.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament 2008. szeptember 2-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2008. november 27-i határozata.

⁽²⁾ HL L 105., 2006.4.13., 1. o.

⁽³⁾ HL L 218., 2008.8.13., 60. o.

- (12) Izland és Norvégia tekintetében ez a rendelet az Európai Unió Tanácsa, valamint az Izlandi Köztársaság és a Norvég Királyság között megkötött, e két államnak a schengeni vívmányok végrehajtásához, alkalmazásához és fejlesztéséhez való társulásáról szóló megállapodás ⁽¹⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az említett megállapodás alkalmazását szolgáló egyes szabályokról szóló, 1999. május 17-i 1999/437/EK tanácsi határozat ⁽²⁾ 1. cikkének A. pontjában említett területet érintik.
- (13) Svájc tekintetében ez a rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtásához, alkalmazásához és fejlesztéséhez való társulásáról szóló megállapodás ⁽³⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek az 1999/437/EK határozat 1. cikkének A. pontjában említett területet érintik, összefüggésben a 2008/146/EK tanácsi határozat ⁽⁴⁾ 3. cikkével.
- (14) Liechtenstein tekintetében ez a rendelet az Európai Unió, az Európai Közösség, a Svájci Államszövetség és a Liechtensteini Hercegség között a Liechtensteini Hercegségnek az Európai Unió, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a Svájci Államszövetségnek a schengeni vívmányok végrehajtásához, alkalmazásához és fejlesztéséhez való társulásáról szóló megállapodáshoz való csatlakozásáról aláírt jegyzőkönyv ⁽⁵⁾ értelmében a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését jelenti, amelyek az 1999/437/EK határozat 1. cikkének A. pontjában említett területet érintik, összefüggésben a 2008/261/EK tanácsi határozat ⁽⁶⁾ 3. cikkével.
- (15) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló jegyzőkönyv 1. és 2. cikke értelmében Dánia nem vesz részt ennek a rendeletnek az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező, és nem alkalmazható. Mivel e rendelet az Európai Közösséget létrehozó szerződés harmadik része IV. címének rendelkezései alapján a schengeni vívmányok fejlesztésére irányul, Dánia a fenti jegyzőkönyv 5. cikkének megfelelően a rendelet Tanács általi elfogadásától számított hat hónapos időszakon belül határoz arról, hogy azt nemzeti jogában végrehajtja-e.
- (16) Ez a rendelet a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek végrehajtásában az Egyesült Királyság a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának a schengeni vívmányok egyes rendelkezéseinek alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről szóló, 2000. május 29-i 2000/365/EK tanácsi határozatnak ⁽⁷⁾ megfelelően nem vesz részt. Ennélfogva az Egyesült Királyság nem vesz részt ennek a rendeletnek az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.
- (17) Ez a rendelet a schengeni vívmányok azon rendelkezéseinek továbbfejlesztését képezi, amelyek végrehajtásában Írország az Írországnak a schengeni vívmányok egyes rendelkezéseinek alkalmazásában való részvételére vonatkozó kéréséről szóló, 2002. február 28-i 2002/192/EK tanácsi határozattal ⁽⁸⁾ összhangban nem vesz részt. Ennélfogva Írország nem vesz részt ennek a rendeletnek az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó.
- (18) Ciprus tekintetében ez a rendelet a 2003-as csatlakozási okmány 3. cikkének (2) bekezdése értelmében egy schengeni vívmányokon alapuló, illetve azokkal egyéb módon összefüggő jogszabályt képez.
- (19) Ez a rendelet a 2005-ös csatlakozási okmány 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a schengeni vívmányokon alapuló, illetve azokkal egyéb módon összefüggő jogszabály,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Módosítás

Az 562/2006/EK rendelet 7. cikkének (3) bekezdése a következőképpen módosul:

1. Az a) pontot követően a következő pontok kerülnek beillesztésre:

„aa) amennyiben a harmadik országbeli állampolgár az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett vízummal rendelkezik, a beutazáskor végzett alapos ellenőrzések magukban foglalják a vízümbirtokos személyazonosságának és a vízum eredetiségének a vízuminformációs rendszer (VIS) adatainak – a vízuminformációs rendszerről (VIS) és a rövid távú tartózkodásra jogosító vízumokra vonatkozó adatok tagállamok közötti cseréjéről szóló, 2008. július 9-i 767/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (VIS-rendelet) ^(*) 18. cikkének megfelelő – lekérdezésével történő vizsgálatát is;

ab) ettől eltérően, ahol:

- i. a forgalom olyan intenzív, hogy a határátkelőhelyen a várakozási idő túlzott mértékűvé válik;
- ii. már minden személyzeti, eszközbeli és szervezési erőforrást kimerítettek; és

⁽¹⁾ HL L 176., 1999.7.10., 36. o.

⁽²⁾ HL L 176., 1999.7.10., 31. o.

⁽³⁾ HL L 53., 2008.2.27., 52. o.

⁽⁴⁾ HL L 53., 2008.2.27., 1. o.

⁽⁵⁾ Lásd a 16462/06 tanácsi dokumentumot, amely hozzáférhető a <http://register.consilium.europa.eu> honlapon.

⁽⁶⁾ HL L 83., 2008.3.26., 3. o.

⁽⁷⁾ HL L 131., 2000.6.1., 43. o.

⁽⁸⁾ HL L 64., 2002.3.7., 20. o.

iii. értékelés támasztja alá, hogy nem áll fenn a belbiztonsággal és az illegális bevándorlással kapcsolatos kockázat;

a VIS adatai valamennyi esetben a vízümbélyeg számának megadásával, illetve szűrőpróbaszerűen a vízümbélyeg számával és az ujjlenyomatok ellenőrzésével együtt is lekérdezhetők.

Minden olyan esetben azonban, amikor a vízümbirtokos személyazonosságával és/vagy a vízum eredetiségével kapcsolatban bármilyen kétely merül fel, az adatokat következetesen a vízümbélyeg számával és az ujjlenyomatok ellenőrzésével együtt kell lekérdezni a vízuminformációs rendszerből.

Ez az eltérés csak az érintett határátkelőhelyen alkalmazható mindaddig, ameddig a fenti feltételek fennállnak;

ac) a VIS-ből az ab) ponttal összhangban történő lekérdezéssel kapcsolatos döntést a határátkelőhely parancsnokának vagy ennél magasabb szinten kell meghozni.

Az érintett tagállam azonnal értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot minden ilyen döntésről;

ad) az összes tagállam évente egyszer jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Bizottságnak az ab) pont alkalmazásáról, amely jelentésnek tartalmaznia kell azon harmadik országbeli állampolgárok számát, akiket a VIS-ben kizárólag a vízümbélyeg száma alapján ellenőriztek, valamint az ab) pont i. pontjában említett várakozási idő hosszát;

ae) az ab) és ac) pont legfeljebb három évig alkalmazandó, a VIS működésének megindulását követő harmadik évtől számítva. A Bizottság az ab) és ac) pont alkalmazása második évének végén e pontok végrehajtásáról készült értékelést nyújt be a Parlamentnek és a Tanácsnak. Az értékelés alapján az Európai Parlament és a Tanács felkérheti a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot ezen rendelet megfelelő módosítására.

(*) HL L 218., 2008.8.13., 60. o.”

2. A szöveg a c) pont i. alpontját követően a következő mondatral egészül ki:

„az ilyen vizsgálat magában foglalhatja a VIS adatainak a 767/2008/EK rendelet 18. cikkének megfelelő lekérdezését;”.

3. A szöveg a következő d) ponttal egészül ki:

„d) a tagállamok területére történő beutazás, tartózkodás és ottlakás feltételeinek nem vagy már nem megfelelő személyek azonosítása céljából – a 767/2008/EK rendelet 20. cikkének megfelelően – lekérdezhetők a VIS adatai.”

2. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapban* való kihirdetésének napját követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a 767/2008/EK rendelet 48. cikkének (1) bekezdésében említett időpontot követő huszadik naptól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban az Európai Közösséget létrehozó szerződésnek megfelelően.

Kelt Strasbourgban, 2009. január 14-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről
az elnök
A. VONDRA

MEGJEGYZÉS AZ OLVASÓHOZ

Az intézmények úgy határoztak, hogy a jövőben nem tüntetik fel szövegekben az idézett jogszabály utolsó módosítását.

Ellenkező jelzés hiányában, az itt megjelent szövegekben a jogszabályokra történő hivatkozást a hatályos változatokra történő hivatkozásként kell értelmezni.