



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.1.2016
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů,
konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o
dozoru nad trhem s nimi**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2016) 9 final}

{SWD(2016) 10 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Odůvodnění a cíle návrhu

Právní rámec pro schvalování typu výrobků automobilového průmyslu se vztahuje na tři kategorie vozidel: motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, motocykly a traktory. Cílem tohoto návrhu je přezkoumat právní rámec pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. Právní rámec pro ostatní dvě kategorie vozidel již byl předmětem podstatné revize v roce 2013.

Požadavky pro schvalování typu pro motorová vozidla a pro jejich přípojná vozidla jsou v současnosti stanoveny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES („rámcová směrnice“)¹. Tento rámec se zaměřuje na usnadnění volného pohybu motorových vozidel a přípojných vozidel na vnitřním trhu stanovením harmonizovaných požadavků určených k dosažení společných environmentálních a bezpečnostních cílů. Směrnice 2007/46/ES se vztahuje na motorová vozidla pro dopravu osob (kategorie M) a nákladů (kategorie N) a na jejich přípojná vozidla (kategorie O), jakož i na jejich systémy a konstrukční části. Poskytuje rámec, ve kterém působí samostatné regulační akty s konkrétními bezpečnostními a environmentálními požadavky. Tyto regulační akty řeší velké množství podrobných technických požadavků na různé typy vozidel, systémů a konstrukčních částí.

Jako součást závazků, které Komise přijala ve svém akčním plánu CARS 2020 pro silný, konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě², byl rámec EU schválení typu pro motorová vozidla v roce 2013 předmětem komplexní kontroly účinnosti. Kontrola potvrdila, že právní rámec EU schválení typu je vhodný pro dosažení hlavních cílů harmonizace, účinného fungování vnitřního trhu a rovné hospodářské soutěže. Bylo však také uznáno, že rozdíly ve výkladu a přísnosti uplatňování požadavků mezi jednotlivými členskými státy snižují účinnost rámce. Pracovní dokument útvarů Komise o této kontrole účinnosti proto uznal prostor pro zlepšení a vybral přezkum směrnice 2007/46/ES jako záležitost přednostního významu, přičemž je třeba se soustředit na tato hlediska:

- zavedení ustanovení pro dozor nad trhem pro doplnění požadavků na schválení typu,
- vyjasnění postupů stažení z oběhu a ochranných postupů, jakož i podmínek pro udělení rozšíření schválení stávajících typů vozidel,
- zlepšení vynucování rámce schválení typu harmonizací a posílením postupů schválení typu a shodnosti výroby, které uplatňují orgány a technické zkušebny členských států,
- vyjasnění úloh a povinností hospodářských subjektů v rámci dodavatelského řetězce a orgánů a stran zúčastněných na vynucování rámce, a
- zlepšení vhodnosti alternativních plánů schválení typu (vnitrostátní schvalování malých sérií a jednotlivých vozidel) a vícestupňového schvalování typu tak, aby poskytovaly dostatečnou pružnost pro úzce specializované trhy a malé a střední podniky, aniž by se však narušily rovné podmínky.

¹ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

² COM/2012/0636 final.

Ačkoliv kontrola účelnosti potvrdila, že stávající regulační rámec přispívá k plnění cílů politiky, poté, co vyšlo najevo, že německý výrobce (VW) po několik let manipuloval pomocí softwaru s emisními vlastnostmi svých automobilů, byl tento rámec podroben tvrdé kritice. Neuběhl ani týden od vypuknutí skandálu a Komise oznámila, že hodlá posílit systém schvalování typu, a to zejména tím, že zaručí dostatečné mechanismy dohledu, které zajistí správné a harmonizované uplatňování postupů schválení typu. Na vnitřním trhu s 28 členskými státy a v odvětví, které prochází neustálým technologickým a vědeckým pokrokem, mohou výrazné rozdíly ve výkladu a použití pravidel ohrozit účinnost tohoto systému, a v důsledku i hlavní politické cíle, jimiž je zajistit bezpečnost a zdraví občanů a ochranu životního prostředí. V návaznosti na skandál koncernu VW takovouto revizi otevřeně požadovala řada zúčastněných stran.

Tato revize má za cíl překonat zmíněné nedostatky a mezery a obnovit důvěru občanů ve schopnost regulačního systému zajistit dostatečnou úroveň ochrany zdraví a životního prostředí.

1.2. Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.
- Nařízení 765/2008/ES o akreditaci a dozoru nad trhem, které obsahuje pravidla pro evropskou politiku akreditace³ (kontrola způsobilosti laboratorů a certifikačních a kontrolních orgánů, které v EU udělují osvědčení) a pro politiku v oblasti dozoru nad trhem a kontroly výrobků ze třetích zemí (pro bezpečné výrobky bez ohledu na jejich původ).
- Rozhodnutí 768/2008/ES, které stanoví společný rámec pro uvádění výrobků na trh⁴, jenž obsahuje standardní ustanovení pro použití v právních předpisech vnitřního trhu EU s výrobky (např. definice, povinnosti hospodářských subjektů, ochrannou doložku atd.).

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Evropská komise zahájila v roce 2010 veřejnou konzultaci⁵ s cílem shromáždit názory zúčastněných stran na její záměr přezkoumat rámcovou směrnici. Cílem této veřejné konzultace bylo ověřit, zda oblasti určené útvary Komise jako oblasti s potenciálem pro zlepšení vynucování právních předpisů o EU schválení typu pro motorová vozidla poskytnou správný rozsah a zaměření pro zamýšlený přezkum rámcové směrnice 2007/46/ES.

Bylo obdrženo čtyřicet relevantních odpovědí, jež celkově vyjádřily cílům iniciativy silnou podporu. I když 74 % respondentů souhlasilo, že kvalita současného rámce schválení typu je již nyní dosti vysoká, 57,6 % z nich bylo přesto toho názoru, že by mohlo být učiněno více pro zdůraznění a řádné zaměření právního uplatňování zásad dozoru nad trhem, přičemž 47 % respondentů uvedlo, že stávající ustanovení pro

³ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

⁴ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82.

⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm

dozor nad trhem jsou neúčinná, zatímco pouhých 2,9 % souhlasilo, že jsou účinná. Tento výsledek jasně prokázal, že zúčastněné strany sdílí názor, že by se mohlo a mělo udělat více pro doplnění předběžných (*ex-ante*) kontrol, které nabízí rámec pro schvalování typu, následnými (*ex-post*) ustanoveními pro dozor nad trhem.

Útvary Komise také zadaly řadu externích studií, aby provázely postup posouzení dopadů a přinášely do něj příspěvek. V první polovině roku 2011 byla provedena následná hodnotící studie⁶ o rámcové směrnici, po které následovala v druhé polovině roku 2011 studie posouzení dopadů⁷. Tato studie posoudila dopad případných možností vyvinutých pro každou z potřeb zjištěných útvary Komise, jejichž případnost byla potvrzena veřejnou konzultací. Na základě výsledků veřejné konzultace a studie posouzení dopadů byla určena upřednostňovaná kombinace možností politiky pro řešení těchto potřeb.

Další práce na přípravě posouzení dopadů a přezkumu rámcové směrnice byla provedena v letech 2012 a 2013 prostřednictvím pilotního projektu kontroly účinnosti. Za tímto účelem byla udělena smlouva na studii, jež byla dokončena v březnu 2013. Pracovní dokument útvarů Komise, který podává zprávu o výsledku pilotního projektu kontroly účinnosti⁸, jenž zdůraznil priority zamýšlené revize směrnice 2007/46/ES (viz bod 1.1 výše), byl zveřejněn v listopadu 2013.

Zúčastněné strany se na vysoké úrovni zapojily v rámci skupiny na vysoké úrovni CARS 21, která přinesla řadu doporučení k rámci schválení typu, jež Komise převzala do svého akčního plánu CARS 2020 přijatého v listopadu 2012.

Konečně byla v souladu se závazky, které Evropská komise přijala ve svém akčním plánu CARS 2020, pro doplnění výše uvedených opatření provedena v druhé polovině roku 2013 studie o zkoušce konkurenceschopnosti. V rámci této studie byla zvažována potřeba zmírňujících opatření pro malé a střední podniky; studie prokázala, že přijatá kombinace možností politiky nebude mít významné dopady na malé a střední podniky v odvětví v té míře, že by vyžadovaly zmírňující opatření.

Během celého postupu posouzení dopadů se navíc uskutečnily specifické výměny s orgány členských států na jednáních Technického výboru – motorová vozidla (TCMV) a Skupiny odborníků ze schvalovacích orgánů (TAAEG). Výměna názorů na tuto iniciativu se sdruženími průmyslového odvětví a uživatelů proběhla v rámci pracovní skupiny pro motorová vozidla (MVWG). Všechny zainteresované zúčastněné strany byly za účelem sběru údajů a názorů konzultovány také externími dodavateli studií.

Evropský parlament v důsledku skandálu koncernu VW, který se týkal emisí, přijal dne 5. října 2015 usnesení o měření emisí v automobilovém odvětví, v němž vyzval Komisi ke značnému posílení stávajícího systému EU schválení typu včetně upevnění dohledu EU, zejména pokud jde o dozor nad trhem a přijímání návazných opatření pro vozidla prodávaná v Unii.

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf

⁷ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf

⁸ SWD(2013) 466 final.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Právní základ

Právním základem návrhu je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

3.2. Zásada subsidiarity

Rámcové právní předpisy pro schválení typu motorových vozidel přispívají k vytváření vnitřního trhu se zbožím. Tento návrh zamýšlí učinit provádění a vynucování těchto právních předpisů účinnějším v rámci celkového politického cíle prohloubit strategii vnitřního trhu.

Ačkoli za provádění právních předpisů na svém území jsou odpovědné členské státy, zajištění harmonizovaného a koordinovaného přístupu založeného na všeobecně platných kritériích, který členské státy jednotně uplatňují, je zásadní pro zachování rovných podmínek v celé EU prostřednictvím harmonizovaného výkladu, provádění a vynucování požadavků na schválení typu, což je podpořeno harmonizovanými ustanoveními o dozoru nad trhem s cílem poskytnout členským státům přiměřené prostředky pro kontroly po uvedení na trh a pro přijetí účinného a společného nápravného opatření proti přítomnosti nevyhovujících a nebezpečných výrobků na trhu.

Rozdíly ve vnitrostátní organizaci schválení typu a dozoru nad trhem v členských státech mohou z hlediska rámce vnitřního trhu Unie, který již nemá vnitřní hranice a kde kontroly na vnitrostátních hranicích prakticky zmizely, způsobit neharmonizované vynucování. Členské státy do značné míry také závisí na účinnosti politiky vynucování svých sousedů, pokud jde o zabránění uvádění nevyhovujících výrobků na trhy na jejich území. Nedostatky ve vynucování jediného členského státu mohou tedy vážně ohrozit úsilí, které jiné členské státy vynaložily, aby zabránily vstupu nevyhovujících výrobků na svůj trh. Tuto vzájemnou závislost posiluje skutečnost, že pravomoc donucovacích orgánů je omezena na území členského státu. Pokud je zapotřebí nápravné opatření přesahující hranice státu, musí tyto orgány spoléhat na své protějšky v jiných členských státech.

To je způsobeno skutečností, že rámec pro schvalování typu je založen na zásadě, že všechna nová vozidla vyrobená ve shodě s typem vozidla schváleným jedním členským státem mají prospěch z práva na volné uvádění na trh a registraci v ostatních členských státech. Toto právo se použije na všechna taková vozidla bez ohledu na to, kde byla vyrobena. To znamená, že je možné do EU volně dovážet i vozidla vyrobená mimo EU, pokud výrobce osvědčil, že byla vyrobena v souladu s typem vozidla schváleným v jednom z členských států EU. Vzhledem ke globální povaze automobilového průmyslu se značnými dovozy výrobků automobilového odvětví ze zemí mimo EU vyžaduje tento významný přeshraniční rozměr pro zajištění rovných podmínek koordinované opatření na úrovni Unie.

Pokud by opatření na řešení problémů trhu měla být přijímána samostatně členskými státy na vnitrostátní úrovni, mohlo by to s sebou nést riziko vytváření překážek volného pohybu motorových vozidel zaručeného rámcovými právními předpisy. Z toho důvodu je oprávněné přijmout opatření na úrovni EU.

3.3. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž

zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti obyvatel a ochrany životního prostředí.

Opatření navržená na posílení a další harmonizaci provádění postupů schválení typu jsou založena na schválených zásadách stanovených ve společném rámci pro uvádění výrobků na trh a na referenčních ustanoveních harmonizačních právních předpisů Unie pro výrobky stanovených v příloze I rozhodnutí č. 768/2008/ES. V nezbytných a odůvodněných případech byla tato ustanovení přizpůsobena zvláštnostem automobilového průmyslu, zejména za účelem uznání existence již dobře zavedeného rámce schvalování typu a zajištění plného souladu s tímto rámcem. To platí zvláště pro ustanovení o výměně informací a spolupráci mezi orgány pro dozor nad trhem na jedné straně a schvalovacími orgány a jejich určenými technickými zkušebnami na straně druhé.

3.4. Volba nástrojů

Nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadované přímé a harmonizované používání a prosazování, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

Návrh i nadále vychází z přístupu rozdělení na úrovně („split-level approach“), který byl zaveden již v rámci EU schválení typu pro motorová vozidla. Tento přístup předpokládá vytvoření právních předpisů ve třech krocích:

- základní ustanovení a oblast působnosti stanoví Evropský parlament a Rada v nařízení založeném na článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie v souladu s řádným legislativním postupem,
- podrobné technické specifikace spojené se základními ustanoveními se stanoví v aktech v přenesené pravomoci, které přijme Komise v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie,
- prováděcí akty, kterými se stanoví správní ustanovení, jako jsou vzor pro informační dokument a certifikáty schválení typu, prohlášení o shodě atd., přijme Komise v souladu s článkem 291 Smlouvy o fungování Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh má následující rozpočtové důsledky:

- náklady na útvary Komise, které budou pořádat „společné posouzení“ technických zkušeben a budou se na něm podílet,
- náklady na vnitrostátní posuzovatele, kteří se budou podílet na „společném posouzení“ technických zkušeben, v souladu s pravidly Komise týkajícími se úhrady výdajů, které vzniknou odborníkům,
- náklady na útvary Komise, které zajistí vědeckou, technickou a logistickou podporu systému vzájemného hodnocení (společné audity technických zkušeben) a koordinaci dozoru členských států nad trhem v oblasti výrobků automobilového průmyslu,
- náklady na útvary Komise, které spravují a dále rozvíjejí regulační rámec EU pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a pro dozor nad trhem s nimi (fungování tohoto nařízení a příprava

aktů v přenesené pravomoci / prováděcích aktů) a podporují a monitorují členské státy při zajišťování účinného a efektivního provádění,

- náklady na pořádání zasedání fóra pro vynucování, které je stanoveno v článku 10, včetně úhrady cestovních výdajů členských států,
- náklady na zřízení a správu mechanismu dohledu, pokud jde o posuzování shody prováděné technickými zkušebnami,
- náklady na zkoušky souladu a shody motorových vozidel prováděné Komisí, a
- náklady na účast na mezinárodní regulační spolupráci, zejména s EHK OSN.

Podrobnosti o nákladech jsou uvedeny v legislativním finančním výkazu.

Vzhledem k omezením víceletého finančního rámce na období 2014–2020 musí být provádění tohoto legislativního návrhu založeno na stávajících zdrojích a navrženo tak, aby nebyly zapotřebí žádné dodatečné finanční zdroje z rozpočtu EU. Opatření předpokládaná v tomto návrhu nařízení nebudou mít žádný dopad na rozpočet EU nad rámec prostředků, které již byly naplánovány ve schváleném finančním plánování Komise, jelikož veškeré požadavky na finanční zdroje budou muset být uspokojeny účelově vázanými příjmy a interním přerozdělením.

V období po dni 31. prosince 2020 má tato částka záviset na víceletém finančním rámci, který bude v platnosti pro období počínaje roce 2021 v souladu s článkem 312 Smlouvy o fungování Evropské unie.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

5.1. Evropský hospodářský prostor

Navržený právní akt se týká záležitostí Evropského hospodářského prostoru (EHP), a proto by měl být rozšířen na EHP.

5.2. Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁹,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Pravidla vnitřního trhu by měla být transparentní, jednoduchá a jednotná, a tím poskytovat právní jistotu a srozumitelnost ve prospěch podniků i spotřebitelů.
- (2) Za tímto účelem byl směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES¹⁰ zřízen komplexní rámec EU schválení typu pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla a pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla.
- (3) Posouzení právního rámce Unie pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla provedené v roce 2013¹¹ ukázalo, že rámec zřízený směrnicí 2007/46/ES je vhodný pro dosažení hlavních cílů harmonizace, účinného fungování vnitřního trhu a rovné hospodářské soutěže, a proto by měl i nadále platit.
- (4) Toto posouzení však dospělo k závěru, že existuje potřeba zavést ustanovení pro dozor nad trhem, která doplní požadavky na schválení typu, potřeba vyjasnit postupy stažení z oběhu a ochranné postupy, jakož i podmínky pro udělení rozšíření schválení stávajících typů vozidel, potřeba zlepšit vynucování rámce schválení typu harmonizací a posílením postupů schvalování typu a shodnosti výroby, které uplatňují orgány a technické zkušebny členských států, potřeba vyjasnit úlohy a povinnosti

⁹ Úř. věst. C , , s. .

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

¹¹ Pracovní dokument útvarů Komise „Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles“ (Kontrola účinnosti právního rámce EU pro schvalování typu motorových vozidel) (SWD(2013) 466 final).

hospodářských subjektů v rámci dodavatelského řetězce a orgánů a stran zúčastněných na vynucování rámce a potřeba zlepšit vhodnost alternativních plánů schválení typu (vnitrostátních schvalování malých sérií a jednotlivých vozidel) a vícestupňového schvalování typu tak, aby poskytovaly dostatečnou pružnost pro úzce specializované trhy a malé a střední podniky, aniž by se však narušily rovné podmínky.

- (5) Aktuální problémy s prováděním rámce pro schvalování typu navíc odhalily konkrétní slabé stránky a ukázaly, že je třeba provést zásadní revizi, aby se vytvořil spolehlivý, transparentní, předvídatelný a udržitelný regulační rámec, který poskytne vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví a životního prostředí.
- (6) Toto nařízení stanoví harmonizovaná pravidla a zásady pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a pro jednotlivé schválení vozidla, aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu ve prospěch podniků a spotřebitelů a poskytnuta vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví a životního prostředí.
- (7) Toto nařízení stanoví hmotněprávní technické a správní požadavky na schválení typu pro motorová vozidla kategorií M a N a jejich přípojných vozidel (kategorie O), jakož i pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla, aby byla zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti a environmentální výkonnosti. Tyto kategorie zahrnují motorová vozidla pro dopravu osob, motorová vozidla pro dopravu nákladů a popřípadě jejich přípojná vozidla.
- (8) Toto nařízení by mělo posílit současný rámec pro schvalování typu, a to zejména zavedením ustanovení o dozoru nad trhem. Dozor nad trhem v automobilovém odvětví by měl být zaveden určením povinností hospodářských subjektů v dodavatelském řetězci, odpovědností donucovacích orgánů v členských státech a opatření, jež mají být přijata, pokud jsou na trhu zjištěny výrobky automobilového průmyslu, které představují závažná bezpečnostní nebo environmentální rizika nebo které nesplňují požadavky na schválení typu.
- (9) Účinné provádění požadavků na schválení typu by se mělo zajistit zlepšením ustanovení o shodnosti výroby, mimo jiné zavedením povinných pravidelných auditů metod kontroly shodnosti a trvalé shodnosti dotčených výrobků a posílením požadavků ohledně kvalifikace, povinností a výkonů technických zkušeben, které provádějí zkoušky pro schvalování typu vozidla, a to na odpovědnost schvalovacích orgánů. Klíčovým prvkem pro zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí a důvěry občanů v systém je řádné fungování technických zkušeben. Kritéria pro určení technických zkušeben stanovená směrnicí 2007/46/ES by měla být popsána podrobněji, aby bylo zajištěno jejich jednotné uplatňování. Jelikož je práce členských států složitější, metody posuzování jejich technických zkušeben mají tendenci se postupně stále více odlišovat. Je proto nezbytné stanovit procesní povinnosti, které zajistí výměnu informací o postupech členských států pro posuzování, určování, oznamování a monitorování jejich technických zkušeben a monitorování těchto postupů. Tyto procedurální povinnosti by měly odstranit veškeré stávající rozdíly v používaných metodách a ve výkladu kritérií pro určení technických zkušeben.
- (10) Potřeba, aby jmenující orgány kontrolovaly a monitorovaly technické zkušebny, vzrostla, jelikož technický pokrok zvýšil riziko, že technické zkušebny nejsou dostatečně odborně způsobilé k provádění zkoušek nových technologií nebo prostředků, které v rámci působnosti jejich určení vzniknou. Jelikož technický pokrok

zkracuje cykly výrobků a jelikož se intervaly posouzení na místě pro účely dohledu a monitorování mezi jmenujícími orgány liší, je třeba stanovit minimální požadavky, pokud jde o intervaly dohledu a monitorování technických zkušeben.

- (11) Určení a monitorování technických zkušeben členskými státy podle podrobných a přísných kritérií by proto mělo být předmětem dohledových kontrol na úrovni Unie, včetně nezávislých auditů jakožto podmínky pro obnovení jejich oznámení po pěti letech. Aby se zajistilo, že výrobci po získání schválení typu pro své výrobky budou v trvalém souladu s požadavky, mělo by být posíleno postavení technických zkušeben vůči výrobcům včetně jejich práva vykonávat neohlášené kontroly v závodech a provádět fyzické a laboratorní zkoušky výrobků, na něž se vztahuje toto nařízení.
- (12) Členské státy měly spolupracovat mezi sebou a s Komisí, aby byla zajištěna větší transparentnost a vzájemná důvěra a další sladění a rozvoj kritérií pro posuzování, určování a oznamování technických zkušeben, jakož i postupů pro rozšíření a prodloužení platnosti určení. Členské státy by měly mezi sebou a s Komisí konzultovat otázky obecného významu pro provádění tohoto nařízení a informovat sebe vzájemně a Komisi o svém vzoru kontrolního seznamu pro posuzování.
- (13) Je-li určení založeno na akreditaci ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹², měly by si akreditační orgány a jmenující orgány vyměňovat informace podstatné pro posouzení způsobilosti technických zkušeben.
- (14) Členské státy by měly vybírat poplatky za určení a monitorování technických zkušeben, aby se zajistila udržitelnost monitorování těchto zkušeben ze strany členských států a aby se pro technické zkušebny zavedly rovné podmínky. V zájmu zajištění transparentnosti by členské státy měly před přijetím výše a struktury poplatků informovat Komisi a ostatní členské státy.
- (15) Pokud o odborné způsobilosti technické zkušebny existují pochybnosti i přes opatření přijatá k zajištění konzistentního uplatňování a kontroly dodržování požadavků členskými státy, měla by Komise mít možnost prošetřit jednotlivé případy.
- (16) Aby se zajistilo, že zkoušky a protokoly technických zkušeben nebyly ovlivňovány protizákonnými okolnostmi, organizace a provoz technických zkušeben by měly být zcela nestranné. Aby byly technické zkušebny schopny provádět své úkoly soudržným a systematickým způsobem, měly by mít uspokojivý systém řízení včetně opatření zajišťujících služební tajemství. Náležitá úroveň znalostí, odborné způsobilosti a nezávislosti pracovníků je podmínkou pro to, aby technické zkušebny řádně vykonávaly svou práci, a měla by být proto vždy zaručena.
- (17) Měla by být zajištěna nezávislost technických zkušeben vůči výrobcům, mimo jiné tím, že za provedené kontroly a zkoušky týkající se schválení typu nebudou zkušebny přímo ani nepřímo placeny výrobci. Členské státy by proto měly stanovit strukturu poplatků za schválení typu tak, aby zahrnovala náklady na všechny zkoušky a kontroly týkající se schválení typu, jež provedou technické zkušebny určené orgánem pro schválení typu, jakož i správní náklady na vydání schválení typu a náklady na provedení následných zkoušek a kontrol pro ověření souladu s požadavky.
- (18) Aby se zajistilo plnění požadavků tohoto nařízení, je nezbytný účinný mechanismus vynucování dodržování požadavků. Zajištění dodržování požadavků, které se týkají schvalování typu a shodnosti výroby, obsažených v právních předpisech, jimiž se řídí

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

automobilové odvětví, by mělo zůstat hlavní odpovědností schvalovacích orgánů, neboť jde o povinnost úzce spojenou s vydáváním schválení typu a vyžaduje podrobné znalosti jejich obsahu. Je proto důležité výkon schvalovacích orgánů pravidelně ověřovat prostřednictvím vzájemného hodnocení s cílem zajistit, aby při vynucování požadavků na schválení typu uplatňovaly všechny schvalovací orgány jednotnou kvalitu a stejnou přísnost. Kromě toho je důležité zajistit ověření správnosti samotného schválení typu.

- (19) Základním předpokladem pro zajištění trvale vysoké úrovně zdraví a bezpečnosti, jakož i ochrany životního prostředí v rámci vnitřního trhu je těsnější koordinace mezi vnitrostátními orgány prostřednictvím výměny informací a koordinovaných posouzení pod vedením koordinačního orgánu. To by také mělo vést k účinnějšímu využívání omezených zdrojů na vnitrostátní úrovni. Za tímto účelem by mělo být zřízeno fórum pro výměnu informací mezi členskými státy a Komisí o jejich činnostech týkajících se vynucování dodržování právních předpisů o schvalování typu a pro koordinaci těchto činností. Stávající neformální spolupráci mezi členskými státy v tomto směru by prospěl formálnější rámec.
- (20) Pravidla pro dozor nad trhem Unie a kontrolu výrobků, které vstupují na trh Unie, stanovená nařízením (ES) č. 765/2008 se použijí na motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, jakož i na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla, aniž by bránila členským státům zvolit si příslušné orgány k provádění těchto činností. Dozor nad trhem může být ve sdílené působnosti různých vnitrostátních orgánů, aby zohledňoval vnitrostátní systémy dozoru nad trhem v členských státech zřízené podle nařízení (ES) č. 765/2008. Účinná koordinace a monitorování na unijní i vnitrostátní úrovni by měly zaručit, že schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem vymáhají nový rámec schvalování typu a dozoru nad trhem.
- (21) Do tohoto nařízení je nezbytné zahrnout pravidla týkající se dozoru nad trhem, aby se posílila práva a povinnosti příslušných vnitrostátních orgánů, zajistila účinná koordinace jejich činností v oblasti dozoru nad trhem a vyjasnila použitelné postupy.
- (22) V zájmu zvýšení transparentnosti procesu schvalování a usnadnění výměny informací a nezávislého ověření ze strany orgánů pro dozor nad trhem, schvalovacích orgánů a Komise by měla být dokumentace ke schvalování typu poskytována v elektronickém formátu a veřejně zpřístupněna, s výhradou výjimek z důvodu ochrany obchodních zájmů a ochrany osobních údajů.
- (23) Povinnosti vnitrostátních orgánů týkající se dozoru nad trhem stanovené v tomto nařízení jsou konkrétnější než povinnosti stanovené v článku 19 nařízení (ES) č. 765/2008, aby byly zohledněny zvláštnosti rámce pro schvalování typu a potřeba doplnit tento rámec účinným mechanismem dozoru nad trhem zajišťujícím následné ověření souladu výrobků, na něž se vztahuje toto nařízení, s jeho požadavky.
- (24) Mezi uvedené konkrétnější povinnosti vnitrostátních orgánů, které jsou stanoveny v tomto nařízení, patří následné zkoušky a kontroly pro ověření souladu s požadavky provedené na dostatečném počtu vozidel uvedených na trh. Výběr vozidel pro uvedené následné ověření souladu s požadavky by se měl zakládat na vhodném posouzení rizik, jež zohlední závažnost případného nesouladu a pravděpodobnost jeho výskytu.
- (25) Nezávisle na zkouškách a kontrolách provedených členskými státy v rámci jejich povinností dozoru nad vnitrostátním trhem by následné zkoušky a kontroly pro ověření souladu měla organizovat a provádět také Komise nebo požadovat jejich

provedení. Zjistí-li tyto zkoušky a kontroly nesoulad nebo zjistí-li se, že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů, Komise by měla být oprávněna zahájit celounijní nápravná opatření k obnově shodnosti dotčených vozidel a prošetřit příčiny nesprávnosti schválení typu. V souhrnném rozpočtu Unie by měl být vyčleněn dostatečný objem finančních prostředků na vykonání těchto zkoušek a kontrol pro ověření souladu s požadavky. Vzhledem k rozpočtovým omezením víceletého finančního rámce na období 2014–2020 musí být provádění tohoto legislativního návrhu založeno na stávajících zdrojích a navrženo tak, aby nevytvářely žádné dodatečné finanční zdroje. Je-li zjištěn nesoulad, Komise by měla být oprávněna uložit administrativní pokuty.

- (26) Aby byla zajištěna vysoká úroveň funkční bezpečnosti vozidel, ochrany cestujících ve vozidle a jiných účastníků silničního provozu a ochrany životního prostředí, technické požadavky a normy v oblasti životního prostředí, které se uplatňují na vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, by měly být i nadále harmonizovány a přizpůsobovány technickému a vědeckému pokroku.
- (27) Cíle tohoto nařízení by neměly být dotčeny skutečností, že určité systémy, konstrukční části, samostatné technické celky nebo díly a zařízení mohou být na vozidlo nebo do vozidla namontovány po uvedení daného vozidla na trh, jeho registraci nebo uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby systémy, konstrukční části, samostatné technické celky nebo části a zařízení, jež mohou být na vozidlo nebo do vozidla namontovány a jež mohou významně ohrozit fungování systémů se zásadním významem pro ochranu životního prostředí nebo pro funkční bezpečnost, byly před uvedením na trh, registrací nebo uvedením do provozu kontrolovány schvalovacím orgánem.
- (28) Systém EU schvalování typu musí každému členskému státu umožňovat, aby potvrdil, že každý typ vozidla a každý typ systému, konstrukční části a samostatného technického celku určeného pro tento typ vozidla prošel zkouškami a kontrolami stanovenými v tomto nařízení, aby se ověřil jeho soulad s požadavky tohoto nařízení na schválení typu, a že jeho výrobce pro něj získal certifikát schválení typu. Systém EU schvalování typu ukládá výrobcí povinnost vyrábět svá vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky ve shodě se schváleným typem. Výrobce vozidla to musí osvědčit vydáním prohlášení o shodě pro každé vozidlo. Každému vozidlu opatřenému platným prohlášením o shodě by se mělo povolit jeho uvedení na trh a registrace pro užívání v celé Unii.
- (29) Jedním ze základních kamenů systému EU pro schvalování typu je shodnost výroby, a proto by opatření, která výrobce zavedl, aby tuto shodnost zajistil, měla být schválena příslušným orgánem určeným k tomuto účelu nebo technickou zkušebnou s odpovídající kvalifikací a pravidelně ověřována opakovanými nezávislými kontrolami. Schvalovací orgány by kromě toho měly zajistit ověření trvalé shodnosti dotčených výrobků.
- (30) Zachování platnosti schválení typu vyžaduje, aby výrobce informoval orgán, který jeho typ vozidla schválil, o všech změnách vlastností typu nebo požadavků na bezpečnost a environmentální výkonnost platných pro daný typ. Je proto důležité, že platnost vydaných certifikátů schválení typu je časově omezena a že tyto certifikáty lze obnovit teprve poté, co schvalovací orgán ověřil a ujistil se, že typ vozidla i nadále splňuje všechny příslušné požadavky. Podmínky pro rozšíření schválení typů by navíc měly být vyjasněny, aby se zajistilo jednotné uplatňování postupů a vynucování požadavků na schválení typu v celé Unii.

- (31) Posouzení ohlášených závažných bezpečnostních rizik a rovněž posouzení ohrožení veřejného zdraví nebo životního prostředí by mělo být prováděno na vnitrostátní úrovni, měla by však být zajištěna koordinace na úrovni Unie v případě, že ohlášené nebezpečí nebo ohrožení může přesahovat území jednoho členského státu, aby se umožnilo sdílení zdrojů a zajistila konzistentnost nápravných opatření přijatých za účelem zmírnění zjištěného nebezpečí a ohrožení.
- (32) S cílem zajistit, aby všechna vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh nabízely vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí, by výrobce nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt v dodavatelském řetězci měl přijmout účinná nápravná opatření, včetně stažení vozidel z oběhu, pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje závažné nebezpečí pro uživatele nebo životní prostředí, jak je uvedeno v článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008. Schvalovacím orgánům by měla být svěřena pravomoc posoudit a ověřit, zda jsou tato opatření dostatečná. Pokud by orgány ostatních členských států nápravná opatření výrobce nepovažovaly za dostatečná, měly by mít právo přijmout ochranná opatření.
- (33) Prostřednictvím alternativních plánů schválení typu pro výrobce, kteří vyrábějí vozidla v malých sériích, by měla být zajištěna dostatečná pružnost. Tito výrobci by měli mít možnost využívat výhod vnitřního trhu Unie za předpokladu, že jejich vozidla splňují zvláštní požadavky na EU schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích. V omezeném počtu případů je vhodné umožnit vnitrostátní schválení typu malých sérií. Aby se zabránilo zneužívání, měl by být zjednodušený postup pro vozidla vyráběná v malých sériích omezen na případy velmi omezené výroby. Je proto nezbytné přesně vymezit pojem „vozidla vyráběná v malých sériích“ z hlediska počtu vyrobených vozidel, požadavků, jež mají být splněny, a podmínek pro uvedení těchto vozidel na trh. Stejně důležité je upřesnit alternativní plán schvalování jednotlivých vozidel, zejména proto, aby se zajistila dostatečná pružnost pro schvalování vozidel vyráběných ve více stupních.
- (34) Unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“)¹³. Unie přijala značný počet předpisů připojených k revidované dohodě z roku 1958, a proto má povinnost přijímat schválení typu vydaná v souladu s těmito předpisy jako splňující rovnocenné požadavky Unie. Za účelem zjednodušení svého rámce pro schvalování typu a jeho uvedení do souladu s mezinárodním rámcem EHK OSN zrušila Unie v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009¹⁴ své zvláštní směrnice o schvalování typu a nahradila je povinným uplatňováním příslušných předpisů EHK OSN. Ke snížení administrativní zátěže procesu schvalování typu by se mělo výrobcům vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

¹³ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 81).

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

umožnit, aby požádali o schválení typu podle tohoto nařízení, případně přímo prostřednictvím schválení v souladu s příslušnými předpisy EHK OSN uvedenými v přílohách tohoto nařízení.

- (35) Předpisy EHK OSN a jejich změny, pro něž Unie hlasovala nebo které Unie používá v souladu s rozhodnutím Rady 97/836/ES¹⁵, by měly být začleněny do právních předpisů o EU schvalování typu. Proto by měla být na Komisi přenesena pravomoc měnit přílohy tohoto nařízení a přijímat akty v přenesené pravomoci, aby se zajistilo, že odkazy na předpisy EHK OSN a jejich příslušné změny v seznamu souvisejících regulačních aktů jsou průběžně aktualizovány.
- (36) V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména pokud jde o volný pohyb zboží, svobodu usazování a volný pohyb služeb, je třeba zajistit neomezený přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel prostřednictvím standardizovaného formátu, který je možno použít k vyhledání technických informací, a účinnou hospodářskou soutěž v oblasti poskytování těchto informací. Požadavky na poskytování informací o opravách a údržbě byly doposud stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹⁶, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009¹⁷, nařízení Komise (EU) č. 692/2008¹⁸ a nařízení Komise (EU) č. 582/2011¹⁹. Tyto požadavky by měly být konsolidovány v tomto nařízení a nařízení (ES) č. 715/2007, (ES) č. 595/2009, (EU) č. 692/2008 a (EU) č. 582/2011 by měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (37) Technický pokrok zavádějící nové metody nebo techniky pro diagnostiku a opravy vozidla, jako je vzdálený přístup k informacím a softwaru vozidla, by neměl oslabit cíle tohoto nařízení, pokud jde o přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla ze strany nezávislých provozovatelů.
- (38) Za účelem zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁰.
- (39) Za účelem doplnění tohoto nařízení o další technické podrobnosti by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie s ohledem na požadavky pro schvalování typu týkající se environmentální a bezpečnostní výkonnosti motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro

¹⁵ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

¹⁸ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

¹⁹ Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

tato vozidla. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

- (40) Členské státy by měly stanovit pravidla týkající se sankcí za porušování tohoto nařízení a zajistit, aby tato pravidla byla prováděna. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy každoročně podávají zprávu o uložených sankcích Komisi s cílem monitorovat soudržnost provádění těchto ustanovení.
- (41) V zájmu srozumitelnosti, logiky a zjednodušení by měla být směrnice 2007/46/ES zrušena a nahrazena tímto nařízením. Přijetí nařízení zajišťuje, že ustanovení budou přímo použitelná a bude možné je včas a účinněji aktualizovat, aby byl lépe zohledněn technický pokrok a vývoj právní úpravy v rámci revidované dohody z roku 1958.
- (42) Aby mohla Komise řádně provádět ověřování souladu s požadavky a aby byly zajištěny rovné podmínky pro hospodářské subjekty a vnitrostátní orgány, měla by být Komise zmocněna uložit harmonizované správní pokuty hospodářským subjektům, u nichž bylo zjištěno, že porušily toto nařízení, a to bez ohledu na to, kde ke schválení typu daného motorového vozidla, systému, konstrukční části či samostatného technického celku původně došlo.
- (43) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES²¹ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001²², jakož i s vnitrostátními předpisy k jejich provedení.
- (44) Aby se členské státy a vnitrostátní orgány i hospodářské subjekty mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto aktem, mělo by být stanoveno datum použitelnosti po vstupu nařízení v platnost.
- (45) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M, N a O a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví správní ustanovení a technické požadavky na schvalování typu a uvádění na trh všech nových vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Použije se rovněž na jednotlivá schválení vozidel.
2. Toto nařízení stanoví požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky podléhajícími schválení podle tohoto nařízení, jakož i s díly a zařízeními pro taková vozidla.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na motorová vozidla kategorií M a N a jejich přípojná vozidla kategorie O, jež jsou určena k používání na veřejných komunikacích, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobená v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jakož i díly a zařízení, zkonstruované a vyrobené pro taková vozidla a přípojná vozidla.
2. Toto nařízení se nepoužije na tato vozidla:
 - (a) zemědělská nebo lesnická vozidla, jak jsou vymezena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013²³;
 - (b) dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky, jak jsou vymezeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013²⁴;
 - (c) vozidla používaná na kolejích.
3. Pro následující vozidla a stroje může výrobce požádat o schválení typu nebo jednotlivé schválení vozidla podle tohoto nařízení za předpokladu, že tato vozidla splňují hmotněprávní požadavky tohoto nařízení:
 - (a) vozidla zkonstruovaná nebo vyrobená k použití hlavně na staveništích nebo v lomech, přístavech nebo na letištích;
 - (b) vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými složkami, civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku;
 - (c) jakákoli vozidla s vlastním pohonem zvlášť zkonstruovaná a vyrobená k provádění určité práce, jež nejsou vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodná k přepravě cestujících ani nákladů.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

4. Pro následující vozidla může výrobce požádat o jednotlivé schválení vozidla podle tohoto nařízení:
- (a) vozidla určená výhradně pro závody na silnicích;
 - (b) prototypy vozidel používané na silnici na odpovědnost výrobce za účelem provedení zvláštního zkušebního programu, pokud byly k tomuto účelu zvlášť zkonstruovány a vyrobeny.

Článek 3 *Definice*

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- (1) „schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;
- (2) „dozorem nad trhem“ se rozumí činnosti a opatření orgánů pro dozor nad trhem, jejichž cílem je zajistit, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jakož i díly a zařízení, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných právních předpisech Unie a neohrožovaly zdraví, bezpečnost ani jakoukoli další oblast ochrany veřejného zájmu;
- (3) „vozidlem“ se rozumí jakékoliv motorové vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo podle definic uvedených v bodech 10 a 11;
- (4) „systémem“ se rozumí sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí ve vozidle, jež podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze IV;
- (5) „konstrukční částí“ se rozumí zařízení, jež má být součástí vozidla, pro něž lze získat schválení typu nezávisle na daném vozidle a které podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze IV;
- (6) „samostatným technickým celkem“ se rozumí zařízení, jež má být součástí vozidla, pro něž lze získat schválení typu nezávisle, ale pouze ve vztahu k jednomu nebo několika určeným typům vozidel, a které podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze IV;
- (7) „díly“ se rozumí zboží a náhradní díly určené k montáži, opravě a údržbě vozidla;
- (8) „zařízením“ se rozumí zboží jiné než díly, jež lze přidat do vozidla nebo na něj instalovat;
- (9) „výrobce“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která je odpovědná za všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či za jednotlivé schválení vozidla nebo za postup schvalování pro díly a zařízení, za zajištění shodnosti výroby a za záležitosti dozoru nad trhem ohledně dotyčného vyrobeného vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu a zařízení nezávisle na tom, zda je tato osoba přímo zapojena do všech stupňů návrhu a výroby dotyčného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, či nikoli;
- (10) „motorovým vozidlem“ se rozumí motorem poháněné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby se pohybovalo vlastními prostředky, má alespoň čtyři kola, je úplné, dokončené nebo neúplné a má nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h;

- (11) „připojným vozidlem“ se rozumí jakékoli vozidlo na kolech bez vlastního pohonu konstruované a vyrobené tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem;
- (12) „schvalovacím orgánem“ se rozumí orgán nebo orgány členského státu, které tento členský stát oznámil Komisi a které jsou příslušné pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či pro jednotlivé schválení vozidla, pro postup schvalování pro díly a zařízení, pro vydávání a popřípadě odjímání nebo zamítání certifikátů schválení, pro působení jako styčné místo pro schvalovací orgány ostatních členských států, pro určování technických zkušeben a pro zajištění, že výrobce plní své povinnosti týkající se shodnosti výroby;
- (13) „orgánem pro dozor nad trhem“ se rozumí vnitrostátní orgán nebo orgány odpovědné za provádění dozoru nad trhem na území daného členského státu;
- (14) „vnitrostátním orgánem“ se rozumí schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený do dozoru nad trhem, ochrany hranic nebo registrace a odpovědný za tyto činnosti v členském státě ve vztahu k vozidlům, systémům, konstrukčním částem, samostatným technickým celkům a dílům nebo zařízením;
- (15) „uvedením na trh“ se rozumí první zpřístupnění vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení v Unii;
- (16) „registrací“ se rozumí stálé nebo dočasné správní povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které zahrnuje identifikaci vozidla a vydání pořadového čísla vozidla;
- (17) „uvedením do provozu“ se rozumí první použití vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k určenému účelu v Unii;
- (18) „hospodářským subjektem“ se rozumí výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;
- (19) „schválením typu vozidla“ se rozumí postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že neúplný, úplný nebo dokončený typ vozidla vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;
- (20) „vícestupňovým schválením typu“ se rozumí postup, kterým jeden nebo více schvalovacích orgánů osvědčují, že určitý neúplný nebo dokončený typ vozidla vyhovuje, v závislosti na stupni rozpracovanosti, příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;
- (21) „neúplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež vyžaduje ještě alespoň jeden stupeň dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze IV;
- (22) „EU schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze IV;
- (23) „certifikátem schválení typu“ se rozumí dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku je schválen;
- (24) „zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;

- (25) „dovozcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení, jež byl vyroben ve třetí zemi;
- (26) „vnitrostátním schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům stanoveným právními předpisy členského státu, přičemž platnost tohoto schválení je omezena na území daného členského státu;
- (27) „prohlášením o shodě“ se rozumí dokument uvedený v příloze IX vydaný výrobcem vozidla, který osvědčuje, že vyrobené vozidlo odpovídá schválenému typu vozidla;
- (28) „distributorem“ se rozumí obchodní zástupce nebo jakákoli jiná fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, jež na trh dodává vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;
- (29) „dodáním na trh“ se rozumí dodání vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty nebo bezplatně;
- (30) „postupným schválením typu“ se rozumí postupné získávání celého souboru certifikátů EU schválení typu pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky tvořící část vozidla, jež vede v závěrečné fázi k schválení typu vozidla;
- (31) „jednorázovým schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje v jednom kroku, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;
- (32) „kombinovaným schválením typu“ se rozumí postupné schválení, během něhož se při závěrečné fázi schvalování vozidla získá jedno nebo více schválení pro systémy, aniž by bylo nutné vydat pro tyto systémy certifikáty EU schválení typu;
- (33) „dokončeným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež prošlo vícestupňovým schválením typu a jež splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze IV;
- (34) „úplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež nemusí být dokončeno, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze IV;
- (35) „typem vozidla“ se rozumí určitá kategorie vozidel, která sdílí alespoň základní kritéria stanovená v části B přílohy II a jež může zahrnovat varianty a verze tam uvedené;
- (36) „technickou zkušebnou“ se rozumí organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem určeny jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzující shodu k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol;
- (37) „základním vozidlem“ se rozumí jakékoli vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;
- (38) „schválením typu systému“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ systému vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;

- (39) „schválením typu samostatného technického celku“ se rozumí postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že samostatný technický celek vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům ve spojení s jedním nebo více určenými typy vozidel;
- (40) „schválením typu konstrukční části“ se rozumí postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že typ konstrukční části nezávisle na vozidle vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům;
- (41) „zkušební metodou se simulací“ se rozumí počítačové simulace včetně výpočtů za účelem prokázání, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují technické požadavky regulačního aktu uvedeného v příloze IV, aniž by bylo potřebné použití fyzického vozidla, systému, části nebo samostatného technického celku;
- (42) „jednotlivým schválením vozidla“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určité vozidlo, ať již jedinečné či nikoliv, vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům pro EU jednotlivé schválení vozidla a vnitrostátní jednotlivé schválení vozidla;
- (43) „vozidlem z výběhu série“ se rozumí vozidlo, jež je součástí zásob a které není možno dodat na trh nebo které již nelze dodávat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nezískalo schválení typu;
- (44) „alternativními požadavky“ se rozumí správní ustanovení a technické požadavky, jež mají za cíl zajistit úroveň funkční bezpečnosti, ochrany životního prostředí a bezpečnosti při práci, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené jedním anebo více akty v přenesené pravomoci uvedenými v příloze IV;
- (45) „náhradními díly“ se rozumí zboží, které je určeno k instalaci do vozidla nebo na něj, jímž se nahradí původní díly tohoto vozidla, včetně zboží nutného pro použití vozidla, s výjimkou paliva;
- (46) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnostiku, údržbu, prohlídky, pravidelné sledování, opravy, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, jakož i pro montáž dílů a zařízení na vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravám, včetně následných změn a doplňků těchto informací;
- (47) „samostatným provozovatelem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba jiná než autorizovaný obchodní zástupce nebo opravná, která je přímo nebo nepřímo zapojená do oprav a údržby vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby a subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem; rozumí se tím také autorizované opravný, obchodní zástupci nebo distributoři v rámci distribučního systému daného výrobce vozidla, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel;
- (48) „autorizovanou opravnou“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje opravárenské nebo údržbářské služby pro vozidla v rámci distribučního systému výrobce;

- (49) „nezávislou opravnou“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje opravárenské nebo údržbářské služby pro vozidla mimo rámec distribučního systému výrobce;
- (50) „palubními diagnostickými (OBD) informacemi vozidla“ se rozumí informace týkající se systému ve vozidle nebo systému připojeného k motoru, který je schopný rozpoznat funkční poruchu a případně na její vznik upozornit pomocí systému varování, rozeznat pravděpodobnou oblast funkční poruchy pomocí údajů uložených v paměti počítače a tyto údaje zpřístupnit pro vnější použití;
- (51) „vozidlem vyráběným v malých sériích“ se rozumí typ vozidla, jehož počet jednotek, které jsou dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, nepřesahuje roční kvantitativní limity stanovené v příloze XII;
- (52) „vozidlem zvláštního určení“ se rozumí vozidlo kategorie M, N nebo O, které má zvláštní technické vlastnosti k výkonu funkce, jež vyžaduje zvláštní uspořádání nebo výstroj;
- (53) „návěsem“ se rozumí tažené vozidlo, jehož náprava (nápravy) je za těžištěm vozidla (jestliže je stejnoměrně naloženo) a které má spojovací zařízení umožňující přenášet vodorovné a svislé síly na tažené vozidlo;
- (54) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ se rozumí jediný orgán v daném členském státě, který na základě státem delegované pravomoci provádí akreditaci podle čl. 2 odst. 11 nařízení (ES) č. 765/2008;
- (55) „posouzením na místě“ se rozumí inspekce v prostorách technické zkušebny nebo jednoho z jejích subdodavatelů či poboček vykonaná schvalovacím orgánem;
- (56) „posouzením na místě pro účely dohledu“ se rozumí periodicky opakované rutinní posouzení na místě, které není ani posouzením na místě pro účely počátečního určení, ani posouzením na místě pro účely prodloužení určení.

Článek 4 *Kategorie vozidel*

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie vozidel:
- a) kategorie M zahrnuje motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel, a to:
- i) kategorie M₁: motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen na místo k sezení řidiče;
 - ii) kategorie M₂: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun. Tato motorová vozidla mohou mít prostor pro stojící cestující;
 - iii) kategorie M₃: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun. Tato motorová vozidla mohou mít prostor pro stojící cestující;
- b) kategorie N zahrnuje motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů, a to:
- i) kategorie N₁: motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny;

- ii) kategorie N₂: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun;
 - iii) kategorie N₃: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun;
 - c) kategorie O zahrnuje přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, a to:
 - i) kategorie O₁: přípojná vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny;
 - ii) kategorie O₂: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tun;
 - iii) kategorie O₃: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun;
 - iv) kategorie O₄: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 tun.
2. Kritéria pro zařazení vozidel, typů vozidel, variant a verzí do kategorií jsou uvedena v příloze II.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy II týkajících se zařazení vozidel do podkategorií, typů vozidel a typů karoserií s cílem přizpůsobit ji technickému pokroku.

KAPITOLA II OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 5

Obecné hmotněprávní požadavky

1. Vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky musí splňovat požadavky regulačních aktů uvedených v příloze IV.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy IV, aby zohlednila vývoj technologií a právní úpravy zavedením a aktualizací odkazů na regulační akty, které obsahují požadavky, jež vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky musí splňovat.

Článek 6

Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo jmenují schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem. Členské státy oznámí Komisi zřízení a jmenování těchto orgánů.

Toto oznámení obsahuje název dotyčných orgánů, jejich adresu včetně elektronické adresy a jejich pravomoci. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a podrobné údaje o nich.
2. Členské státy povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky stanovené v tomto nařízení.

3. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které splňují požadavky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou případů stanovených v článku 52.

Odchylně od tohoto ustanovení členské státy nemají povinnost umožnit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel, jež získala schválení typu v souladu s tímto nařízením, ale přesáhla harmonizované rozměry stanovené v příloze I směrnice Rady 96/53/ES²⁵.
4. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků vstupujících na trh v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.
5. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, aby orgány pro dozor nad trhem mohly, pokud to považují za nezbytné a odůvodněné, být oprávněny ke vstupu do prostor hospodářského subjektu a zabavení nezbytných vzorků vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků za účelem provedení zkoušek souladu.
6. Členské státy pravidelně přezkoumávají a hodnotí, jak fungují jejich činnosti schválení typu. Uvedené přezkumy a hodnocení se uskuteční alespoň jednou za čtyři roky a o jejich výsledcích jsou uvědomeny ostatní členské státy a Komise. Dotčený členský stát vypracuje souhrn výsledků přístupný pro veřejnost, zahrnující zejména údaje o počtu udělených schválení typu a totožnost jednotlivých výrobců.
7. Členské státy pravidelně přezkoumávají a hodnotí, jak fungují jejich činnosti dozoru. Uvedené přezkumy a hodnocení se uskuteční alespoň jednou za čtyři roky a o jejich výsledcích jsou uvědomeny ostatní členské státy a Komise. Dotčený členský stát vypracuje souhrn výsledků přístupný pro veřejnost.

Článek 7

Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgány plní své povinnosti nezávisle a nestranně. V případě nutnosti zachovávají důvěrnost za účelem ochrany obchodního tajemství za předpokladu, že dodrží informační povinnost stanovenou v čl. 9 odst. 3 pro ochranu zájmů uživatelů v Unii.
3. Členský stát, ve kterém je za schválení vozidla, včetně schválení jednotlivého vozidla, odpovědný více než jeden schvalovací orgán, určí jeden schvalovací orgán odpovědný za výměnu informací se schvalovacími orgány ostatních členských států a za povinnosti stanovené v kapitole XV tohoto nařízení.

Schvalovací orgány v daném členském státě vzájemně spolupracují sdílením informací, jež jsou relevantní vzhledem k jejich úloze a funkcím.
4. Je-li schvalovací orgán upozorněn v souladu s čl. 8 odst. 5, čl. 9 odst. 5, čl. 52 odst. 4 nebo s článkem 54, učiní veškerá nezbytná opatření k přezkoumání uděleného

²⁵ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235 17.9.1996, s. 59).

schválení a v závislosti na důvodech a závažnosti prokázaných odchylek schválení popřípadě opraví nebo odejme.

5. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví společná kritéria pro jmenování, přezkoumání a posouzení schvalovacích orgánů na vnitrostátní úrovni. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Článek 8

Povinnosti orgánů pro dozor nad trhem

1. Orgány pro dozor nad trhem provádějí pravidelné kontroly s cílem ověřit soulad vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s požadavky stanovenými v tomto nařízení a správnost schválení typu. Tyto kontroly provádějí v přiměřeném rozsahu, a to prostřednictvím kontrol dokladů, jakož i zkoušek ve skutečném provozu a laboratorních zkoušek na základě statisticky významných vzorků. Orgány pro dozor nad trhem přitom zohlední zavedené zásady hodnocení rizik, stížnosti a další informace.
2. Orgány pro dozor nad trhem požádají hospodářské subjekty o zpřístupnění dokladů a informací, pokud to považují za nutné pro výkon své činnosti.
3. V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu, orgány pro dozor nad trhem řádně zohlední prohlášení o shodě předložená hospodářskými subjekty.
4. Orgány pro dozor nad trhem přijmou vhodná opatření s cílem varovat v přiměřené lhůtě uživatele na svém území před riziky, která byla v souvislosti s určitým vozidlem, systémem, konstrukční částí a samostatným technickým celkem zjištěna, aby se zamezilo nebo omezilo riziko zranění nebo jiných škod.
Orgány pro dozor nad trhem spolupracují s hospodářskými subjekty na opatřeních, která by mohla zamezit nebo omezit rizika způsobená vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, které tyto subjekty dodaly.
5. Rozhodnou-li se orgány pro dozor nad trhem jednoho členského státu stáhnout z trhu vozidlo, systém, konstrukční část a samostatný technický celek v souladu s čl. 49 odst. 5, uvědomí o tom daný hospodářský subjekt a případně příslušný schvalovací orgán.
6. Orgány pro dozor nad trhem plní své povinnosti nezávisle a nestranně. Zachovávají v případě nutnosti důvěrnost za účelem ochrany obchodního tajemství, za předpokladu, že dodrží informační povinnost stanovenou v čl. 9 odst. 3 v rozsahu nezbytném pro ochranu zájmů uživatelů v Evropské unii.
7. Členské státy provádějí pravidelný přezkum a posouzení fungování svých činností dozoru. Tyto přezkumy a posouzení se provádějí nejméně jednou za čtyři roky a jejich výsledky se sdělí ostatním členským státům a Komisi. Dotčený členský stát vypracuje souhrn výsledků, které budou zpřístupněny veřejnosti.
8. Orgány jednotlivých členských států pro dozor nad trhem koordinují své činnosti v oblasti dozoru nad trhem, vzájemně spolupracují a sdílejí výsledky těchto činností navzájem a s Komisí. Orgány pro dozor nad trhem se případně dohodnou na sdílení práce a specializací.

9. Pokud je v členském státě za dozor nad trhem nebo kontroly na vnějších hranicích odpovědný více než jeden orgán, pak tyto orgány vzájemně spolupracují, což zahrnuje sdílení informací relevantních vzhledem k jejich úloze a funkcím.
10. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví kritéria pro určení povinného rozsahu, působnosti a četnosti kontrol pro ověření souladu s požadavky na odebraných vzorcích, jak je uvedeno v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Článek 9

Ověření souladu s požadavky prováděné Komisí a koordinace vynucování s členskými státy

1. Komise organizuje a provádí v přiměřeném rozsahu zkoušky a kontroly vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků již dodaných na trh nebo nařídí provedení těchto zkoušek s cílem ověřit, zda jsou tato vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky ve shodě se schváleními typu a platnými právními předpisy, a zajistit správnost schválení typu.

Tyto zkoušky a kontroly mohou být provedeny na nových vozidlech poskytnutých výrobcí nebo hospodářskými subjekty podle odstavce 2 níže.

Tyto zkoušky a kontroly mohou být provedeny rovněž na registrovaných vozidlech po dohodě s držitelem registrace vozidla.

2. Výrobci se schválením typu nebo hospodářské subjekty na požádání dodají Komisi statisticky významný počet vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vybraných Komisí, jež jsou reprezentativní pro vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky způsobilé k uvedení na trh v rámci daného schválení typu. K provedení zkoušek budou vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky poskytnuty v termínu a místě a na dobu podle požadavku Komise.
3. Aby Komise mohla provádět zkoušky uvedené v odstavcích 1 a 2, členské státy jí zpřístupní veškeré údaje vztahující se ke schválení typu vozidla, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež jsou předmětem zkoušek pro ověření souladu s požadavky. Tyto údaje zahrnují alespoň informace obsažené v certifikátu schválení typu a v jeho přílohách uvedených v čl. 26 odst. 1.

V případě vozidel schválených v souladu s postupným nebo víceetapovým postupem schvalování typu poskytnou členské státy Komisi certifikát schválení typu a jeho přílohy uvedené v čl. 26 odst. 1 rovněž pro příslušná schválení typu systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků.

4. Výrobci vozidel zveřejní údaje potřebné pro účely zkoušek prováděných třetími stranami, jejichž cílem je ověření souladu s požadavky. Komise přijme prováděcí akty, jež definují, které údaje se mají zveřejnit a podmínky tohoto zveřejnění podléhajícího ochraně obchodního tajemství a osobních údajů podle právních předpisů Unie a vnitrostátních předpisů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.
5. Pokud Komise zjistí, že vozidla, jež byla podrobena zkoušce nebo kontrole, nesplňují požadavky pro schválení typu stanovené tímto nařízením či některým z regulačních aktů uvedených v příloze IV nebo že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů, v souladu s čl. 54 odst. 8 dotčenému hospodářskému subjektu

neprodleně nařídí, aby přijal veškerá vhodná nápravná opatření, kterými uvede vozidla v soulad s těmito požadavky; případně Komise přijme omezující opatření spočívající v tom, že hospodářskému subjektu nařídí, aby dotčená vozidla buď stáhl z trhu, nebo z oběhu v přiměřené časové lhůtě, a to podle závažnosti zjištěného nesouladu.

Pokud uvedené zkoušky a kontroly zpochybní správnost samotného schválení typu, Komise uvědomí dotčený schvalovací orgán nebo orgány a fórum pro výměnu informací o vynucování.

Komise zveřejní zprávu o svých zjištěních vždy poté, co provede jakékoli zkoušky pro ověření souladu.

Článek 10

Fórum pro výměnu informací o vynucování

1. Komise zřídí fórum pro výměnu informací o vynucování (dále jen fórum) a předsedá mu.

Fórum je složeno z členů jmenovaných členskými státy.

2. Úkolem fóra je koordinovat síť vnitrostátních orgánů odpovědných za schvalování typu a dozor nad trhem.

Mezi jeho poradní úkoly patří mimo jiné prosazování osvědčených postupů, výměna informací o problémech týkajících se vynucování, o spolupráci, o vývoji pracovních metod a nástrojů, o vývoji elektronické výměny informací, o hodnocení harmonizovaných projektů v oblasti vynucování, o sankcích a společných kontrolách.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88, kterými stanoví složení, postup jmenování, podrobné úkoly, pracovní metody a jednací řád fóra.

Článek 11

Obecné povinnosti výrobců

1. Výrobce zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které vyrobil a které byly uvedeny na trh nebo uvedeny do provozu, byly vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení.
2. U víceetapového schválení typu odpovídá výrobce také za schválení a shodnost výroby systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které vmontoval ve stupni dokončení vozidla. Výrobce, jenž mění konstrukční části, systémy nebo samostatné technické celky, které již byly schváleny na nižších stupních, odpovídá za schválení a shodnost výroby pozměněných konstrukčních částí, systémů nebo samostatných technických celků. Výrobce předchozího stupně poskytne výrobcí následujícího stupně informace o každé změně, která může ovlivnit schválení typu konstrukční části, systému nebo samostatného technického celku či schválení typu vozidla. Takové informace se poskytují, jakmile bylo vydáno nové rozšíření schválení typu vozidla a nejpozději k datu zahájení výroby neúplného vozidla.
3. Výrobce, který změní neúplné vozidlo způsobem, který vede k zařazení do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že požadavky, které byly posouzeny v

předchozím stadiu schvalování typu, se změnily, je odpovědný také za splnění požadavků platných pro kategorii vozidel, do níž upravené vozidlo spadá.

4. Pro účely EU schválení typu jmenuje výrobce usazený mimo Unii jediného zástupce usazeného v Unii, aby jej zastupoval před schvalovacím orgánem. Dotyčný výrobce jmenuje také jediného zástupce usazeného v Unii pro účely dozoru nad trhem, což může být tentýž zástupce, jako byl jmenován pro účely EU schválení typu.
5. Výrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať již je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, či nikoliv.
6. Výrobce zavede postupy, kterými zajistí, že sériová výroba vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků zůstane ve shodě se schváleným typem.
7. Kromě povinného štítku, jímž jsou opatřena jeho vozidla, a značek schválení typu, jimiž jsou opatřeny jeho konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s článkem 36, uvede výrobce na svých vozidlech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích dodávaných na trh, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém ke konstrukční části nebo k samostatnému technickému celku své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a svou kontaktní adresu v Unii.

Článek 12

Povinnosti výrobců, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky nebo díly a zařízení, jež nejsou ve shodě nebo představují závažné nebezpečí

1. Výrobce, který se domnívá, že vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek nebo díl či zařízení, které byly uvedeny na trh nebo do provozu, nejsou ve shodě s tímto nařízením nebo že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů, přijme neprodleně vhodná opatření, která jsou nezbytná k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu či zařízení ve shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu.
Výrobce okamžitě podrobně informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o přijatých opatřeních.
2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, výrobce okamžitě poskytne podrobné informace o neshodě a o přijatých opatřeních schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem členských států, v nichž došlo k dodání na trh nebo uvedení do provozu tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení.
3. Výrobce uchovává dokumentaci uvedenou v čl. 24 odst. 4 po období deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let.
Výrobce vozidla uchovává pro potřebu schvalovacích orgánů kopii prohlášení o shodě uvedenou v článku 34.
4. Výrobce předloží vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti a prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu nebo povolení uvedené v čl. 55 odst. 1, které prokazuje shodu vozidla, systému,

konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, který je vnitrostátnímu orgánu snadno srozumitelný.

Výrobce poskytne vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodal na trh.

Článek 13

Povinnosti zástupců výrobce v oblasti dozoru nad trhem

1. Zástupce výrobce pro dozor nad trhem vykonává úkoly stanovené v plné moci, kterou obdržel od výrobce. Tato plná moc musí zástupci umožňovat alespoň:
 - (a) mít přístup k dokumentaci uvedené v článku 22 a k prohlášení o shodě uvedeném v článku 34 v jednom z úředních jazyků Unie. Tato dokumentace je k dispozici schvalovacím orgánům po období deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let;
 - (b) podávat schvalovacímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
 - (c) spolupracovat se schvalovacími orgány nebo orgány pro dozor nad trhem, pokud o to požádají, na činnostech, jejichž cílem je vyloučit závažná rizika vyvolaná vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízením, na které se vztahuje tato plná moc;
 - (d) neprodleně informovat výrobce o stížnostech a zprávách týkajících se rizik, podezřelých událostí, nesouladu s požadavky u vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, na které se vztahuje tato plná moc;
 - (e) ukončit tuto plnou moc, pokud výrobce neplní své povinnosti podle tohoto nařízení.
2. Zástupce výrobce, který pověření ukončí na základě uvedeném v odstavci 1 písm. e) okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení typu udělil, a Komisi.
3. Podrobnosti o změně zohlední alespoň tato hlediska:
 - a) datum ukončení pověření odcházejícího zplnomocněného zástupce a datum začátku pověření nastupujícího zástupce výrobce;
 - b) datum, do kterého může být odcházející zástupce výrobce uveden v informacích dodávaných výrobcem, včetně všech propagačních materiálů;
 - c) předávání dokumentů, včetně hledisek důvěrnosti a práv duševního vlastnictví;
 - d) povinnost odcházejícího zástupce výrobce předat po skončení svého pověření výrobcí nebo nastupujícímu zástupci výrobce veškeré stížnosti a zprávy o rizicích a podezřelých událostech v souvislosti s vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, pro něž byl jmenován zástupcem výrobce.

Článek 14

Povinnosti dovozců

1. Dovozece smí uvádět na trh pouze vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které obdržely buď EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu, nebo díly či zařízení, které splňují požadavky nařízení (ES) č. 765/2008.
2. Před uvedením na trh vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které obdržely schválení typu, dovozce ověří, že schvalovací orgán zkompletoval schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 24 odst. 4 a že systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nese požadovanou značku schválení typu a je v souladu s čl. 11 odst. 7.

Jedná-li se o vozidlo, dovozce zajistí, aby bylo vybaveno požadovaným prohlášením o shodě.
3. Domnívá-li se dovozce, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, zejména že neodpovídá svému schválení typu, nesmí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek uvést na trh, umožnit jejich uvedení do provozu nebo zaregistrovat, dokud nebudou uvedeny ve shodu. Pokud se navíc domnívá, že vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, informuje o tom výrobce a orgány pro dozor nad trhem. V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu, informuje rovněž schvalovací orgán, který udělil souhlas.
4. Dovozece uvede na vozidle, systému, konstrukční části, samostatném technickém celku, dílu nebo zařízení, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k systému, konstrukční části, samostatnému technickému celku, dílu nebo zařízení své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a kontaktní adresu.
5. Dovozece zajistí, aby byly k vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku přiloženy pokyny a informace požadované v článku 63 v úředním jazyce či jazycích dotčených členských států.
6. Dovozece provede v zájmu ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů šetření a vede knihu stížností a stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, která byla uvedena na trh, z oběhu a o těchto kontrolách průběžně informuje své distributory.

Článek 15

Povinnosti dovozců, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části či samostatné technické celky, jež nejsou ve shodě, nebo pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky, díly či zařízení, jež představují závažné nebezpečí

1. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, které dovozce uvedl na trh, není ve shodě s tímto nařízením, přijme dovozce okamžitě vhodná opatření, která jsou nezbytná k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu.
2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, dovozce okamžitě poskytne podrobné

informace o závažném nebezpečí výrobci, schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem členských států, v nichž došlo k dodání na trh tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení.

Dovozce schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

3. Dovozce po dobu deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, a po dobu pěti let poté, co byl na trh uveden systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, uchovává kopii prohlášení o shodě pro potřeby schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a zajistí, že schvalovací dokumentace uvedená v čl. 24 odst. 4 může být těmito orgány na požádání předložena.
4. Dovozce předloží vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, který je danému orgánu snadno srozumitelný. Dovozce poskytne vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodal na trh.

Článek 16

Povinnosti distributorů

Distributor před dodáním na trh, registrací nebo uvedením do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ověří, zda toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nese povinný štítek nebo značku schválení typu, zda jsou k němu přiloženy požadované dokumenty, pokyny a bezpečnostní informace požadované článkem 63 v úředním jazyce či jazycích příslušného členského státu a zda výrobce a dovozce splnil požadavky stanovené v čl. 11 odst. 7, popřípadě čl. 14 odst. 4.

Článek 17

Povinnosti distributorů, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části či samostatné technické celky, jež nejsou ve shodě, nebo pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky, díly či zařízení, jež představují závažné nebezpečí

1. Domnívá-li se distributor, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, nesmí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu, dokud nebudou uvedeny ve shodu.
2. Distributor, který se domnívá, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který uvedl na trh, není ve shodě s tímto nařízením, informuje výrobce nebo dovozce s cílem zajistit, aby byla v souladu s čl. 12 odst. 1 nebo čl. 15 odst. 1 přijata vhodná opatření nezbytná k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu.
3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, distributor okamžitě poskytne podrobné informace o závažném nebezpečí výrobci, dovozci, schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem členských států, v nichž došlo k uvedení na trh tohoto

vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení. Distributor je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

4. Distributor poskytne vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodal na trh.

Článek 18

Případy, kdy se povinnosti výrobce vztahují na dovozce a distributory

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce, na něhož se vztahují povinnosti výrobce podle článků 8, 11 a 12, pokud dodá na trh nebo zaregistruje vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo odpovídá za jejich uvedení do provozu pod svým jménem nebo ochrannou známkou nebo pokud upraví vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek tak, že již nemůže být v souladu s příslušnými požadavky.

Článek 19

Identifikace hospodářských subjektů

Hospodářské subjekty poskytnou po dobu deseti let po uvedení vozidla na trh a po dobu pěti let po uvedení na trh systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení na žádost schvalovacího orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem informace o:

- (a) totožnosti kteréhokoli hospodářského subjektu, jenž jim dodal vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;
- (b) totožnosti kteréhokoli hospodářského subjektu, jemuž dodaly vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení.

KAPITOLA III POSTUPY PRO EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 20

Postupy pro EU schválení typu

1. Pro žádost o schválení typu vozidla si výrobce může zvolit jeden z těchto postupů:
 - (a) postupné schválení typu;
 - (b) jednorázové schválení typu;
 - (c) kombinované schválení typu.Kromě toho může výrobce pro neúplné nebo dokončené vozidlo zvolit vícestupňové schválení typu.
2. Pro schválení typu systému, schválení typu konstrukční části a schválení typu samostatného technického celku se použije pouze jednorázové schválení typu.
3. Vícestupňové schválení typu se udělí neúplnému nebo dokončenému typu vozidla, který s ohledem na stav rozpracovanosti vozidla odpovídá údajům v dokumentaci

uvedeným v článku 22 a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze IV.

Vícestupňové schvalování typu se po jejich dokončení použije i na hotová vozidla, která jiný výrobce představuje nebo upravuje.

4. EU schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení se udělí teprve poté, co schvalovací orgán ověřil, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje v době schválení všechny platné technické požadavky. Ověření zahrnuje dokumentární kontrolu všech požadavků pro EU schválení typu neúplného vozidla, které je uděleno v rámci vícestupňového postupu schválení typu, a to i v případě, že je uděleno pro jinou kategorii vozidla.
5. Výběrem schválení typu uvedeného v odstavci 1 nejsou dotčeny příslušné hmotněprávní požadavky, kterým musí schvalovaný typ vozidla vyhovět v době vydání schválení typu vozidla.
6. Vícestupňové schválení typu může použít také jediný výrobce, pokud není použito k obcházení požadavků platných pro vozidla vyráběná jednostupňově. Pro účely článků 39, 40 a 47 tohoto nařízení se vozidla vyráběná jediným výrobcem nepovažují za vozidla vyráběná ve více stupních.

Článek 21

Žádost o EU schválení typu

1. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu žádost o EU schválení typu a dokumentaci uvedenou v článku 22.
2. Pro konkrétní typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze podat pouze jednu žádost, a to pouze v jednom členském státě.
3. Pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, který má být schválen, se podává samostatná žádost.

Článek 22

Dokumentace

1. Dokumentace uvedená v čl. 21 odst. 1 zahrnuje:
 - (a) informační dokument stanovený v příloze I pro jednorázové či kombinované schválení typu nebo v příloze III pro postupné schválení typu;
 - (b) veškeré údaje, výkresy, fotografie a další příslušné informace;
 - (c) v případě vozidel postup (postupy) zvolený (zvolené) v souladu s čl. 20 odst. 1;
 - (d) veškeré další informace požadované schvalovacím orgánem v rámci postupu podávání žádosti.
2. Dokumentace musí být dodána v elektronickém formátu, který poskytne Komisi, ale může být dodána také v papírové podobě.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn příloh I a III, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací vzoru pro informační dokument včetně harmonizovaného elektronického formátu uvedeného v odstavci 2.

Článek 23

Další informace, které mají být poskytnuty společně se žádostí o určitá EU schválení typu

1. K žádosti o postupné schválení typu se kromě dokumentace podle článku 22 připojí úplný soubor certifikátů EU schválení typu včetně protokolů o zkouškách požadovaných podle použitelných aktů uvedených v příloze IV.

V případě žádosti o schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle použitelných aktů, jejichž seznam je uveden v příloze IV, má schvalovací orgán přístup k související dokumentaci, a to až do okamžiku, kdy je vydáno nebo odmítnuto schválení typu vozidla.

2. K žádosti o kombinované schválení typu se kromě dokumentace podle článku 22 připojí certifikáty EU schválení typu včetně protokolů o zkouškách požadovaných podle použitelných aktů uvedených v příloze IV.

Pro systémy, pro něž nebyl předložen žádný certifikát EU schválení typu, musí být k žádosti kromě dokumentace uvedené v článku 22 přiloženy informace uvedené v příloze I, jež jsou vyžadovány pro schválení těchto systémů během fáze schvalování vozidla, a protokol o zkoušce namísto certifikátu EU schválení typu.

3. K žádosti o vícestupňové schválení typu musí být přiloženy tyto informace:

- (a) v prvním stupni ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu, jež jsou důležité pro stav dokončení základního vozidla;
- (b) ve druhém a dalších stupních ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu, které jsou důležité pro stávající stupeň dokončení, kopie certifikátu EU schválení typu vozidla vydaného pro vozidlo na předchozím stupni výroby a veškeré údaje o jakýchkoli změnách nebo doplncích, které výrobce na vozidle provedl.

Informace uvedené v písmenech a) a b) lze poskytnout v souladu s čl. 22 odst. 2.

4. Schvalovací orgán a technické zkušebny mají přístup k softwaru a algoritmům vozidla.

Schvalovací orgán může s uvedením důvodů také nařídit výrobcí, aby poskytl jakékoli další informace potřebné k rozhodnutí o tom, jaké zkoušky jsou vyžadovány, nebo k usnadnění těchto zkoušek.

KAPITOLA IV PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ PRO EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 24

Obecná ustanovení o provádění postupů pro EU schválení typu

1. Pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze vydat pouze jedno EU schválení typu.
2. Po obdržení žádosti v souladu s článkem 21 udělí schvalovací orgány EU schválení typu až poté, co ověří všechny níže uvedené body:
 - (a) shodu výrobních opatření uvedených v článku 29;
 - (b) že pro dotyčný typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebylo ještě vydáno žádné schválení typu;

- (c) soulad typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s příslušnými požadavky;
 - (d) v případě schválení typu vozidla podle postupných, kombinovaných a víceetapových postupů ověří schvalovací orgány v souladu s čl. 20 odst. 4, že se na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky vztahují samostatná schválení typu na základě požadavků platných v době udělení schválení typu vozidla.
3. Použijí se postupy uvedené pro EU schválení typu v příloze V a pro víceetapové schválení typu v příloze XVII.
- Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy V, aby zohlednila vývoj právní úpravy a technologický vývoj aktualizací postupů pro EU schválení typu, a změn přílohy XVII pro víceetapové schválení typu.
4. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z dokumentace uvedené v článku 22, ke které jsou připojeny protokoly o zkouškách a veškeré další dokumenty, které k dokumentaci při výkonu své činnosti přidala technická zkušebna nebo schvalovací orgán.
- Součástí schvalovací dokumentace je rejstřík, který jasně uvádí všechny stránky a formát každého dokumentu a chronologicky zaznamenává provádění EU schválení typu.
- Schvalovací orgán uchovává schvalovací dokumentaci po dobu deseti let od vypršení platnosti příslušného EU schválení typu.
5. Schvalovací orgán odmítne udělit EU schválení typu, pokud zjistí, že typ vozidla, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, přestože splňuje příslušné požadavky, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo může vážně ohrozit životní prostředí nebo veřejné zdraví. V tom případě ihned zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi podrobnou dokumentaci, v níž objasní důvody svého rozhodnutí a doloží svá zjištění.
6. V případě postupných, kombinovaných a víceetapových postupů schválení typu schvalovací orgán v souladu s čl. 20 odst. 4 a 5 odmítne udělit EU schválení typu, pokud zjistí, že systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením nebo akty uvedenými v příloze IV.
- Schvalovací orgán požádá schvalovací orgány, jež schválily systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, aby jednaly v souladu s čl. 54 odst. 2.

Článek 25

Oznamování vydaných, změněných, odmítnutých a odejmutých EU schválení typu

1. Schvalovací orgán zašle pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které schválí, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi do jednoho měsíce od vydání nebo změny EU schválení typu kopii certifikátu EU schválení typu vozidla i s přílohami včetně protokolů o zkouškách uvedených v článku 23. Tato kopie se zašle pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů nebo v podobě zabezpečeného elektronického souboru.

2. Schvalovací orgán zasílá ve tříměsíčních odstupech schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi seznam EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, která během předchozího období vydal, změnil, odmítl udělit nebo odňal. Tento seznam obsahuje informace stanovené v příloze XIV.
3. Požádá-li o to schvalovací orgán jiného členského státu nebo Komise, schvalovací orgán, jenž vydal EU schválení typu, zašle žádajícímu schvalovacímu orgánu do jednoho měsíce od obdržení žádosti kopii certifikátu EU schválení typu i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů nebo v podobě zabezpečeného elektronického souboru.
4. Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států a Komisi o tom, že odmítl vydat nebo odňal jakékoliv EU schválení typu, a uvede důvody svého rozhodnutí.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy XIV aktualizací vzoru pro oznámení EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, která byla vydána, změněna, odmítnuta nebo odňata.

Článek 26 *Certifikát EU schválení typu*

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:
 - (a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 24 odst. 4;
 - (b) protokoly o zkouškách požadované regulačními akty uvedenými v čl. 28 odst. 1 v případě schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo list s výsledky zkoušek v případě schválení typu vozidla;
 - (c) jména a podpisové vzory osob oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku;
 - (d) v případě schválení typu vozidla vyplněný vzor prohlášení o shodě.
2. Certifikát EU schválení typu se vydává podle vzoru stanoveného v příloze VI a čísluje se v souladu s harmonizovaným systémem stanoveným v příloze VII. List s výsledky zkoušek se poskytne na základě vzoru uvedeného v příloze VIII. Tyto dokumenty musí být k dispozici v elektronickém formátu.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn příloh VI, VII a VIII, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací vzorů certifikátu schválení typu, jeho systému číslování a listu s výsledky zkoušek včetně zajištění příslušných elektronických formátů.
3. U každého typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku schvalovací orgán:
 - (a) vyplní všechny příslušné rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně jeho příloh;
 - (b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;

- (c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát EU schválení typu i s jeho přílohami výrobcí.
4. V případě EU schválení typu, jehož platnost byla omezena v souladu s články 37 a 41 a přílohou IV částí III, nebo ve vztahu k němuž se nepoužijí některá ustanovení tohoto nařízení nebo regulačních aktů uvedených v příloze IV, se tato omezení nebo nepoužití příslušných ustanovení uvedou v certifikátu EU schválení typu.
 5. Pokud se výrobce vozidla rozhodne pro postup kombinovaného schválení typu, vyplní schvalovací orgán v informační dokumentaci odkazy na protokoly o zkouškách požadované regulačními akty uvedenými v čl. 28 odst. 1 pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, pro něž nebyl vydán žádný certifikát EU schválení typu.
 6. Pokud se výrobce vozidla rozhodne pro postup jednorázového schválení typu, připojí schvalovací orgán k certifikátu EU schválení typu seznam příslušných regulačních aktů v souladu se vzorem stanoveným v dodatku k příloze VI.

Článek 27

Zvláštní ustanovení týkající se EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky

1. EU schválení typu se udělí systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku, který odpovídá údajům v dokumentaci uvedeným v článku 22 a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze IV.
2. Pokud se na konstrukční části nebo samostatné technické celky, ať jsou určeny k opravě, servisu nebo údržbě či nikoliv, vztahuje rovněž schválení typu pro systém související s vozidlem, nevyžaduje se žádné další schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku, ledaže tak stanoví příslušné akty uvedené v příloze IV.
3. Pokud konstrukční část nebo samostatný technický celek plní svou funkci nebo má specifické vlastnosti pouze ve spojení s jinými částmi vozidla, a proto je možné ověřit shodu, pouze pokud konstrukční část nebo samostatný technický celek pracují ve spojení s těmito jinými částmi vozidla, rozsah EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku se odpovídajícím způsobem omezí.

V tom případě se v certifikátu EU schválení typu uvedou všechna omezení použití této konstrukční části nebo samostatného technického celku a zvláštní podmínky pro jejich montáž do vozidla.

Pokud jsou tato konstrukční část nebo samostatný technický celek namontovány ve vozidle, ověří schvalovací orgán v době schvalování vozidla dodržení všech příslušných omezení použití nebo podmínek pro montáž.

Článek 28

Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu

1. Shoda s technickými požadavky tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze IV se prokazuje v souladu s příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze IV vhodnými zkouškami provedenými určenými technickými zkušebnami.
2. Výrobce poskytne schvalovacímu orgánu vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou podle příslušných aktů uvedených v příloze IV potřeba k provedení požadovaných zkoušek.

3. Vyžadované zkoušky se provádějí na těch vozidlech, systémech, konstrukčních částech a samostatných technických celcích, které představují typ, jenž má být schválen.
4. Na žádost výrobce a se souhlasem schvalovacího orgánu lze v souladu s přílohou XVI využít jako alternativu ke zkušebním postupům uvedeným v odstavci 1 zkušebních metod se simulací.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy XVI, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací seznamu regulačních aktů, pro něž může výrobce nebo technická zkušebna využít zkušebních metod se simulací, a zvláštních podmínek, za kterých mají být zkušební metody se simulací použity.

Článek 29

Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme v souladu s přílohou X nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, že výrobce vyrábí vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky ve shodě se schváleným typem.
2. Schvalovací orgán, který udělil schválení typu vozidla, ověří soulad statisticky významného počtu vybraných vozidel a prohlášení o shodě s články 34 a 35 a správnost údajů v prohlášeních o shodě.
3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nadále dostatečná, vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky se nadále shodují se schváleným typem a prohlášení o shodě jsou i nadále v souladu s články 34 a 35.
4. Za účelem ověření, zda se vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek shoduje se schváleným typem, musí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, provést kontroly nebo zkoušky vyžadované pro EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení.
5. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu a zjistí, že výrobce již nevyrábí vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky ve shodě se schváleným typem nebo že prohlášení o shodě již nesplňují články 34 a 35, ačkoliv výroba pokračuje, přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby nebo odejme schválení typu.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy X, aby zohlednila vývoj technologií a právní úpravy aktualizací postupů zajištění shodnosti výroby.

Článek 30

Struktura vnitrostátních poplatků na pokrytí nákladů na schválení typu a dozor nad trhem

1. Členské státy stanoví strukturu vnitrostátních poplatků na uhrazení nákladů na své činnosti v oblasti schválení typu a dozoru nad trhem a rovněž na zkoušky týkající se schválení typu a na zkoušky a kontroly týkající se shodnosti výroby, jež provádí jejich určené technické zkušebny.

2. Tyto vnitrostátní poplatky se vybírají od výrobců, kteří si zažádali o schválení typu v dotčeném členském státě. Poplatky nevybírají přímo technické zkušebny.
3. Struktura vnitrostátních poplatků zahrnuje také náklady na kontroly a zkoušky, jejichž cílem je ověření souladu s požadavky, prováděné Komisí podle článku 9. Tyto příspěvky představují vnější účelově vázané příjmy pro souhrnný rozpočet Evropské unie podle čl. 21 odst. 4 finančního nařízení²⁶.
4. Podrobnosti o struktuře svých vnitrostátních poplatků členské státy oznámí ostatním členským státům a Komisi. První oznámení se provede dne [*date of entry into force of this Regulation + 1 year*]. Následné aktualizace struktury vnitrostátních poplatků se jednou ročně oznámí členským státům a Komisi.
5. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými vymezí koeficient nákladů uvedených v odstavci 3, jenž se použije na vnitrostátní poplatky uvedené v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

KAPITOLA V

ZMĚNY A PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 31

Obecná ustanovení o změnách a platnosti EU schválení typu

1. Výrobce neprodleně sdělí schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci.

Schvalovací orgán rozhodne, zda pro tuto změnu má být provedena změna EU schválení typu ve formě jeho revize nebo rozšíření v souladu s postupy stanovenými v článku 32 nebo zda tato změna vyžaduje nové schválení typu.
2. Žádost o tuto změnu se podává výlučně schvalovacímu orgánu, který udělil původní EU schválení typu.
3. Když schvalovací orgán shledá, že pro danou změnu je nutné zopakovat kontroly nebo zkoušky, vyrozumí o tom výrobce.
4. Pokud schvalovací orgán na základě kontrol nebo zkoušek uvedených v odstavci 3 zjistí, že jsou požadavky pro EU schválení typu nadále splněny, použijí se postupy uvedené v článku 32.
5. Pokud schvalovací orgán zjistí, že změny údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci jsou natolik podstatné, že nemohou být řešeny rozšířením stávajícího schválení typu, odmítne změnit EU schválení typu a požádá výrobce, aby zažádal o nové EU schválení typu.

Článek 32

Revize a rozšíření EU schválení typu

1. Změna se označí jako „revize“, pokud schvalovací orgán zjistí, že i přes změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci dotýčný typ vozidla, systému,

²⁶ Nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. října 2012, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie a kterým se zrušuje nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 (Úř. věst. L 298, 26.10.2012, s. 1).

konstrukční části nebo samostatného technického celku i nadále splňuje příslušné požadavky pro daný typ, a že proto není nutné opakovat žádné kontroly nebo zkoušky.

V tom případě vydá schvalovací orgán neprodleně podle potřeby revidované stránky schvalovací dokumentace a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum nového vydání stránky, nebo vydá konsolidovanou a aktualizovanou verzi schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.

2. Změna se označí jako „rozšíření“, pokud schvalovací orgán zjistí, že se údaje ve schvalovací dokumentaci změnily, a pokud platí kterákoliv z těchto podmínek:
 - (a) pro ověření trvajících souladu s požadavky, na kterých bylo stávající schválení typu založeno, jsou nutné další kontroly nebo zkoušky;
 - (b) změnily se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu s výjimkou jeho příloh;
 - (c) vstoupí v platnost nové požadavky podle některého z aktů uvedených v příloze IV pro schválený typ vozidla nebo schválený systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.
- V případě rozšíření vydá schvalovací orgán neprodleně aktualizovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření následujícím po čísle řady již udělených rozšíření. V tomto certifikátu schválení typu se jasně uvede důvod rozšíření, datum jeho nového vydání a platnost.
3. Při každém vydání změněných stránek nebo konsolidované a aktualizované verze se odpovídajícím způsobem upraví i seznam schvalovací dokumentace, aby obsahoval datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.
4. Rozšíření typu vozidla se nevyžaduje, pokud nové požadavky uvedené v odst. 2 písm. c) nejsou z technického hlediska pro tento typ vozidla relevantní nebo se týkají jiných kategorií vozidel, než do které vozidlo patří.

Článek 33

Pozbytí platnosti

1. Schválení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků se vydávají na omezenou dobu 5 let bez možnosti prodloužení. Datum uplynutí platnosti musí být uvedeno v certifikátu schválení typu. Po uplynutí platnosti certifikátu schválení typu může být schválení obnoveno na žádost výrobce, a to pouze pokud schvalovací orgán ověřil, že typ vozidla, systému, konstrukční části a samostatného technického celku splňuje všechny požadavky příslušných regulačních aktů na nová vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky daného typu.
2. Platnost EU schválení typu vozidla končí před datem uplynutí jeho platnosti v těchto případech:
 - (a) pokud se stanou závaznými nové požadavky pro dodání na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel platné pro schválený typ vozidla a schválení typu nelze prodloužit podle čl. 32 odst. 2 písm. c);
 - (b) je-li výroba vozidel ve shodě se schváleným typem vozidla dobrovolně trvale ukončena;

- (c) pokud platnost certifikátu schválení typu skončí z důvodu omezení uvedeného v čl. 37 odst. 6;
 - (d) bylo-li schválení odňato v souladu s čl. 29 odst. 5 nebo čl. 53 odst. 1;
 - (e) zjistí-li se, že schválení typu se zakládalo na nepravdivých prohlášeních, zfalšovaných výsledcích zkoušek nebo že byly zatajeny údaje, jež by vedly k odmítnutí udělení schválení typu.
3. Pokud se stane neplatným schválení typu pouze pro jednu variantu v rámci typu vozidel nebo pro jednu verzi v rámci varianty, pozbývají EU schválení typu daného vozidla platnosti pouze pro danou variantu nebo verzi.
4. Pokud je trvale ukončena výroba konkrétního typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, oznámí výrobce tuto skutečnost neprodleně schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro dané vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.
- Do jednoho měsíce od obdržení oznámení uvedeného v prvním pododstavci schvalovací orgán, jenž vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku udělil EU schválení typu, informuje o této skutečnosti schvalovací orgány ostatních členských států.
5. Má-li certifikát EU schválení typu pro typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku pozbyt platnosti, oznámí výrobce tuto skutečnost neprodleně schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.
6. Po obdržení oznámení od výrobce sdělí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, neprodleně schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi všechny příslušné informace o dodání na trh, případně registraci nebo uvedení do provozu vozidel.

V tomto sdělení se uvede datum výroby a identifikační číslo vozidla („VIN“), jak je definováno v článku 2 nařízení Komise (EU) 19/2011²⁷, posledního vyrobeného vozidla.

KAPITOLA VI

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

Článek 34

Obecná ustanovení o prohlášení o shodě

1. Výrobce vydává v papírové verzi prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.

Prohlášení o shodě se vydá kupujícímu zdarma společně s vozidlem. Jeho vydání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobcí.

²⁷ Nařízení Komise (EU) č. 19/2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 8, 12.1.2011, s. 1)

Na žádost majitele vozidla je výrobce po dobu deseti let od data výroby vozidla povinen vydat duplikát prohlášení o shodě, přičemž platba za tento duplikát nesmí převýšit náklady na jeho vydání. Na přední straně každého duplikátu prohlášení musí být jasně uvedeno označení „duplikát“.

2. Výrobce použije vzor prohlášení o shodě uvedený v příloze IX.
Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy IX, aby zohlednila vývoj technologií a právní úpravy aktualizací vzoru prohlášení o shodě.
3. Prohlášení o shodě se vystaví v nejméně jednom úředním jazyce Unie.
4. Osoba (osoby) oprávněná (oprávněné) podepisovat prohlášení o shodě musí být zaměstnancem (zaměstnanci) výrobce a musí být řádně pověřena (pověřeny), aby v plném rozsahu nesla (nesly) právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návrh a konstrukci vozidla nebo pokud jde o shodnost jeho výroby.
5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení nebo v kterémkoli z regulačních aktů uvedených v příloze IV.
6. Aniž je dotčen odstavec 1, může výrobce předávat prohlášení o shodě vnitrostátním registračním orgánům také elektronickými prostředky.

Článek 35

Zvláštní ustanovení o prohlášení o shodě

1. U neúplného nebo dokončeného vozidla vyplňuje výrobce pouze ty oblasti prohlášení o shodě, které se týkají doplňků nebo změn provedených v probíhajícím stupni schvalování, a popřípadě připojí veškerá prohlášení o shodě vydaná v předchozích stupních.
2. V prohlášení o shodě se pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 37, v záhlaví uvede: „Schválení typu na základě článku 37 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../201X ze dne ... o schvalování motorových vozidel a doзору nad trhem s nimi (prozatímní schválení)“ [*PO: please insert the reference*].
3. V prohlášení o shodě se pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 39, v záhlaví uvede „Schválení typu pro úplná a dokončená vozidla v malých sériích“ a v těsné blízkosti rok výroby a následně pořadové číslo v rozmezí od 1 do mezní hodnoty uvedené v tabulce v příloze XII, jež označuje pro každý rok výroby zařazení tohoto vozidla do výroby vyhrazené na tento rok.

Článek 36

Povinný štítek

a značka schválení typu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. Výrobce vozidla opatří každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem povinným štítkem s označením požadovaným příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze IV.
2. Výrobce konstrukční části nebo samostatného technického celku opatří každou konstrukční část nebo samostatný technický celek vyrobený ve shodě se schváleným typem, ať už je částí systému či nikoliv, značkou schválení typu požadovanou příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze IV.

Pokud není taková značka schválení typu požadována, připojí výrobce ke konstrukční části nebo samostatnému technickému celku alespoň svou obchodní firmu nebo ochrannou známku a číslo typu nebo identifikační číslo.

3. Značka EU schválení typu se sestavuje v souladu s přílohou VII.

KAPITOLA VII

NOVÉ TECHNOLOGIE NEBO NOVÉ KONCEPCE

Článek 37

Výjimky pro nové technologie nebo nové koncepce

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku obsahující nové technologie nebo nové koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více regulačními akty uvedenými v příloze IV.
2. Schvalovací orgán udělí EU schválení typu uvedené v odstavci 1, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:
 - (a) žádost o EU schválení typu uvádí důvody, proč nové technologie nebo nové koncepce činí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek neslučitelným s jedním nebo více regulačními akty uvedenými v příloze IV;
 - (b) žádost o EU schválení typu popisuje dopady nové technologie nebo nové koncepce na bezpečnost a na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby byla zajištěna alespoň rovnocenná úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jakou stanoví požadavky, z nichž se požaduje výjimka;
 - (c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že jsou splněny podmínky uvedené v písmenu b).
3. Udělení EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka pro nové technologie nebo nové koncepce, podléhá schválení ze strany Komise. Toto schválení se uděluje prostřednictvím prováděcího aktu. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.
4. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tomto schválení udělit typu vozidla, na něž se vztahuje požadovaná výjimka, prozatímní EU schválení typu platné pouze na území členského státu daného schvalovacího orgánu. Schvalovací orgán o tom neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující údaje uvedené v odstavci 2.

V záhlaví certifikátu EU schválení typu a prohlášení o shodě musí být jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní dokumenty s omezenou územní platností.
5. Schvalovací orgány ostatních členských států se mohou rozhodnout přijmout prozatímní EU schválení typu uvedená v odstavci 4 na svém území za předpokladu, že o svém přijetí písemně uvědomí schvalovací orgán, který udělil prozatímní EU schválení typu.
6. Schválení Komise uvedené v odstavci 3 případně upřesní, zda podléhá nějakým omezením, zejména pokud jde o maximální počet vozidel, na která se vztahuje. EU schválení typu však v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.

7. Pokud Komise schválení uvedené v odstavci 3 zamítne, schvalovací orgán ihned informuje držitele prozatímního schválení typu uvedeného v odstavci 4, že prozatímní EU schválení typu bude zrušeno šest měsíců ode dne, kdy je Komise zamítla.

Vozidla, která byla vyrobena ve shodě s prozatímním EU schválením typu před skončením jeho platnosti, však mohou být uvedena na trh, registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv členském státě, jenž prozatímní EU schválení typu přijal v souladu s odstavcem 5.

Článek 38

Pozdější úprava regulačních aktů

1. Pokud Komise schválila udělení EU schválení typu v souladu s článkem 37, okamžitě přijme nezbytné kroky, aby dotčené regulační akty přizpůsobila technickému pokroku.

Pokud se výjimka podle článku 37 týká předpisu EHK OSN, Komise vypracuje návrhy na změnu příslušného předpisu EHK OSN v souladu s ustanoveními přílohy III rozhodnutí Rady 97/836/ES.

2. Po změně příslušných regulačních aktů se zruší veškerá omezení v rozhodnutí Komise schvalujícím udělení EU schválení typu.
3. Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky k úpravě regulačních aktů uvedené v odstavci 1, může Komise schválit rozšíření prozatímního EU schválení typu rozhodnutím na žádost členského státu, který prozatímní EU schválení typu udělil. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

KAPITOLA VIII VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH

Článek 39

EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích

1. Členské státy udělí na žádost výrobce a v rámci ročních kvantitativních limitů uvedených v oddíle 1 přílohy XII EU schválení typu pro typ vozidla vyráběný v malých sériích, který splňuje alespoň požadavky stanovené v dodatku 1 k části I přílohy IV.
2. Odstavec 1 se nepoužije na vozidla zvláštního určení.
3. Certifikáty EU schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích se číslují v souladu s přílohou VII.

Článek 40

Vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích

1. Výrobce může požádat o vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích v rámci ročních kvantitativních limitů uvedených v bodě 2 přílohy XII. Tyto limity se použijí na dodávání na trh, registraci nebo uvádění do provozu vozidel schváleného typu na trhu každého členského státu v daném roce.
2. Členské státy se mohou rozhodnout osvobodit kterýkoli typ vozidla uvedený v odstavci 1 od jednoho nebo více hmotněprávních požadavků stanovených v

regulačních aktech uvedených v příloze IV za předpokladu, že dotyčné členské státy stanoví odpovídající alternativní požadavky.

3. Pro vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích přijímá schvalovací orgán systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s akty uvedenými v příloze IV.
4. Vnitrostátní certifikát schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích se vystaví podle vzoru stanoveného v příloze VI, nese však název „Certifikát vnitrostátního schválení typu vozidel v malých sériích“ a musí popisovat obsah a povahu výjimek udělených podle odstavce 2. Certifikáty schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem uvedeným v příloze VII.

Článek 41

Platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích

1. Platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích je omezena na území členského státu schvalovacího orgánu, který schválení typu udělil.
2. Schvalovací orgán zašle na žádost výrobce schvalovacím orgánům členských států, které výrobce určí, doporučenou zásilkou nebo elektronickou poštou kopii certifikátu schválení typu a jeho příloh.
3. Schvalovací orgány členských států určených výrobcem rozhodnou do tří měsíců od obdržení dokladů uvedených v odstavci 2, zda schválení typu přijmou, či nikoliv.
Schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu přijmou, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jejich vlastním požadavkům.
4. Schvalovací orgány členských států sdělí do dvou měsíců své rozhodnutí schvalovacímu orgánu, který udělil vnitrostátní schválení typu.
5. Na žádost žadatele, jenž si přeje uvést na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu vozidlo s vnitrostátním schválením typu vozidel vyráběných v malých sériích v jiném členském státě, schvalovací orgán, jenž udělil vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích, poskytne vnitrostátnímu orgánu tohoto jiného členského státu kopii certifikátu schválení typu včetně schvalovací dokumentace.

Vnitrostátní orgán jiného členského státu povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu takového vozidla, ledaže se může odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jeho požadavkům.

KAPITOLA IX JEDNOTLIVÁ SCHVÁLENÍ VOZIDEL

Článek 42

EU jednotlivá schválení vozidel

1. Členské státy udělí EU jednotlivé schválení vozidla vozidlu, které splňuje požadavky stanovené v dodatku 2 k části I přílohy IV nebo v části III přílohy IV pro vozidla zvláštního určení.
2. Žádost o EU jednotlivé schválení vozidla podává výrobce nebo vlastník vozidla nebo zástupce vlastníka, pokud je tento zástupce usazen v Unii.

3. Členské státy neprovádějí destrukční zkoušky, aby zjistily, zda vozidlo splňuje požadavky stanovené v odstavci 1, a využijí k tomu účelu všech odpovídajících informací poskytnutých žadatelem.
4. Certifikát o EU jednotlivém schválení vozidla musí být v souladu se vzorem uvedeným v příloze VI. Certifikáty o EU jednotlivém schválení vozidla se číslují v souladu s přílohou VII.
5. Členské státy povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel s platným certifikátem o EU jednotlivém schválení vozidla.

Článek 43

Vnitrostátní jednotlivá schválení vozidel

1. U určitého vozidla, ať již jedinečného či nikoliv, se členské státy mohou rozhodnout upustit od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení nebo hmotněprávních požadavků stanovených v regulačních aktech uvedených v příloze IV za předpokladu, že dotyčné členské státy stanoví odpovídající alternativní požadavky.
2. Žádost o vnitrostátní jednotlivé schválení vozidla podává výrobce nebo vlastník vozidla nebo zástupce vlastníka, pokud je tento zástupce usazen v Unii.
3. Členské státy neprovádějí destrukční zkoušky, aby zjistily, zda vozidlo splňuje alternativní požadavky stanovené v odstavci 1, a využijí k tomu účelu všech odpovídajících informací poskytnutých žadatelem.
4. Pro účely vnitrostátního jednotlivého schválení vozidla přijímá schvalovací orgán systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s akty uvedenými v příloze IV.
5. Členský stát vydá neprodleně certifikát o vnitrostátním jednotlivém schválení vozidla, pokud vozidlo odpovídá popisu přiloženému k žádosti a splňuje příslušné alternativní požadavky.
6. Podoba certifikátu o vnitrostátním jednotlivém schválení vozidla se řídí vzorem certifikátu EU schválení typu uvedeným v příloze VI a obsahuje alespoň informace nezbytné pro podání žádosti o registraci podle směrnice Rady 1999/37/ES²⁸.
Certifikát o vnitrostátním jednotlivém schválení vozidla se označí identifikačním číslem (VIN) dotyčného vozidla a ponese název „Certifikát o vnitrostátním jednotlivém schválení vozidla“.

Článek 44

Platnost vnitrostátních jednotlivých schválení vozidel

1. Platnost vnitrostátního jednotlivého schválení vozidla je omezena na území členského státu, který schválení udělil.
2. Žadateli, který si přeje dodat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu v jiném členském státě vozidlo s vnitrostátním jednotlivým schválením, poskytne členský stát, který schválení udělil, na požádání soupis technických požadavků, podle nichž bylo vozidlo schváleno.

²⁸ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

3. Členský stát povolí, aby vozidlo, jemuž jiný členský stát udělil vnitrostátní jednotlivé schválení vozidla v souladu s článkem 43, bylo dodáno na trh, zaregistrováno nebo uvedeno do provozu, ledaže se může odůvodněně domnívat, že příslušné alternativní požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho vlastním požadavkům.
4. Tento článek se může použít na vozidla, jež získala schválení typu podle tohoto nařízení a na nichž byly před jejich první registrací nebo uvedením do provozu provedeny změny.

Článek 45 *Zvláštní ustanovení*

1. Postupy uvedené v člancích 43 a 44 se mohou použít na konkrétní vozidlo během jednotlivých stupňů výroby podle vícestupňového schvalování typu.
2. Postupy uvedenými v člancích 43 a 44 nelze nahradit stupeň meziprojektu v rámci běžného vícestupňového schvalování typu a nelze je použít pro účely získání schválení vozidla v prvním stupni.

KAPITOLA X **DODÁNÍ NA TRH,** **REGISTRACE NEBO UVEDENÍ DO PROVOZU**

Článek 46

Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu vozidel jiných než z výběhu série

1. Aniž jsou dotčeny články 49 až 51, vozidla, pro které je schválení typu vozidla povinné nebo pro které získal výrobce takové schválení, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 34 a 35.

Neúplná vozidla mohou být dodána na trh nebo uvedena do provozu, ale vnitrostátní orgány odpovědné za registraci vozidel mohou odmítnout registraci takových vozidel a jejich používání na pozemních komunikacích.
2. Také vozidla, jež jsou osvobozena od požadavku na prohlášení o shodě, mohou být dodána na trh, registrována nebo uvedena do provozu, pokud splňují příslušné technické požadavky tohoto nařízení.
3. Počet vozidel vyráběných v malých sériích, jež jsou dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu během jednoho roku, nesmí překročit roční kvantitativní limity stanovené v příloze XII.

Článek 47

Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu vozidel z výběhu série

1. Vozidla z výběhu série, jejichž EU schválení typu pozbylo platnosti podle čl. 33 odst. 2 písm. a), mohou být dodána na trh, registrována nebo uvedena do provozu pouze za předpokladu, že je splněn požadavek stanovený v odstavci 4 a lhůty stanovené v odstavcích 2 a 4.

První pododstavec se použije pouze na vozidla, která před tím, než jejich EU schválení typu pozbylo své platnosti, již byla na území Unie a ještě nebyla dodána na trh ani zaregistrována nebo uvedena do provozu.

2. Odstavec 1 se použije na úplná vozidla po dobu 12 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a na dokončená vozidla po dobu 18 měsíců od uvedeného dne.
3. Výrobce, který chce v souladu s odstavcem 1 dodat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu vozidla z výběhu série, předloží za tímto účelem žádost vnitrostátnímu orgánu členského státu, který udělil EU schválení typu. V této žádosti se uvedou všechny technické a ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splnila nové požadavky na schválení typu, a zahrne se identifikační číslo (VIN) dotyčných vozidel.

Dotyčný vnitrostátní orgán rozhodne do tří měsíců od obdržení žádosti, zda povolit uvádění na trh, registraci a uvedení do provozu těchto vozidel na území dotyčného členského státu, a určí počet vozidel, pro který může být uděleno povolení.
4. V Unii mohou být dodána na trh, registrována nebo uvedena do provozu pouze vozidla z výběhu série s platným prohlášením o shodě, které zůstává v platnosti nejméně po dobu tří měsíců ode dne svého vydání, ale jejichž schválení typu pozbylo platnosti podle čl. 33 odst. 2 písm. a).
5. Prohlášení o shodě vozidel, která jsou dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu podle tohoto článku, musí zahrnovat zvláštní záznam, jenž uvádí, že tato vozidla jsou vozidla z výběhu série, jakož i datum, do kterého mohou být tato vozidla v Unii dodávána na trh, registrována nebo uvedena do provozu.
6. Členské státy povedou záznamy identifikačních čísel (VIN) vozidel, jejichž dodání na trh, zaregistrování nebo uvedení do provozu povolily podle tohoto článku.

Článek 48

Dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. Konstrukční části a samostatné technické celky, včetně těch, které jsou určeny pro následný trh, mohou být dodávány na trh nebo uváděny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných regulačních aktů uvedených v příloze IV a jsou označeny v souladu s článkem 36.
2. Odstavec 1 se nepoužije na konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež jsou speciálně vyrobeny nebo zkonstruovány pro nová vozidla, na něž se toto nařízení nevztahuje.
3. Členské státy mohou povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou osvobozeny podle článku 37 nebo mají být použity na vozidlech, na něž se vztahují schválení udělená podle článků 39, 40, 42 a 43 týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.
4. Členské státy mohou povolit také dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež mají být použity na vozidlech, u nichž nebylo v době jejich dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu podle tohoto nařízení nebo podle směrnice 2007/46/ES požadováno schválení typu.

KAPITOLA XI OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článek 49

*Postup zacházení s vozidly, systémy, konstrukčními částmi
nebo samostatnými technickými celky představujícími závažné nebezpečí na vnitrostátní úrovni*

1. Orgány pro dozor nad trhem jednoho členského státu, které přijaly opatření podle článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008 a článku 8 tohoto nařízení nebo které mají dostatečné důvody domnívat se, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, na něž se vztahuje toto nařízení, představuje závažné nebezpečí pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro další oblasti veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení, neprodleně informují o svých zjištěních schvalovací orgán, který udělil schválení.
2. Schvalovací orgán uvedený v odstavci 1 provede hodnocení, zda dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje všechny požadavky stanovené tímto nařízením. Příslušné hospodářské subjekty plně spolupracují se schvalovacími orgány a orgány pro dozor nad trhem.

Pokud v průběhu tohoto hodnocení schvalovací orgán, který udělil povolení, zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, neprodleně dotčenému hospodářskému subjektu nařídí, aby přijal buď veškerá vhodná nápravná opatření, kterými uvede vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek v soulad s těmito požadavky, nebo omezující opatření za účelem stáhnout vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek z trhu nebo z oběhu v přiměřené lhůtě v závislosti na povaze rizika.

Na omezující opatření uvedená ve druhém pododstavci se použije článek 21 nařízení (ES) č. 765/2008.
3. Příslušný schvalovací orgán informuje Komisi a ostatní členské státy o výsledcích hodnocení uvedeného v odstavci 1 a o opatřeních vyžadovaných od hospodářského subjektu.
4. Hospodářský subjekt zajistí v souladu s povinnostmi uvedenými v člancích 11 až 19 u všech nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které v Unii uvedl na trh, zaregistroval nebo uvedl do provozu, přijetí veškerých vhodných nápravných opatření.
5. Pokud hospodářský subjekt ve lhůtě uvedené v odst. 2 druhém pododstavci nepřijme přiměřená nápravná opatření, přijmou vnitrostátní orgány veškerá vhodná prozatímní omezující opatření a na trhu svého členského státu zakáží nebo omezí dodávání na trh, registraci nebo uvedení do provozu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků nebo je stáhnou z trhu či z oběhu.

Článek 50
Postupy oznamování a vznášení námitek
týkající se omezujících opatření přijatých na vnitrostátní úrovni

1. Vnitrostátní orgány informují o omezujících opatřeních přijatých v souladu s čl. 49 odst. 1 a 5 neprodleně Komisi a ostatní členské státy.

Součástí poskytovaných informací jsou všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné k identifikaci nevyhovujícího vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, údaje o jejich původu, povaze údajné neshody a souvisejícího rizika, povaze a délce trvání omezujících opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a stanoviska příslušného hospodářského subjektu.
2. Schvalovací orgán podle čl. 49 odst. 1 uvede, zda je důvodem neshody některá z těchto skutečností:
 - (a) skutečnost, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňuje požadavky týkající se zdraví nebo bezpečnosti osob, ochrany životního prostředí nebo jiného veřejného zájmu, na nějž se vztahuje toto nařízení;
 - (b) nedostatky v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze IV.
3. Členské státy jiné než členský stát, který zahájil tento postup, uvědomí do jednoho měsíce od přijetí informací uvedených v odstavci 1 Komisi a ostatní členské státy o veškerých omezujících opatřeních, která přijaly, a sdělí všechny další údaje o neshodě dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s oznámenými vnitrostátními opatřeními sdělí své námítky.
4. Pokud do jednoho měsíce od přijetí informací uvedených v odstavci 1 podá jiný členský stát nebo Komise námitku vůči omezujícímu opatření, které členský stát přijal, Komise toto opatření vyhodnotí podle článku 51.
5. Pokud do jednoho měsíce od přijetí informací uvedených v odstavci 1 nepodá žádný jiný členský stát ani Komise námitku vůči omezujícímu opatření, které členský stát přijal, považuje se opatření za oprávněné. Ostatní členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem přijata obdobná omezující opatření.

Článek 51
Ochranný postup Unie

1. Pokud jsou během postupu uvedeného v čl. 50 odst. 3 a 4 vzneseny námítky proti omezujícímu opatření členského státu nebo pokud se Komise domnívá, že je vnitrostátní opatření v rozporu s právními předpisy Unie, provede Komise po konzultaci s členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty neprodleně hodnocení vnitrostátního opatření. Na základě výsledků tohoto hodnocení Komise přijme rozhodnutí, zda je vnitrostátní opatření oprávněné, či nikoli. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise o něm neprodleně uvědomí příslušné hospodářské subjekty. Členské státy provedou rozhodnutí Komise bezodkladně a uvědomí o tom Komisi.

2. Pokud Komise považuje vnitrostátní opatření za oprávněné, všechny členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby byly nevyhovující vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek staženy z jejich trhů; členské státy o tom informují Komisi. Pokud Komise považuje vnitrostátní opatření za neoprávněné, dotčený členský stát toto opatření zruší nebo je změní, a to v souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 1.
3. Pokud je vnitrostátní opatření považováno za oprávněné a je přisuzováno nedostatkům v regulačních aktech uvedených v příloze IV, Komise navrhne tato vhodná opatření:
 - (a) jedná-li se o regulační akty, Komise navrhne nezbytné změny dotčeného aktu;
 - (b) jedná-li se o předpisy EHK OSN, navrhne Komise nezbytné návrhy změny příslušných předpisů EHK OSN v souladu s ustanoveními přílohy III rozhodnutí Rady 97/836/ES.

Článek 52

Vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které představují závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo vážné ohrožení zdraví nebo životního prostředí

1. Pokud členský stát po provedení hodnocení podle čl. 49 odst. 1 zjistí, že ačkoli jsou vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky nebo jsou řádně označeny, představují závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo mohou vážně ohrozit životní prostředí nebo veřejné zdraví, nařídí příslušnému hospodářskému subjektu, aby přijal všechna vhodná nápravná opatření a zajistil, aby dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek po uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu dále nepředstavoval toto riziko, nebo aby přijal omezující opatření, aby jej stáhl z trhu nebo z oběhu v přiměřené lhůtě v závislosti na povaze rizika.

Dokud hospodářský subjekt nepřijme veškerá vhodná opatření, může členský stát registraci těchto vozidel odmítnat.
2. Hospodářský subjekt zajistí, aby ohledně všech nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků uvedených v odstavci 1 byla přijata vhodná nápravná opatření.
3. Členský stát do jednoho měsíce od žádosti uvedené v odstavci 1 poskytne Komisi a ostatním členským státům všechny dostupné informace, zejména údaje nezbytné pro identifikaci dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, původu a dodavatelského řetězce vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, povahy souvisejícího rizika a povahy a trvání přijatých vnitrostátních omezujících opatření.
4. Komise neprodleně konzultuje členské státy a příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty, a zejména schvalovací orgán, který udělil schválení typu, a vyhodnotí opatření přijaté na vnitrostátní úrovni. Na základě tohoto hodnocení Komise rozhodne, zda jsou vnitrostátní opatření uvedená v odstavci 1 považována za oprávněná, či nikoli, a v případě nutnosti navrhne vhodná opatření. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.
5. Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise o něm neprodleně uvědomí příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty.

Článek 53

Obecná ustanovení týkající se nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. Pokud se vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují s typem nebo nejsou v souladu s tímto nařízením či byly schváleny na základě nesprávných údajů, mohou schvalovací orgány, orgány pro dozor nad trhem nebo Komise přijmout nezbytná omezující opatření v souladu s článkem 21 nařízení (ES) č. 765/2008 o zákazu nebo omezení dodávání výrobku na trh, registrování nebo uvádění nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků do provozu na trhu nebo o stažení z trhu nebo z oběhu, včetně zrušení schválení typu, jež udělil schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, dokud příslušný hospodářský subjekt nepřijme veškerá vhodná nápravná opatření k zajištění, aby byly vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu.
2. Pro účely odstavce 1 se odchylky od údajů uvedených v certifikátu EU schválení typu nebo ve schvalovací dokumentaci považují za nedodržení shody se schváleným typem.

Článek 54

Postupy oznamování a vznášení námitek týkající se nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. Pokud schvalovací orgán nebo orgán pro dozor nad trhem shledají, že vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu s tímto nařízením a že jim bylo uděleno schválení typu na základě nesprávných údajů nebo že se vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě či opatřené značkou schválení typu neshodují se schváleným typem, mohou přijmout veškerá vhodná omezující opatření ve smyslu čl. 53 odst. 1.
2. Schvalovací orgán nebo orgán pro dozor nad trhem rovněž požádá schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, aby ověřil, zda se jednotlivá vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky i nadále shodují se schváleným typem, případně aby zajistil, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které již byly uvedeny na trh, byly uvedeny opět ve shodu.
3. V případě schválení typu vozidla, kdy je neshoda vozidla způsobena výlučně systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, se žádost uvedená v odstavci 2 zasílá rovněž schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro tento systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.
4. V případě vícestupňového schválení typu, kdy je neshoda dokončeného vozidla způsobena výlučně systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, jež tvoří část neúplného vozidla, nebo samotným neúplným vozidlem, se žádost uvedená v odstavci 2 zasílá rovněž schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro tento systém, konstrukční část, samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo.
5. Po obdržení žádosti uvedené v odstavcích 1 až 4 schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zhodnotí, zda dotčená vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky splňují všechny požadavky stanovené tímto nařízením.

Schvalovací orgán rovněž ověří údaje, na jejichž základě bylo schválení uděleno. Příslušné hospodářské subjekty se schvalovacím orgánem plně spolupracují.

6. Pokud neshodu zjistí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu pro vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo, neprodleně dotčenému hospodářskému subjektu nařídí, aby přijal veškerá vhodná nápravná opatření, kterými uvede vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek v soulad, a v případě potřeby co nejrychleji přijme opatření uvedená v čl. 53 odst. 1, nejpozději však ve lhůtě jednoho měsíce ode dne žádosti.
7. Vnitrostátní orgány, které přijímají omezující opatření v souladu s čl. 53 odst. 1, okamžitě informují Komisi a ostatní členské státy.
8. Pokud do jednoho měsíce ode dne oznámení omezujících opatření přijatých schvalovacím orgánem nebo orgánem pro dozor nad trhem v souladu s čl. 53 odst. 1 vznesl jiný členský stát k oznámeným omezujícím opatřením námitku nebo pokud Komise zjistí nesoulad s požadavky podle čl. 9 odst. 5, zahájí Komise bezodkladně konzultace s členskými státy a příslušným hospodářským subjektem či subjekty a zejména se schvalovacím orgánem, který udělil schválení typu, a zhodnotí opatření přijatá členskými státy. Na základě tohoto hodnocení se může Komise rozhodnout, že přijme nezbytná omezující opatření stanovená v čl. 53 odst. 1 formou prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise o něm neprodleně uvědomí příslušné hospodářské subjekty. Členské státy provedou rozhodnutí Komise bezodkladně a uvědomí o tom Komisi.

9. Pokud do uplynutí lhůty jednoho měsíce ode dne oznámení omezujících opatření přijatých v souladu s čl. 53 odst. 1 nevznesl jiný členský stát ani Komise k omezujícímu opatření přijatému některým členským státem námitky, považuje se toto opatření za odůvodněné. Ostatní členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem přijata obdobná omezující opatření.

Článek 55

*Uvedení na trh a uvedení do provozu dílů nebo zařízení,
jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování základních systémů*

1. Díly nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování systémů, které mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost, nebudou uvedeny na trh ani uvedeny do provozu a budou zakázány, pokud nebyly schváleny schvalovacím orgánem v souladu s čl. 56 odst. 1 a 4.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88, jimiž stanoví požadavky, které musí díly a zařízení uvedené v odstavci 1 splňovat.

Tyto požadavky mohou být založeny na regulačních aktech uvedených v příloze IV nebo mohou sestávat ze srovnání dílů nebo zařízení s environmentálními nebo bezpečnostními vlastnostmi původních dílů, případně zařízení. V obou případech musí tyto požadavky zajistit, aby části nebo zařízení neohrožily fungování těchto systémů, jež jsou důležité pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy XIII, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací seznamu dílů nebo zařízení na základě informací o:
 - (a) závažnosti rizika, pokud jde o bezpečnost vozidel vybavených dotýčnými díly nebo zařízeními nebo jejich environmentální výkonnost;
 - (b) potenciálním vlivu možného schválení dílů nebo zařízení podle čl. 56 odst. 1 na spotřebitele a výrobce následného trhu.
4. Odstavec 1 se nepoužije na původní díly nebo zařízení a na díly nebo zařízení, které jsou součástí systému, jehož typ je schválen v souladu s regulačními akty uvedenými v příloze IV, vyjma případů, kdy se schválení typu vztahuje k jiným hlediskům, než je závažné nebezpečí uvedené v odstavci 1.

„Původními částmi nebo zařízeními“ se pro účely tohoto odstavce rozumí díly nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidel pro montáž daného vozidla.
5. Odstavec 1 se nepoužije na díly nebo zařízení, jež jsou vyráběny výhradně pro závodní vozidla. Díly nebo zařízení uvedené v příloze XIII, jež se používají jak pro závody, tak pro silniční provoz, nesmějí být zpřístupněny pro vozidla určená k používání na veřejných komunikacích, pokud nesplňují požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 2 a nebyly povoleny Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Článek 56

Související požadavky na díly nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování základních systémů

1. Výrobce dílů nebo zařízení může požádat o schválení uvedené v čl. 55 odst. 1 tak, že předloží schvalovacímu orgánu žádost, k níž připojí protokol o zkoušce vypracovaný určenou technickou zkušebnou, jenž osvědčuje, že díly nebo zařízení, pro něž je požadováno schválení, splňují požadavky uvedené v čl. 55 odst. 2. Výrobce může předložit pouze jednu žádost pro každý typ dílu nebo zařízení, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.
2. Žádost o schválení obsahuje podrobnosti o výrobci dílů nebo zařízení, typu, označení a číslech dílů nebo zařízení, jakož i jméno výrobce vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž jsou tyto díly nebo zařízení určeny.

Schvalovací orgán povolí uvádění na trh a uvedení do provozu dílů nebo zařízení, pokud s přihlédnutím k protokolu o zkoušce uvedenému v odstavci 1 a dalším důkazům zjistí, že dotčené díly nebo zařízení splňují požadavky uvedené v čl. 55 odst. 2.

Schvalovací orgán vydá výrobcí neprodleně certifikát povolení v souladu se vzorem stanoveným v dodatku 1 k příloze XI číslovaný v souladu s bodem 2 přílohy XI.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy XI, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací vzoru a systému číslování certifikátu povolení.

3. Výrobce neprodleně uvědomí schvalovací orgán, jenž vydal povolení, o každé změně, jež má vliv na podmínky, za nichž bylo povolení vydáno. Schvalovací orgán rozhodne, zda musí být povolení přezkoumáno nebo opětovně vydáno a zda jsou nezbytné další zkoušky.
Výrobce zajistí, že díly nebo zařízení jsou vyráběny za podmínek, za nichž bylo povolení vydáno, a aby tak byly vyráběny i nadále.
4. Před vydáním povolení schvalovací orgán ověří, že existují opatření a postupy pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby.
Pokud schvalovací orgán zjistí, že podmínky pro vydání povolení již nejsou splněny, požádá výrobce, aby přijal nezbytná opatření k zajištění toho, aby bylo u dílů nebo zařízení opět dosaženo shody. V případě nutnosti povolení odejme.
5. Na žádost vnitrostátního orgánu jiného členského státu zašle schvalovací orgán, jenž vydal povolení, žadateli do jednoho měsíce od obdržení žádosti kopii vydaného certifikátu povolení včetně jeho příloh, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Kopie může mít rovněž podobu zabezpečeného elektronického souboru.
6. Schvalovací orgán, který nesouhlasí s povolením vydaným jiným členským státem, oznámí důvody svého nesouhlasu Komisi. Komise po konzultaci s příslušnými schvalovacími orgány přijme odpovídající opatření k vyřešení neshody, jež mohou – pokud je to nezbytné – zahrnovat požadavek na odejmutí povolení. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.
7. Dokud nebude vypracován seznam zmíněný v čl. 55 odst. 3, mohou členské státy zachovat vnitrostátní ustanovení vztahující se na díly nebo zařízení, jež mohou mít dopad na správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho environmentální výkonnost.

Článek 57

Obecná ustanovení o stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z oběhu

1. Výrobce, jemuž bylo uděleno schválení typu vozidla a je v souladu s čl. 12 odst. 1, čl. 15 odst. 1, čl. 17 odst. 2, čl. 49 odst. 1 a 6, čl. 51 odst. 4, čl. 52 odst. 1 a čl. 53 odst. 1 tohoto nařízení a s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 povinen stáhnout vozidla z oběhu, o tom okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení typu vozidla udělil.
2. Výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jemuž bylo uděleno EU schválení typu a je v souladu s čl. 12 odst. 1, čl. 15 odst. 1, čl. 17 odst. 2, čl. 49 odst. 1 a 6, čl. 51 odst. 4, čl. 52 odst. 1 a čl. 53 odst. 1 tohoto nařízení a s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 povinen stáhnout systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky z oběhu, o tom okamžitě informuje schvalovací orgán, který EU schválení typu udělil.
3. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných nápravných opatření k uvedení těchto systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků ve shodu nebo případně k odstranění závažného nebezpečí uvedeného v článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008.

Schvalovací orgán provede hodnocení, aby ověřil, zda jsou navržená nápravná opatření dostatečná a provedena dostatečně včas, a neprodleně sdělí nápravná opatření, která schválil, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

Článek 58

Zvláštní ustanovení o stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z oběhu

1. Pokud se schvalovací orgán nebo Komise domnívá, že nápravná opatření uvedená v čl. 57 odst. 3 jsou nedostatečná nebo že nebyla provedena dostatečně rychle, neprodleně oznámí svou obavu schvalovacímu orgánu, který EU schválení typu udělil, a Komisi.

Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, požádá výrobce, aby přijal nápravná opatření na řešení oznámených obav. Pokud výrobce nenavrhne a neprovede účinná nápravná opatření, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme všechna potřebná omezující opatření, včetně odejmutí EU schválení typu a povinného stažení výrobku z oběhu, a informuje o přijatých omezujících opatřeních schvalovací orgány ostatních členských států a Komisi. V případě odnětí EU schválení typu informuje schvalovací orgán o tomto odejmutí neprodleně doporučeným dopisem nebo rovnocenným elektronickým prostředkem výrobce.

2. Pokud se některý schvalovací orgán domnívá, že omezující opatření podle čl. 58 odst. 1 přijatá schvalovacím orgánem, který udělil EU schválení typu, nejsou dostatečná nebo provedena dostatečně včas, uvědomí o tom Komisi a může přijmout vhodná omezující opatření a na trhu svého členského státu zakázat nebo omezit dodávání na trh, registraci nebo uvedení do provozu dotčených nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků nebo je stáhnout z trhu či z oběhu.
3. Komise uspořádá se zúčastněnými stranami vhodná jednání a rozhodne, zda jsou omezující opatření přijatá schvalovacím orgánem, jenž udělil EU schválení typu, dostatečná a provedena dostatečně včas a v případě nutnosti navrhne vhodná opatření k zajištění obnovy shodnosti nebo k účinnému odstranění závažného nebezpečí uvedeného v čl. 57 odst. 3. Toto rozhodnutí se týká rovněž vhodnosti omezujících opatření přijatých schvalovacími orgány, jež nepovažovaly za dostatečné nebo dostatečně včasné opatření přijaté schvalovacím orgánem, který udělil EU schválení typu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Rozhodnutí Komise je určeno dotčeným členským státům a Komise o něm neprodleně příslušné hospodářské subjekty uvědomí.

4. Členské státy neprodleně provedou rozhodnutí Komise a Komisi o tom uvědomí.
5. Pokud do jednoho měsíce od obdržení oznámení o schválených nápravných opatřeních uvedených v čl. 57 odst. 3 nepodá žádný jiný členský stát ani Komise proti těmto nápravným opatřením námitku, považují se nápravná opatření za oprávněná. Ostatní členské státy zajistí, aby tato nápravná opatření byla použita na dotčená vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které byly dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu na jejich území.

Článek 59

Právo hospodářského subjektu být vyslechnut, na oznámení rozhodnutí a dostupných opravných prostředků

1. S výjimkou případů, kdy je nezbytné přistoupit k okamžitému opatření z důvodů vážného ohrožení lidského zdraví, bezpečnosti a životního prostředí, je dotčenému hospodářskému subjektu poskytnuta příležitost k předložení připomínek vnitrostátnímu orgánu ve vhodné lhůtě předtím, než vnitrostátní orgány členských států přijmou jakékoliv opatření podle článků 49 až 58.

Pokud byla přijata opatření, aniž byla hospodářskému subjektu dána možnost se vyjádřit, bude mu dána tato možnost co nejdříve a opatření budou ihned poté přezkoumána vnitrostátním orgánem.

2. Ke každému opatření přijatému vnitrostátními orgány je třeba uvést přesné důvody, na nichž je založeno.

Týká-li se opatření konkrétního hospodářského subjektu, musí být dotčenému hospodářskému subjektu neprodleně oznámeno spolu s poučením o prostředcích právní nápravy, které jsou dostupné podle práva dotčeného členského státu, a o lhůtách pro jejich uplatnění.

Pokud je opatření obecného rozsahu, je odpovídajícím způsobem zveřejněno ve vnitrostátním úředním věstníku nebo rovnocenném nástroji.

3. Veškerá opatření přijatá vnitrostátními orgány budou neprodleně zrušena nebo upravena, jakmile hospodářský subjekt prokáže, že přijal účinné nápravné opatření.

KAPITOLA XII MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY

Článek 60

Předpisy EHK OSN potřebné pro EU schválení typu

1. Součástí požadavků na EU schválení typu vozidla jsou předpisy EHK OSN včetně jejich změn, pro něž Unie hlasovala nebo které používá a které jsou uvedeny v příloze IV.
2. Schvalovací orgány členských států uznávají schválení udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN uvedenými v odstavci 1 a případně odpovídající značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu udělených podle tohoto nařízení a regulačních aktů přijatých na jeho základě.
3. Pokud Unie hlasuje pro předpis EHK OSN nebo pro jeho změny pro účely schválení typu vozidla, Komise přijme akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 pro účely určení závaznosti předpisu EHK OSN anebo jeho změn, případně pro účely změny tohoto nařízení.

Tento akt v přenesené pravomoci stanoví lhůty pro povinné použití předpisu EHK OSN nebo jeho změn a případně zahrne přechodná ustanovení.

Článek 61

Rovnocennost předpisů EHK OSN pro účely EU schválení typu

1. Předpisy EHK OSN uvedené v části II přílohy IV se uznávají jako rovnocenné s odpovídajícími regulačními akty v míře, v níž mají stejnou oblast působnosti a předmět.
2. Schvalovací orgány členských států uznávají schválení typu udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN uvedenými v odstavci 1 a případně odpovídající značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu, jež byly uděleny podle tohoto nařízení a regulačních aktů přijatých na jeho základě.

Článek 62

Rovnocennost s dalšími předpisy

Na návrh Komise může Rada kvalifikovanou většinou uznat v rámci mnohostranných nebo dvoustranných dohod Unie se třetími zeměmi rovnocennost podmínek nebo předpisů pro EU schválení typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou stanoveny tímto nařízením, s podmínkami nebo předpisy stanovenými mezinárodními předpisy nebo předpisy třetích zemí.

KAPITOLA XIII POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

Článek 63

Informace určené pro uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout technické informace o údajích typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku stanovených v tomto nařízení nebo v jeho aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, jež se odchyľují od údajů typu schváleného schvalovacím orgánem.
2. Výrobce zpřístupní uživatelům veškeré příslušné informace a nezbytné pokyny popisující všechny zvláštní podmínky nebo omezení spojená s užíváním vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.
3. Informace uvedené v odstavci 2 se poskytnou v úředním jazyce či jazycích členského státu, kde má být vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek uveden na trh, zaregistrován nebo uveden do provozu. Po přijetí schvalovacím orgánem se uvedou v příručce uživatele.

Článek 64

Informace určené pro výrobce

1. Výrobce vozidla zpřístupní výrobcům systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků všechny údaje, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebo k získání povolení uvedeného v čl. 55 odst. 1.

Výrobce vozidla může požadovat od výrobců systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků uzavření závazné dohody na ochranu důvěrné povahy všech informací, jež nejsou veřejně dostupné, včetně informací, jež se vztahují k právům duševního vlastnictví.

2. Výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků poskytne výrobci vozidla všechny podrobné informace o omezeních, která se na jeho schválení typu vztahují a která jsou buď uvedena v čl. 27 odst. 3, nebo uložena regulačním aktem uvedeným v příloze IV.

KAPITOLA XIV

PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ

Článek 65

Povinnosti výrobců poskytnout informace o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený a standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému, k diagnostickým a jiným zařízením, nástrojům včetně veškerého příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla.

Výrobci poskytnou standardizované, bezpečné a na dálku fungující zařízení, které nezávislým opravnám umožní provést úkony, jež vyžadují přístup k bezpečnostnímu systému vozidla.

2. Do doby, než Komise přijme příslušnou normu prostřednictvím činnosti Evropského výboru pro normalizaci (CEN) nebo srovnatelných normalizačních orgánů, budou informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla uváděny snadno dostupným způsobem, umožňujícím nezávislým provozovatelům jejich zpracování s vynaložením přiměřeného úsilí.

Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla budou zpřístupněny na internetových stránkách výrobců za použití standardizovaného formátu, nebo není-li to vzhledem k povaze těchto informací proveditelné, v jiném vhodném formátu. Tento přístup by zejména měl být nediskriminační v porovnání s přístupem nebo informacemi poskytovanými autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

3. Komise stanoví a aktualizuje příslušné technické specifikace o tom, jak mají být poskytnuty informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě vozidla. Komise vezme v úvahu stávající informační technologie, předvídatelný technický vývoj v oblasti výroby vozidel, stávající normy ISO a možnost přijetí celosvětové normy ISO.
4. Podrobné požadavky na přístup k informacím o opravách a údržbě, zejména technické specifikace týkající se způsobu poskytování informací o opravách a údržbě vozidel, jsou stanoveny v příloze XVIII.
5. Výrobce také poskytne nezávislým provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám školicí materiály.
6. Výrobce zajistí, aby informace o opravách a údržbě vozidel byly vždy přístupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.

Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následné změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravnám.

7. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů a dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních s palubním diagnostickým systémem poskytne výrobce informace o příslušných palubních diagnostických systémech vozidel a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému výrobcí nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení, kteří o ně projeví zájem.
8. Pro účely projektování, výroby a oprav vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem poskytnou výrobcí informace o příslušných palubních diagnostických systémech vozidel a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému zúčastněnému výrobcí, servisnímu technikovi nebo opravně vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem.
9. Nezávislé opravny musí mít bezplatný přístup k záznamům o opravách a údržbě vozidla, jež jsou vedeny v centrální databázi výrobce vozidla nebo v databázi vedené jeho jménem.
Tyto nezávislé opravny musí mít možnost zadávat do příslušné databáze informace o opravách a údržbě, které provedly.
10. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn a doplnění přílohy XVIII, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy nebo zabránila zneužívání aktualizací požadavků týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a přijetím a začleněním norem uvedených v odstavcích 2 a 3.

Článek 66

Povinnosti s ohledem na více držitelů schválení typu

1. Výrobce odpovědný za dané schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo za určitý stupeň vozidla zodpovídá v případě kombinovaného schválení typu a postupného schválení typu nebo vícestupňového schválení typu za sdělení informací o opravách a údržbě týkajících se příslušného systému, konstrukční části, samostatného technického celku nebo konkrétního stupně jak konečnému výrobcí, tak samostatným provozovatelům.
2. Konečný výrobce je odpovědný za poskytování informací o celém vozidle samostatným provozovatelům.

Článek 67

Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobce může účtovat přiměřený a úměrný poplatek za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla jiným než záznamy uvedené v čl. 65 odst. 8. Tyto poplatky nesmí odrazovat od přístupu k dotyčným informacím tím, že nezohledňují rozsah, ve kterém je samostatný provozovatel využívá.
2. Výrobce zpřístupní informace o opravách vozidla a údržbě včetně transakčních služeb, jako je přeprogramování nebo technická pomoc, na dobu jedné hodiny, dne, měsíce nebo roku, přičemž poplatky se musí lišit v závislosti na trvání období, na které se tento přístup poskytuje.

Kromě časově omezeného přístupu mohou výrobci nabídnout přístup založený na operacích, za který jsou vybírány poplatky za jednotlivé operace a nikoli za dobu, po kterou je přístup umožněn.

Tam, kde výrobce nabízí oba systémy přístupu, si nezávislé opravy zvolí buď systém přístupu založený na době, nebo systém přístupu založený na operacích.

Článek 68

Důkaz o dodržování povinností týkajících se informací o opravách a údržbě

1. Výrobce, který si zažádal o EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu, poskytne schvalovacímu orgánu do šesti měsíců od data příslušného schválení typu důkaz o dodržování článků 65 až 70.
2. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během lhůty uvedené v odstavci 1 dodán, schvalovací orgán přijme vhodná opatření v souladu s článkem 69.

Článek 69

Splnění povinností týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Schvalovací orgán může kdykoli z vlastního podnětu, na základě stížnosti nebo na základě posouzení technickou zkušebnou zkontrolovat, zda výrobce plní povinnosti stanovené články 65 až 70 a podmínky stanovené certifikátem o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla stanoveným v dodatku 1 k příloze XVIII.
2. Pokud schvalovací orgán zjistí, že výrobce povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla neplní, přijme schvalovací orgán, který udělil příslušné schválení typu, vhodná opatření k nápravě situace.

Uvedená opatření mohou zahrnovat odejmutí nebo pozastavení schválení typu, pokuty či další opatření přijatá podle článku 89.

3. Pokud samostatný provozovatel nebo obchodní sdružení zastupující nezávislé provozovatele předloží schvalovacímu orgánu stížnost ohledně neplnění článků 65 až 70 ze strany výrobce, schvalovací orgán provede kontrolu za účelem ověření, zda výrobce plní své povinnosti.
4. Schvalovací orgán může při provádění kontroly požádat technickou zkušebnu nebo jakéhokoli jiného nezávislého odborníka o provedení posouzení za účelem ověření, zda jsou povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla splněny.

Článek 70

Fórum pro přístup k informacím o vozidle

1. Fórum pro přístup k informacím o vozidle zřízené v souladu s čl. 13 odst. 9 nařízení (ES) č. 692/2008 vykonává svou činnost v souladu s ustanoveními podle přílohy XVIII.
2. Fórum uvedené v odstavci 1 poradí Komisi ohledně opatření, která by zabránila zneužívání informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla.

KAPITOLA XV

POSOUZENÍ, URČENÍ, OZNÁMENÍ

A MONITOROVÁNÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

Článek 71

Schvalovací orgán odpovědný za technické zkušebny

1. Schvalovací orgán určený členským státem v souladu s čl. 7 odst. 3 (dále jen „schvalovací orgán“) je odpovědný za posouzení, určení, oznamování a monitorování technických zkušeben, včetně případných subdodavatelů nebo poboček těchto technických zkušeben.
2. Schvalovací orgán je zřízen, organizován a provozován tak, aby byla chráněna jeho objektivita a nestrannost a zamezeno střetu zájmů s technickými zkušebnami.
3. Schvalovací orgán je organizován tak, že oznámení technické zkušebny je prováděno jinými zaměstnanci než těmi, kteří prováděli posouzení technické zkušebny.
4. Schvalovací orgán neprovádí žádné činnosti, které provádějí technické zkušebny, a neposkytuje poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě.
5. Schvalovací orgán zajistí důvěrnost obdržených informací.
6. Schvalovací orgán musí mít k dispozici dostatečný počet způsobilých zaměstnanců k řádnému plnění úkolů stanovených v tomto nařízení.
7. Členské státy informují Komisi a ostatní členské státy o svých vnitrostátních postupech posuzování, určení a oznamování technických zkušeben a jejich monitorování a o veškerých změnách týkajících se těchto informací.
8. Schvalovací orgán je každé dva roky podroben vzájemnému hodnocení ze strany dvou schvalovacích orgánů jiných členských států.

Členské státy vypracují roční plán pro vzájemné hodnocení, který zajistí náležitou rotaci hodnotících a hodnocených orgánů, a předloží tento plán Komisi.

Vzájemné hodnocení zahrnuje inspekci na místě technické zkušebny, za kterou odpovídá hodnocený orgán. Tohoto hodnocení se může zúčastnit i Komise a o své účasti rozhodne na základě analýzy posouzení rizik.

9. Výsledky vzájemného hodnocení jsou sděleny všem členským státům a Komisi a souhrn výsledků je zpřístupněn veřejnosti. Budou projednány na fóru zřízeném podle článku 10 na základě posouzení těchto výsledků provedeného Komisí a fórum vydá doporučení.
10. Členské státy poskytnou informace Komisi a ostatním členským státům o způsobu, jakým zohlednily tato doporučení ve zprávě o vzájemném hodnocení.

Článek 72

Určení technických zkušeben

1. Schvalovací orgány určí v závislosti na oblasti jejich působnosti technické zkušebny pro jednu nebo více z těchto kategorií činností:
 - (a) kategorie A: zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze IV, které tyto technické zkušebny provádějí ve svých vlastních zařízeních;

- (b) kategorie B: dohled na zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze IV, kde jsou tyto zkoušky prováděny v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí osoby;
 - (c) kategorie C: pravidelné vyhodnocování a sledování postupů výrobce pro kontrolu shodnosti výroby;
 - (d) kategorie D: dohled na zkoušky či kontroly nebo jejich provádění v rámci dohledu nad shodností výroby.
2. Členský stát může určit jako technickou zkušebnu pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1 schvalovací orgán. Je-li schvalovací orgán určen jako technická zkušebna a financován členským státem nebo podléhá řídicí a finanční kontrole členského státu, použijí se články 72 až 85 a dodatky 1 a 2 k příloze V.
 3. S výjimkou akreditované vnitropodnikové technické zkušebny výrobce podle článku 76 se technická zkušebna zřizuje podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.
 4. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti týkající se jejích činností, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.
 5. Technické zkušebny ze třetí země, jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 76, mohou být oznámeny pro účely článku 78, pouze pokud dvoustranná dohoda mezi Unií a dotyčnou třetí zemí stanoví možnost určení těchto technických zkušeben. To nebrání technické zkušebně zřízené podle vnitrostátního práva členského státu v souladu s odstavcem 3, aby si zřídila pobočky ve třetích zemích, pokud jsou pobočky přímo řízeny a kontrolovány určenou technickou zkušebnou.

Článek 73

Nezávislost technických zkušeben

1. Technická zkušebna, jakož i její zaměstnanci, jsou nezávislí a provádějí činnosti, které jim byly svěřeny, na nejvyšší úrovni profesionální nedotknutelnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti, ve které pracují, a nesmějí být vystaveni žádným tlakům ani stimulům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, a to zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.
2. Technická zkušebna musí být organizací nebo subjektem třetí strany, který se nepodílí na procesu návrhu, výroby, dodávek a údržby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky.

Organizaci nebo subjekt, které jsou součástí hospodářského sdružení nebo profesního svazu zastupujícího podniky, jež se podílejí na navrhování, výrobě, dodávání nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které posuzují, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky, lze považovat za vyhovující požadavkům prvního pododstavce, pokud je určujícím schvalovacímu orgánu příslušného členského státu prokázána jejich nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.
3. Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění činností, k nimž jsou určeni v souladu s čl. 72 odst. 1, nesmí navrhovat, vyrábět, dodávat nebo udržovat vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné

technické celky, jež posuzují, a nesmí ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. To nevylučuje používání těch vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků k osobním účelům.

4. Technická zkušebna zajistí, aby činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrozily důvěrnost, objektivitu a nestrannost těch kategorií činností, k nimž byla určena.
5. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení, s výjimkou styku se schvalovacím orgánem, nebo pokud tak vyžadují právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy.

Článek 74

Způsobilost technické zkušebny

1. Technická zkušebna musí být schopna provádět všechny činnosti, o jejichž svěřeni podává žádost podle čl. 72 odst. 1. Musí schvalovacímu orgánu prokázat, že má vše níže uvedené:
 - (a) její zaměstnanci mají odpovídající schopnosti, specifické odborné znalosti, odbornou přípravu a dostatečné a relevantní zkušenosti potřebné k provádění činností, o jejichž svěřeni se uchází;
 - (b) vlastní popisy postupů příslušných pro provádění činností, o jejichž svěřeni se uchází, které řádně zohledňují míru složitosti technologie dotyčného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jakož i hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu. Technická zkušebna musí prokázat transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;
 - (c) má prostředky nezbytné k tomu, aby mohla plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, o jejichž svěřeni se uchází, a aby měla přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.
2. Technická zkušebna musí rovněž prokázat, že má odpovídající kvalifikaci, zvláštní technické znalosti a průkazné zkušenosti pro provádění zkoušek a kontrol za účelem posouzení shody vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením a regulačními akty uvedenými v příloze IV, a svůj soulad s normami uvedenými v dodatku 1 k příloze V.

Článek 75

Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben

1. Technické zkušebny mohou se souhlasem svého určujícího schvalovacího orgánu zadat některé z kategorií činností, pro které byly v souladu s čl. 72 odst. 1 určeny, subdodavateli nebo nechat tyto činnosti provést pobočkou.
2. Pokud technická zkušebna zadá specifické úkoly z kategorií činností, jež jí byly svěřeny, subdodavateli nebo pověří jejich provedením pobočku, zajistí, aby subdodavatel nebo pobočka splnili požadavky stanovené v člancích 73 a 74, a informuje o tom schvalovací orgán.
3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené jejími subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeny.

4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu schvalovacího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo pobočky a úkolů, které vykonávají.

Článek 76

Vnitropodnikové technické zkušebny výrobce

1. Vnitropodniková technická zkušebna výrobce může být určena pouze pro ty činnosti kategorie A, jež jsou uvedeny v čl. 72 odst. 1 písm. a) ve vztahu k regulačním aktům uvedeným v příloze XV. Vnitropodniková technická zkušebna musí tvořit samostatnou a oddělenou součást společnosti výrobce a nesmí se podílet na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.
2. Vnitropodniková technická zkušebna musí splňovat tyto požadavky:
 - (a) byla akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem, jak je definován v čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008, a v souladu s dodatky 1 a 2 k příloze V tohoto nařízení;
 - (b) vnitropodniková technická zkušebna, jakož i její zaměstnanci, jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají metody podávání zpráv uvnitř společnosti výrobce, jejíž jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a dokládají tuto nestrannost příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;
 - (c) vnitropodniková technická zkušebna ani její zaměstnanci neprovádí žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislost nebo důvěryhodnost při provádění činností, jejichž výkon jim byl svěřen;
 - (d) zkušebna poskytuje služby výhradně společnosti výrobce, jejíž je součástí.
3. Vnitropodniková technická zkušebna se pro účely článku 78 nemusí oznamovat Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne výrobce, jehož tvoří součást, nebo vnitrostátní akreditační orgán schvalovacímu orgánu na jeho žádost.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 88 za účelem změn přílohy XV, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací seznamu regulačních aktů a omezení v nich obsažených.

Článek 77

Posuzování a určení technických zkušeben

1. Před určením technické zkušebny ji schvalovací orgán posoudí v souladu s kontrolním seznamem pro posuzování, který obsahuje alespoň požadavky uvedené v dodatku 2 k příloze V. Posouzení zahrnuje posouzení na místě v prostorách technické zkušebny podávající žádost o svěřeni určení a případně i u kterékoli z poboček a subdodavatelů umístěných v Unii nebo mimo ni.

Zástupci schvalovacích orgánů alespoň dvou dalších členských států koordinovaně se schvalujícím orgánem typu členského státu, kde je usazena technická zkušebna, jež podává žádost, spolu se zástupcem Komise vytvoří společný tým pro posuzování a podílejí se na posouzení technické zkušebny, jež podává žádost, včetně posouzení na místě. Určující schvalovací orgán členského státu, kde je usazena technická zkušebna, jež podává žádost, těmto zástupcům poskytne včas přístup k dokumentům nezbytným k posouzení této technické zkušebny.

2. Společný tým pro posuzování upozorní na zjištění o nedodržení požadavků stanovených v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a v dodatku 2 k příloze V ze strany technické zkušebny, jež podává žádost, během postupu posuzování. Tato zjištění projedná určující schvalovací orgán a společný tým pro posuzování s cílem dohodnout se na posouzení žádosti.
3. Společný tým pro posuzování do 45 dní od posouzení na místě vypracuje zprávu, která stanoví, do jaké míry žadatel splňuje požadavky stanovené v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a v dodatku 2 k příloze V tohoto nařízení.
4. Tato zpráva obsahuje shrnutí zjištěných nesplněných požadavků. Zohlední rozdílnost stanovisek mezi členy společného týmu pro posuzování a zahrnuje doporučení, zda žadatel může být určen technickou zkušebnou.
5. Členské státy oznámí Komisi jména zástupců schvalovacích orgánů, které může Komise k jednotlivým společným posouzením přizvat.
6. Způsobilost technické zkušebny se posoudí v souladu s dodatkem 2 k příloze V.
7. Schvalovací orgán zašle hodnotící zprávu Komisi a určujícím orgánům ostatních členských států spolu s listinnými důkazy o způsobilosti technické zkušebny a o přijatých opatřeních za účelem pravidelného monitorování technické zkušebny a zajištění, že i nadále splňuje požadavky stanovené tímto nařízením.
Oznamující schvalovací orgán dále předloží důkazy o tom, že má k dispozici způsobilé pracovníky pro monitorování technické zkušebny v souladu s čl. 71 odst. 6.
8. Schvalovací orgány ostatních členských států a Komise mohou přezkoumat hodnotící zprávu a listinné důkazy, klást dotazy nebo vznášet připomínky a do jednoho měsíce od předložení hodnotící zprávy a listinných důkazů si mohou vyžádat další listinné důkazy.
9. Schvalovací orgán v členském státě, kde je usazena technická zkušebna, která podává žádost, na tyto dotazy, připomínky a žádosti o další listinné důkazy odpoví do čtyř týdnů od jejich obdržení.
10. Schvalovací orgány v ostatních členských státech nebo Komise mohou jednotlivě nebo společně do čtyř týdnů od obdržení odpovědi uvedené v odstavci 9 adresovat doporučení schvalovacímu orgánu typu členského státu, kde je usazena technická zkušebna, která podává žádost. Uvedený schvalovací orgán doporučení zohlední při přijímání rozhodnutí o určení technické zkušebny. Pokud se tento schvalovací orgán rozhodne neřídit doporučeními ostatních členských států nebo Komise, do dvou týdnů od přijetí rozhodnutí uvede důvody, které jej k tomu vedly.
11. Platnost určení technických zkušeben je omezena na nejvýše pět let.
12. Schvalovací orgán, který usiluje o to, aby byl určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 72 odst. 2, dokládá soulad s požadavky tohoto nařízení prostřednictvím posouzení, jež provádějí nezávislí auditoři. Tito auditoři nesmí náležet k témuž schvalovacímu orgánu a splňují požadavky stanovené v dodatku 2 k příloze V.

Článek 78

Oznamování technických zkušeben Komisi

1. Členské státy oznámí Komisi jméno, adresu, včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností každé určené technické zkušebny. Oznámení jasně určí

působnost určení, činnosti a postupy posuzování shody, druh výrobků a předměty uvedené v příloze IV, pro něž byly technické zkušebny určeny, a následné změny kteréhokoliv z těchto údajů.

Oznámení se učiní před tím, než určené technické zkušebny začnou provádět kteroukoli z činností uvedených v čl. 72 odst. 1.

2. Do 28 dnů od oznámení může členský stát nebo Komise vznést písemnou námitku s odůvodněním buď ohledně technické zkušebny, nebo ohledně jejího monitorování schvalovacím orgánem. Jestliže členský stát nebo Komise vznesl námitky, účinek oznámení se pozastavuje. V tomto případě Komise konzultuje se zúčastněnými stranami a rozhodne formou prováděcího aktu, zda může být pozastavení oznámení zrušeno, či nikoli. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Nejsou-li vzneseny žádné námitky nebo Komise je toho názoru, že oznámení lze plně nebo částečně přijmout, Komise oznámení zveřejní v souladu s odstavcem 5.

3. Táž technická zkušebna může být určena několika schvalovacími orgány a oznámena Komisi členskými státy těchto schvalovacích orgánů bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, které bude dotyčná technická zkušebna vykonávat v souladu s čl. 72 odst. 1.
4. Pokud regulační akt uvedený v příloze IV vyžaduje, aby schvalovací orgán určil zvláštní organizaci nebo příslušný subjekt pro výkon činnosti, která není zahrnuta do kategorií činností uvedených v čl. 72 odst. 1, provede členský stát oznámení uvedené v odstavci 1.
5. Komise zveřejní na své internetové stránce aktualizovaný seznam podrobností o technických zkušebnách, zvláštních organizacích a příslušných subjektech, jež jí byly oznámeny podle tohoto článku.

Článek 79

Změny a prodloužení určení technických zkušeben

1. Pokud schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že technická zkušebna již nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení, omezí, pozastaví nebo případně zruší její určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků závažné.

Schvalovací orgán o každém pozastavení, omezení nebo odvolání oznámení neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

Komise odpovídajícím způsobem aktualizuje zveřejněné informace uvedené v čl. 78 odst. 4.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, předá určující schvalovací orgán podklady uvedené technické zkušebny jiné technické zkušebně k dalšímu zpracování, nebo je uchová k dispozici schvalovacím orgánům nebo orgánům pro dozor nad trhem.
3. Pokud má nesplnění požadavků ze strany technické zkušebny dopad na certifikáty schválení typu vydané na základě protokolů o kontrolách a zkouškách vydaných technickou zkušebnou, již se týká změna oznámení, schvalovací orgán informuje ostatní schvalovací orgány a Komisi.

Do dvou měsíců po oznámení změn předloží schvalovací orgán Komisi a ostatním schvalovacím orgánům zprávu o svých zjištěních týkajících se nesplnění požadavků.

Je-li nezbytné zajistit bezpečnost vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků již uvedených na trh, dá určující schvalovací orgán pokyny příslušným schvalovacím orgánům, aby v rozumné lhůtě pozastavily nebo odňaly veškeré certifikáty, které byly vydány neoprávněně.

4. Ostatní certifikáty, které byly vydány na základě protokolů o kontrolách a zkouškách vydaných technickou zkušebnou, pro kterou bylo pozastaveno, omezeno nebo odvoláno oznámení, zůstávají platné za těchto podmínek:
 - a) v případě pozastavení oznámení: za podmínky, že do tří měsíců od pozastavení schvalovací orgán, který vydal certifikát schválení typu, písemně potvrdí schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi, že přebírá funkce technické zkušebny během období pozastavení;
 - b) v případě omezení nebo odvolání oznámení: po dobu tří měsíců od omezení nebo odvolání. Schvalovací orgán, který vydal certifikáty, může prodloužit platnost certifikátů o další následná tříměsíční období, celkem nejvýše o dvanáct měsíců, za předpokladu, že během tohoto období převezme funkce technické zkušebny, jejíž oznámení bylo omezeno nebo odvoláno.

Schvalovací orgán přebírající funkce technické zkušebny o tom okamžitě informuje ostatní schvalovací orgány, ostatní technické zkušebny a Komisi.

5. Rozšíření působnosti určení technické zkušebny může být uděleno v souladu s postupem stanoveným v článku 77 a vztahuje se na ně oznámení podle článku 78.
6. Určení technickou zkušebnou může být prodlouženo poté, co schvalovací orgán ověřil, zda dotčená technická zkušebna i nadále splňuje požadavky tohoto nařízení. Toto posouzení se provádí v souladu s postupem stanoveným v článku 77.

Článek 80

Monitorování technických zkušeben

1. Schvalovací orgán průběžně monitoruje technické zkušebny s cílem zajistit plnění požadavků stanovených v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a v dodatku 2 k příloze V.

Technické zkušebny poskytnou na požádání veškeré podstatné informace a dokumenty umožňující schvalovacímu orgánu ověřit plnění uvedených požadavků.

Technické zkušebny neprodleně informují schvalovací orgán o jakýchkoli změnách, zejména týkají-li se jejich zaměstnanců, zařízení, poboček a dodavatelů, které mohou ovlivnit plnění požadavků stanovených v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a v dodatku 2 k příloze V nebo jejich schopnost provádět úkoly posuzování shody týkající se vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, pro které byly určeny.

2. Technické zkušebny neprodleně odpoví na požadavky schvalovacího orgánu nebo Komise ohledně posuzování shody, která provedly.
3. Schvalovací orgán členského státu, v němž je daná technická zkušebna usazena, zajistí, že technická zkušebna vykoná své povinnosti stanovené v odstavci 2, ledaže má oprávněný důvod, aby tyto povinnosti nevykonávala.

Pokud se schvalovací orgán členského státu, ve kterém je daná technická zkušebna usazena, odvolává na oprávněný důvod, uvědomí o tom Komisi.

Komise neprodleně konzultuje s členskými státy. Na základě tohoto hodnocení Komise prostřednictvím prováděcího aktu rozhodne, zda daný oprávněný důvod považuje za opodstatněný, či nikoliv. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

Technická zkušebna nebo schvalovací orgán mohou požadovat, aby s informacemi předanými orgánům jiného členského státu nebo Komisi bylo nakládáno jako s důvěrnými.

3. Schvalovací orgán alespoň jednou za 30 měsíců posoudí, zda každá technická zkušebna v jeho odpovědnosti i nadále splňuje požadavky stanovené v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a v dodatku 2 k příloze V. Součástí tohoto posouzení je inspekce na místě každé technické zkušebny, za kterou orgán nese zodpovědnost.

Do dvou měsíců po dokončení uvedeného posouzení technické zkušebny členské státy podají o těchto monitorovacích činnostech zprávu Komisi a ostatním členským státům. Tato zpráva obsahuje souhrn posouzení, který je veřejně zpřístupněn.

4. Pět let po oznámení technické zkušebny a pak každých následujících pět let provede schvalovací orgán v členském státě, v němž je technická zkušebna usazena, a společný tým pro posuzování určený v souladu s postupem popsáním v čl. 77 odst. 1 až 4 posouzení s cílem určit, zda technická zkušebna stále splňuje požadavky stanovené v člancích 72 až 76, člancích 84 a 85 a dodatku 2 k příloze V.

Článek 81

Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben

1. Komise prošetří všechny případy, kdy byla upozorněna na to, že v případě některé technické zkušebny existují pochybnosti o její způsobilosti nebo o tom, zda technická zkušebna nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou jí uloženy tímto nařízením. Může taková šetření rovněž zahájit z vlastní iniciativy.

Komise prošetří odpovědnost technické zkušebny, pokud se prokáže nebo se lze na základě oprávněných důvodů domnívat, že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů nebo že výsledky zkoušek byly zfalšovány nebo byly zatajeny údaje či technické specifikace, jež by vedly k odmítnutí udělení schválení typu.

2. Komise jako součástí šetření uvedeného v odstavci 1 vede se schvalovacím orgánem členského státu, kde je technická zkušebna usazena, konzultace. Schvalovací orgán daného členského státu poskytne Komisi na její žádost všechny příslušné informace ohledně výkonu a dodržování požadavků týkajících se nezávislosti a způsobilosti ze strany dotčené technické zkušebny.
3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo už nadále neplní požadavky pro své určení nebo je odpovědná za některou z nepravostí uvedených v odstavci 1, informuje o tom členský stát schvalovacího orgánu.

Komise požádá tento členský stát, aby přijal omezující opatření, včetně případného pozastavení, omezení nebo zrušení určení.

Pokud členský stát nepřijme nezbytná restriktivní opatření, může Komise prostřednictvím prováděcích aktů určení dotčené technické zkušebny pozastavit, omezit nebo zrušit. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným

postupem podle čl. 87 odst. 2. Komise oznámí příslušnému členskému státu svoje rozhodnutí a provede příslušnou aktualizaci zveřejněných informací uvedených v čl. 78 odst. 4.

Článek 82

Výměna informací o posuzování, určování a monitorování technických zkušeben

1. Schvalovací orgány mezi sebou a s Komisí konzultují o otázkách obecného významu týkajících se provádění požadavků stanovených v tomto nařízení, pokud jde o posuzování, určování a monitorování technických zkušeben.
2. Nejpozději do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost poskytnou schvalovací orgány ostatním orgánům a Komisi vzor kontrolního seznamu pro posuzování, který je používán v souladu s čl. 77 odst. 1, a poté i úpravy, které v tomto kontrolním seznamu provedou do doby, než Komise přijme harmonizovaný kontrolní seznam. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty, kterými stanoví vzor kontrolních seznamů pro posuzování. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.
3. V případě, že z hodnoticích zpráv uvedených v čl. 77 odst. 3 vyplynou nesrovnalosti v obecných postupech schvalovacích orgánů typu, mohou členské státy nebo Komise požádat o výměnu informací.
4. Výměnu informací koordinuje fórum uvedené v článku 10.

Článek 83

Spolupráce s vnitrostátními akreditačními orgány

1. Je-li určení technické zkušebny založeno na akreditaci ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008, členské státy zajistí, aby byl vnitrostátní akreditační orgán, který konkrétní technickou zkušebnu akreditoval, informován schvalovacím orgánem o hlášení nežádoucích událostí a aby mu byly předávány další informace, které se týkají záležitostí, nad nimiž má technická zkušebna dohled, pokud jsou dané informace relevantní pro posouzení výkonu technické zkušebny.
2. Členské státy zajistí, aby schvalovací orgán členského státu, kde je technická zkušebna usazena, informoval vnitrostátní akreditační orgán, jenž odpovídá za akreditaci konkrétní technické zkušebny, o zjištěních, která jsou relevantní pro akreditaci. Vnitrostátní akreditační orgán o svých zjištěních informuje určující schvalovací orgán členského státu, kde je technická zkušebna usazena.

Článek 84

Provozní povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny provádějí činnosti, pro které byly určeny v souladu s čl. 72 odst. 1.
2. Technické zkušebny musí vždy splňovat všechny níže uvedené body:
 - (a) umožnit svému schvalovacímu orgánu, aby byl svědkem výkonu technické zkušebny při posuzování shody;
 - (b) poskytnout svému schvalovacímu orgánu na žádost informace o kategoriích činností, pro které byly určeny.

3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení, podá o tom zprávu schvalovacímu orgánu, aby schvalovací orgán od výrobce požadoval, aby přijal vhodná nápravná opatření. Schvalovací orgán odmítne vydat certifikát schválení typu, pokud tato vhodná nápravná opatření nebudou přijata.

Článek 85

Informační povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny informují svůj schvalovací orgán o:
 - (a) veškerých zjištěných případech neshody, jež si mohou vyžádat zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odejmutí certifikátu schválení typu;
 - (b) všech okolnostech, které mají vliv na působnost a podmínky jejich určení;
 - (c) všech žádostech o informace týkajících se jejich činností, které obdržely od orgánů pro dozor nad trhem.
2. Na žádost svého schvalovacího orgánu poskytují technické zkušebny informace o činnostech v rámci působnosti svého určení a o jakékoli další prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

Článek 86

Vnitrostátní poplatky za náklady související s činnostmi vykonávanými schvalovacími orgány

1. Od technických zkušeben usazených na jejich území a podávajících žádost o svěření určení členské státy vybírají poplatky, které zcela nebo zčásti pokrývají náklady související s činnostmi prováděnými vnitrostátními orgány odpovědnými za technické zkušebny v souladu s tímto nařízením.
2. Komise může přijímat prováděcí akty za účelem stanovení struktury a výše poplatků uvedených v odstavci a zohlední přitom cíle bezpečnosti, ochrany lidského zdraví, životního prostředí, podpory inovací a nákladové efektivnosti. Při určování vhodné výše těchto poplatků se zvláštní pozornost věnuje těm technickým zkušebnám, které předložily platný certifikát vydaný vnitrostátním akreditačním orgánem podle článku 83, a technickým zkušebnám, které se podle definice doporučení Komise 2003/361/ES²⁹ řadí k malým a středně velkým podnikům. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 87 odst. 2.

KAPITOLA XVI PROVÁDĚCÍ A PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Článek 87

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

²⁹ Doporučení Komise ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků a malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36).

Článek 88
Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 2, čl. 10 odst. 3, čl. 22 odst. 3, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 5, čl. 26 odst. 2, čl. 28 odst. 5, čl. 29 odst. 6, čl. 34 odst. 2, čl. 55 odst. 2 a 3, čl. 56 odst. 2, čl. 60 odst. 3, čl. 65 odst. 10, čl. 76 odst. 4 a čl. 90 odst. 2 se svěřuje Komisi na dobu neurčitou ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 2, čl. 10 odst. 3, čl. 22 odst. 3, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 5, čl. 26 odst. 2, čl. 28 odst. 5, čl. 29 odst. 6, čl. 34 odst. 2, čl. 55 odst. 2 a 3, čl. 56 odst. 2, čl. 60 odst. 3, čl. 65 odst. 10, čl. 76 odst. 4 a čl. 90 odst. 2 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu datu, které je v něm upřesněno. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 2, čl. 10 odst. 3, čl. 22 odst. 3, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 5, čl. 26 odst. 2, čl. 28 odst. 5, čl. 29 odst. 6, čl. 34 odst. 2, čl. 55 odst. 2 a 3, čl. 56 odst. 2, čl. 60 odst. 3, čl. 65 odst. 10, čl. 76 odst. 4 a čl. 90 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

KAPITOLA XVII
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 89
Sankce

1. Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení povinností stanovených v člancích tohoto nařízení, zejména v člancích 11 až 19 a 72 až 76, 84 a 85, ze strany hospodářských subjektů a technických zkušeben a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění uplatňování těchto pravidel. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.
2. Sankce se vztahují přinejmenším na tato porušení nařízení ze strany hospodářských subjektů a technických zkušeben:
 - (a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;
 - (b) padělání výsledků zkoušek pro schválení typu;

- (c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z oběhu nebo k odmítnutí či odejmutí certifikátu schválení typu;
3. Kromě druhů porušení stanovených v odstavci 2 se sankce vztahují přinejmenším také na tyto druhy porušení nařízení ze strany hospodářských subjektů:
- (a) odmítnutí zpřístupnit informace;
- (b) dodávání vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které podléhají schválení, na trh bez tohoto schválení, nebo padělání dokladů nebo označení s tímto úmyslem.
4. Členské státy oznámí Komisi ustanovení provádějící ustanovení odstavců 1 až 3 do dd/mm/rrrr [*PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.*] a neprodleně jí oznámí jakékoli následné změny týkající se těchto ustanovení.
5. Členské státy každý rok podají Komisi zprávu o sankcích, jež uložily.

Článek 90 *Správní pokuty*

1. Jestliže ověření souladu s požadavky, které provede Komise a které je uvedeno v čl. 9 odst. 1 a 4 nebo čl. 54 odst. 1, odhalí nesoulad vozidla, systému, konstrukční součásti nebo samostatného technického celku s požadavky stanovenými v tomto nařízení, může Komise uložit dotčenému hospodářskému subjektu správní pokutu za porušení tohoto nařízení. Vyměřené správní pokuty jsou účinné, přiměřené a odrazující. Výše pokut odpovídá zejména počtu nevyhovujících vozů registrovaných na trhu Unie nebo počtu nevyhovujících systémů, konstrukčních součástí nebo samostatných technických celků uvedených na trh Unie.
- Správní pokuty uložené Komisí se neukládají navíc k sankcím uloženým členskými státy podle článku 89 za týž případ nedodržení předpisů a nepřekročí částku 30 000 EUR za každé nevyhovující vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.
2. Komise může v souladu s článkem 88 přijmout akty v přenesené pravomoci, kterými stanoví způsob výpočtu a výběru správních pokut uvedených v odstavci 1.
- 3 Částka správní pokuty se považuje za příjem do souhrnného rozpočtu Evropské unie.

Článek 91 *Změny nařízení (ES) č. 715/2007*

1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se mění takto:
- (1) název nařízení se nahrazuje tímto:
- „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)“;
- (2) v článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Toto nařízení navíc stanoví pravidla pro shodnost v provozu, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD) a měření spotřeby paliva.“;

- (3) v článku 3 se zrušují body 14 a 15;
- (4) články 6 až 9 se zrušují;
- (5) v čl. 13 odst. 2 se zrušuje písmeno e);
- (6) vkládá se nový článek 11a, který zní:

„Článek 11a

1. Schvalovací orgány ověří na základě vhodných a reprezentativních vzorků, zda:

- a) u vozidel, která byla uvedena do provozu, je hodnota emisí CO₂ a spotřeby paliva v souladu s hodnotou uvedenou v certifikátu schválení typu a osvědčení o shodě;
- b) hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva určené příslušným zkušebním postupem odpovídají emisím, které jsou naměřeny při podmínkách skutečného provozu na silnici.

2. Komise může přijmout prováděcí akty s cílem stanovit postupy ověřování uvedené v písmenech a) a b) a jakékoliv jiné nezbytné opatření, které má zohlednit výsledky tohoto ověřování. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v článku [...].“

- 2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XVIII bodu 1 tohoto nařízení.

Článek 92

Změny nařízení (ES) č. 595/2009

- 1. Nařízení (ES) č. 595/2009 se mění takto:

- (1) v článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Toto nařízení také stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu u vozidel a motorů, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD) vozidel, měření spotřeby paliva a emisí CO₂ a dostupnost palubních diagnostických systémů vozidel.“;

- (2) v článku 3 se zrušují body 11 a 13;
- (3) článek 6 se zrušuje;
- (4) v čl. 11 odst. 2 se zrušuje písmeno e).

- 2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XVIII bodu 2 tohoto nařízení.

Článek 93

Změny nařízení (ES) č. 692/2008

- 1. Příloha XIV nařízení (ES) č. 692/2008 se zrušuje.

2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (ES) č. 692/2008 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XVIII bodu 3 tohoto nařízení.

*Článek 94
Změny nařízení (EU) č. 582/2011*

1. Nařízení (ES) č. 582/2011 se mění takto:
 - (1) články 2a až 2h se zrušují;
 - (2) příloha XVII se zrušuje.
2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (EU) č. 582/2011 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XVIII bodu 4 tohoto nařízení.

*Článek 95
Zrušení směrnice 2007/46/ES*

Směrnice 2007/46/ES se zrušuje s účinkem od 1. ledna 201X.

Odkazy na směrnici 2007/46/ES se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XVIII bodu 5 tohoto nařízení.

*Článek 96
Přechodná ustanovení*

1. Tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné schválení typu vozidla ani EU schválení typu udělené vozidlům nebo systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům přede dnem [*PO: please insert the date of application as mentioned in Article 98*].
2. Schvalovací orgány udělí rozšíření a revize schválení typu vozidla a EU schválení typu vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům uvedeným v odstavci 1 v souladu s články 31 a 32 tohoto nařízení.
3. Platnost schválení typu vozidla uvedených v odstavci 1 skončí nejpozději dne [*PO: please insert the date, which should be the date of application as mentioned in Article 98 + 5 years*] a schvalovací orgány mohou tato schválení typu vozidla obnovit pouze v souladu s ustanoveními článku 33 tohoto nařízení.
4. Technické zkušebny určené před vstupem tohoto nařízení v platnost se podrobí posouzení podle článku 77.

Určení technických zkušeben, které byly určeny již před vstupem tohoto nařízení v platnost, se prodlouží do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost, pokud tyto technické zkušebny splňují příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení.

Platnost určení technických zkušeben učiněného před vstupem tohoto nařízení v platnost skončí nejpozději do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 97
Podávání zpráv

1. Členské státy informují do 31. prosince 20xx *[PO: please insert the year, which should be the year of application as mentioned in Article 98 + 5 years]* Komisi o používání postupů schválení typu a dozoru nad trhem stanovených v tomto nařízení.
2. Na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 20rr hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení, včetně fungování ověřování souladu podle článku 9. *[PO: please insert the year, which should be the year 20xx as mentioned in paragraph 1 + 1 year]*

Článek 98
Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 201X.

Avšak ode dne [...] *[PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.]* nesmí vnitrostátní orgány odmítnout udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novému typu vozidla nebo zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu nového vozidla na základě žádosti výrobce, pokud toto vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2. *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
 - 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2. *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
 - 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB³⁰

Vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky – Vnitřní trh zboží a služeb

1.3. Povaha návrhu/podnětu

☒ Návrh/podnět se týká **nové akce**

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**³¹

☐ Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

☐ Návrh/podnět se týká **akce přesměrované na jinou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Návrh má přispět k dosažení obecného cíle, a to zajistit otevřený vnitřní trh zboží a služeb napomáhající hospodářskému růstu a tvorbě pracovních míst

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl č. 1: Pravidelně přezkoumávat stávající pravidla vnitřního trhu v konkrétních odvětvích a navrhnout nové podněty, kdykoli je to vhodné

Specifický cíl č. 2: Zajistit řádné uplatňování práva EU

Specifický cíl č. 3: Podniky EU mají prospěch z rovných regulačních podmínek a jednotný přístup na trh na mezinárodní úrovni

Příslušné aktivity ABM/ABB

Vnitřní trh zboží

³⁰ ABM: řízení podle činností (activity-based management); ABB: sestavování rozpočtu podle činností (activity-based budgeting).

³¹ Uvedené v čl. 54 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

- Evropané (uživatelé vozidel i ostatní účastníci silničního provozu) by měli mít prospěch z opatření, jež si kladou za cíl zabránit nedostatečné úrovni bezpečnosti a environmentální výkonnosti motorových vozidel v důsledku použití nebezpečných a nevyhovujících výrobků automobilového průmyslu, jež přispívají ke vzniku dopravních nehod a nízké kvalitě ovzduší, což vede k poškozování lidského zdraví.
- Hospodářské subjekty v automobilovém dodavatelském řetězci by měly mít prospěch z opatření, jež si kladou za cíl skoncovat s nerovnými podmínkami a nekalou hospodářskou soutěží ze strany těch, kteří ignorují nebo nedodržují stanovená pravidla. Malé a střední podniky v automobilovém odvětví jsou nejzranitelnější vůči selhání trhu a nedostatkům právních předpisů. Zvláštní pozornost je tudíž věnována tomu, jaký případný dopad na ně mohou mít plánovaná opatření.
- Vnitrostátní donucovací orgány by měly mít prospěch z opatření, jež si kladou za cíl řešit nedostatky právních předpisů a zamezit dalšímu zatěžování uvedených orgánů nápravou těchto nedostatků prostřednictvím nápravných opatření týkajících se nevyhovujících a nebezpečných výrobků na jejich trzích.

1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

- změny názorů/stížností spotřebitelů na motorová vozidla a jejich konstrukční části adresovaných donucovacím orgánům,
- změny množství/podílu nevyhovujících a nebezpečných výrobků automobilového průmyslu na trhu EU (např. ve srovnání se stávajícími průzkumy),
- změny množství/podílu ochranných opatření, jež orgány EU přijmou proti nevyhovujícím a nebezpečným výrobkům od výrobců/dovozců ze zemí EU i mimo EU (tj. zohlední se přísnější požadavky na sledovatelnost výrobků automobilového průmyslu),
- změny tendencí v podávání oznámení prostřednictvím systému RAPEX, pokud jde o vozidla, a
- změny tendencí v dobrovolném stažení motorových vozidel (co by ukazatel účinnosti přijatých možností politiky, pokud jde o snižování množství výrobků automobilového průmyslu na trhu, které představují bezpečnostní nebo environmentální riziko).

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Stávající regulační rámec je kritizován za to, že dostatečně nezajišťuje spolehlivé předběžné (ex ante) posouzení shody ani účinné kontroly po uvedení na trh. Tato kritika zesílila v souvislosti s odhalením ze září 2015, že VW několik let manipuloval s regulačními prvky zařízení pro čištění výfukových prvků.

V reakci na tuto kritiku a zjištěné slabé stránky hodnocení rámce pro schvalování typu tento návrh zahrnuje široké spektrum opatření týkajících se:

- sledovatelnosti výrobků a úlohy a povinností hospodářských subjektů v rámci dodavatelského řetězce,
- povinností a spolupráce mezi jednotlivými vnitrostátními orgány zapojenými do vynucování dodržování právních předpisů o technické harmonizaci pro motorová vozidla,
- kvality plnění úkolů schvalování typu a posuzování shody prováděných technickými zkušebnami,
- ochranných postupů po uvedení na trh a ustanovení o stažení vozidel, a
- postupů pro zajištění shodnosti výroby.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU*

Za provádění právních předpisů na svém území jsou odpovědné členské státy, ale zajištění harmonizovaného a koordinovaného přístupu založeného na všeobecně platných kritériích, který členské státy jednotně uplatňují, je zásadní pro zachování rovných podmínek v celé EU prostřednictvím harmonizovaného výkladu, provádění a vynucování požadavků na schválení typu, což je podpořeno harmonizovanými ustanoveními o dozoru nad trhem s cílem poskytnout členským státům přiměřené prostředky pro kontroly po uvedení na trh a pro přijetí účinného a společného nápravného opatření proti přítomnosti nevyhovujících a nebezpečných výrobků na trhu.

1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Stávající směrnice týkající se schválení typu motorových vozidel byla revidována v roce 2007. Zkušenosti při provádění však ukázaly, že mechanismy pro zajištění harmonizovaného provádění a vynucování nejsou dostatečně účinné. Objevily se významné rozdíly ve výkladu a použití pravidel, což ohrožuje naplnění hlavních cílů směrnice, tedy dosáhnout dostatečné úrovně bezpečnosti a environmentální výkonnosti motorových vozidel.

1.5.4. *Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Očekává se těsnější provázanost s dalšími právními předpisy v oblasti schválení typu (např. zemědělské traktory a motocykly), jež byly revidovány v roce 2013.

Očekávají se synergie v oblasti dozoru nad trhem tím, že se vyjde ze zásad a standardních referenčních ustanovení nařízení č. 765/2008 a rozhodnutí 768/2008 řídících se zásadou nového právního rámce.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

☐ Časově omezený návrh/podnět

- ☐ Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finanční dopad od RRRR do RRRR

☒ Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od 2017 do 2020,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení³²

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie;
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur;

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi;
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte);
- ☐ EIB a Evropský investiční fond;
- ☐ subjekty uvedené v článcích 208 a 209 finančního nařízení;
- ☐ veřejnoprávní subjekty;
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky;
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky;
- ☐ osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Komise chce zajistit provádění dotčených opatření prostřednictvím přímého centralizovaného řízení vlastními útvary, zejména prostřednictvím Společného výzkumného střediska, za účelem technické a vědecké podpory, to bude regulováno prostřednictvím nástroje pro administrativní opatření.

³²

Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Technický výbor – motorová vozidla (TCMV) zřízený tímto nařízením a fórum stanovené v článku 10 poskytnou pravidelné příležitosti pro diskuse o otázkách souvisejících s prováděním tohoto nového regulačního rámce pro schvalování typu motorových vozidel a pro dozor nad trhem s nimi.

Členské státy každý rok podají Komisi zprávu o sankcích, jež uložily.

Pět let po vstupu tohoto nového nařízení v platnost by měly členské státy informovat Komisi o uplatňování postupů schválení typu a dozoru nad trhem stanovených v tomto nařízení. Na základě těchto informací předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nového nařízení.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

Opatření navržená za účelem omezení doby platnosti určení technických zkušeben by mohla vést k přechodnému nedostatku technických zkušeben a průtahům ve schvalování typu výrobků.

2.2.2. Informace o zavedeném systému vnitřní kontroly

Zavedení koordinovaného dohledu nad technickými zkušebnami budou doprovázet vhodná přechodná opatření umožňující v souladu s ustanoveními nového nařízení technickým zkušebnám určeným podle směrnice 2007/46/ES prodloužit určení do dvou let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise vytvoří pokyny, a zajistí tak vyrovnané a spolehlivé fungování nového kontrolního mechanismu.

2.2.3. Odhad nákladů a přínosů kontrol a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb

Náklady na kontrolní mechanismus dohledu budou zahrnovat účast odborníků z členských států EU a zástupce Komise na společných auditech technických zkušeben. Přínosy budou spočívat v zajištění vysoké úrovně spolehlivosti výkonu činností posuzování shody prováděných technickými zkušebnami.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Kromě uplatňování všech regulačních kontrolních mechanismů vypracují příslušné útvary Komise strategii proti podvodům, která bude v souladu se strategií Komise proti podvodům (CAFS) přijatou dne 24. června 2011, s cílem zajistit mimo jiné, aby vnitřní kontroly zaměřené proti podvodům byly plně v souladu s CAFS a aby přístup k řízení rizika podvodů umožňoval odhalit oblasti s rizikem podvodů, zejména pokud jde o financování provádění činností podle tohoto nařízení. Zejména bude zavedena řada opatření jako:

– rozhodnutí, dohody a smlouvy vyplývající z financování provádění činností podle tohoto nařízení výslovně zmocní agenturu Komisi, včetně úřadu OLAF, a Účetní dvůr k provádění auditů, kontrol na místě a inspekci,

– ve fázi vyhodnocování výzev k předkládání návrhů/nabídek se navrhovatelé a uchazeči prověří podle zveřejněných kritérií pro vyloučení na základě prohlášení a systému včasného varování (EWS);

Kromě toho bude Komise kontrolovat přísné uplatňování pravidel týkajících se střetu zájmů při provádění činností podle tohoto nařízení.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Kapitola 02.03 Vnitřní trh zboží a služeb	RP/NRP ³³	zemí ESVO ³⁴	kandidáts kých zemí ³⁵	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
1a	02.03.01 Fungování a rozvoj vnitřního trhu zboží a služeb	RP	ANO	NE	NE	NE

³³ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

³⁴ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁵ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. *Opatření předpokládaná v tomto návrhu nařízení nebudou mít žádný dopad na rozpočet EU nad rámec prostředků, které již byly naplánovány ve schváleném finančním plánování Komise, jelikož veškeré požadavky na finanční zdroje budou muset být uspokojeny účelově vázanými příjmy a přerozdělením.*

3.2.2. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1a	Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost
--	----	---

GŘ: GROW			Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM za roky 2017–2020	Následující roky ³⁶
• Operační prostředky								
Číslo rozpočtové položky 02.03.01	Závazky	(1)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Platby	(2)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ³⁷								
Číslo rozpočtové položky		(3)						
CELKEM prostředky pro GŘ GROW	Závazky	=1+1a +3	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Platby	=2+2a +3	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

³⁶ V období po dni 31. prosince 2020 závisí částka na platném víceletém finančním rámci pro období počínaje rokem 2021, jak stanoví článek 312 Smlouvy o fungování Evropské unie.

³⁷ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Platby	(5)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)						
CELKEM prostředky na OKRUH 1a víceletého finančního rámce	Závazky	=4+ 6	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Platby	=5+ 6	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

Okruh víceletého finančního rámce	5	Správní výdaje
--	----------	----------------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM za roky 2017–2020	Následující roky ³⁸
GŘ: GROW							
• Lidské zdroje		1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
• Ostatní správní výdaje		0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
GŘ GROW CELKEM	Prostředky	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

CELKEM prostředky na OKRUH 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = Platby celkem)	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
---	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM za roky 2017–2020	Následující roky
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	10,891	10,731	10,470	8,012	40,104	8,054
	Platby	7,041	11,281	10,620	11,262	40,104	1,460

³⁸ V období po dni 31. prosince 2020 závisí částka na platném víceletém finančním rámci pro období počínaje rokem 2021, jak stanoví článek 312 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3.2.3. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy			Rok 2017		Rok 2018		Rok 2019		Rok 2020		CELKEM za roky 2017–2020	Následující roky		
			VÝSTUPY											
	↓	Druh ³⁹	Průměrn é náklady	Počet	Nákl ady	Počet	Nák lady	Počet	Nákla dy	Počet	Nákl ady	Celkový počet	Náklady celkem	Náklady
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁴⁰ ...			Zavedení mechanismů k zajištění harmonizovaného provádění a vynucování pravidel schvalování typu a dozoru nad trhem všemi členskými státy s udržitelným, účinným a důvěryhodným řízením na úrovni EU s přístupem k interním i externím technickým a vědeckým poznatkům, čímž se zlepší koordinace, spolupráce a sdílení zdrojů mezi donucovacími orgány členských států											
– Výstup	Zasedání TCMV a fóra pro vynucování		20 zasedacích dnů	0,500	20 zasedacích dnů	0,510	20 zasedacích dnů	0,520	20 zasedacích dnů	0,530	2,06	20 zasedacích dnů	0,541	
– Výstup	Technická a vědecká podpora (JRC)			7,700		7,500		7,200		4,700	27,100		4,700	
– Výstup	Audity / společné posouzení technických zkušeben			1,250		1,275		1,300		1,327	5,152		1,353	
Mezisoučet za specifický cíl č. 1				9,450		9,450		9,285		9,020		6,557	34,312	

³⁹

Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁴⁰

Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

NÁKLADY CELKEM		9,450		9,450		9,285		9,020		6,557	34,312
----------------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--------

3.2.4. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.4.1. Shrnutí

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Celkem za roky 2017–2020	Následující roky
OKRUH 5 víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje (GŘ GROW)	1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
Ostatní správní výdaje (GŘ GROW)	0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

Mimo OKRUH 5⁴¹ víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje						
Ostatní výdaje správní povahy						
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce						

CELKEM	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
---------------	-------	-------	-------	-------	--------------	-------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (GROW), které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁴¹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.4.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Následující roky ⁴²
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)					
02 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (při delegacích)					
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)					
XX 01 05 01 (v přímém výzkumu)					
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁴³					
XX 01 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)					
XX 01 02 02 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)					
XX 01 04 yy ⁴⁴	- v ústředí				
	- při delegacích				
XX 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
CELKEM	9	9	9	9	9

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení stávajícího rámce pro schvalování typu a/nebo byly přeočísleny vnitřně v rámci GR nebo z vnějšku (odhadované potřeby: 6 AD/FTE a 3 AST/FTE).

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Kontrola náležitosti provádění a vynucování tohoto nařízení; vypracování aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů a pokynů; organizace „společného posuzování“ technických zkušeben a dohled nad ním a kontrola postupu určení a monitorování ze strany členských států; koordinace činností v oblasti dozoru nad trhem na úrovni EU
Externí zaměstnanci	

⁴² Viz poznámku pod čarou 38.

⁴³ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁴⁴ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.5. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- ☒ Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- ☐ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

- ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.6. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☒ Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Celkem	Následující roky
Upřesněte spolufinancující subjekt: <i>Členské státy prostřednictvím své struktury vnitrostátních poplatků pro financování svých činností schvalování typu a doзору nad trhem a prostřednictvím příspěvku na náklady za nezávislé zkoušky pro ověření souladu prováděné Komisí</i>						
Spolufinancované prostředky CELKEM	7,700	7,500	7,200	4,700	27,100	xx

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- ☐ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☒ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ dopad na vlastní zdroje
 - ☒ dopad na různé příjmy (příspěvky členských států, jak je uvedeno v oddíle 3.2.5)

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴⁵					
			Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020		
Článek 6600			7,700	7,500	7,200	4,700		

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

02.0301 Fungování a rozvoj vnitřního trhu zboží a služeb

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

--

⁴⁵

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.