

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 23.7.2010
KOM(2010) 395 v konečném znění

2010/0212 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. .../...

o schvalování zemědělských a lesnických vozidel

(Text s významem pro EHP)
SEK(2010) 934
SEK(2010) 933

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

Cílem návrhu je stanovit harmonizované předpisy pro výrobu zemědělských a lesnických vozidel (traktorů, přípojných vozidel a tažených zařízení) tak, aby bylo zajištěno fungování vnitřního trhu i vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, bezpečnost osádky a ochrana životního prostředí. Stávající právní předpisy budou nahrazeny tak, aby vyhověly zásadám zlepšování a zjednodušování právních předpisů.

Návrh má za cíl posílit bezpečnost vozidel zavedením požadavků na veškerá zemědělská a lesnická vozidla.

Návrh dále přispívá ke konkurenceschopnosti odvětví tím, že zjednodušuje stávající právní předpisy o schvalování typu, zvyšuje transparentnost a zmírňuje administrativní zátěž.

- **Obecné souvislosti**

V rámci Unie byly harmonizovány technické požadavky pro schvalování typu traktorů ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků, aby v jednotlivých členských státech nebyly uplatňovány rozdílné požadavky a aby byla v celém Společenství zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, bezpečnost osádky a ochrany životního prostředí a bylo umožněno zavést harmonizovaný systém schvalování typu vozidel v EU.

Nové technologie (jako protiblokovací brzdové systémy), které mohou být v blízké budoucnosti zavedeny, výrazně zlepší bezpečnost vozidel. Výzkum prokázal, že zavedení takových technologií jako standardu u nových vozidel by bylo velmi přínosné. Stanovením společných závazných požadavků by se také zabránilo fragmentaci vnitřního trhu, ke kterému dochází kvůli rozdílným výrobním normám v jednotlivých členských státech.

Komise ve svém sdělení „Rámcová právní úprava pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“¹ uvítala doporučení ze zprávy CARS 21², která doporučuje zjednodušit celý současný právní rámec pro schvalování typu úplného vozidla. Na základě uvedeného doporučení návrh významně zjednodušuje právní předpisy týkající se schvalování typu a nahrazuje 24 základních směrnic (a přibližně 35 souvisejících pozměňujících směrnic) z oblasti technických požadavků na zemědělské a lesnické traktory jedním nařízením Evropského parlamentu a Rady.

¹ KOM(2007) 22.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century* (Systém právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století): ISBN 92-79-00762-9.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

- Platné právní předpisy EU pro schvalování typu traktorů jsou následující: směrnice Rady 74/347/EHS, 76/432/EHS, 76/763/EHS, 77/537/EHS, 78/764/EHS, 80/720/EHS, 86/297/EHS, 86/298/EHS, 86/415/EHS, 87/402/EHS; směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/25/ES, 2003/37/ES, 2009/57/ES, 2009/58/ES, 2009/59/ES, 2009/60/ES, 2009/61/ES, 2009/63/ES, 2009/64/ES, 2009/66/ES, 2009/68/ES, 2009/75/ES, 2009/76/ES a 2009/144/ES.

Návrh a související prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci přejímají platné požadavky stanovené ve výše uvedených předpisech. Ve srovnání s existujícími akty stanoví nařízení nové požadavky na pokročilá bezpečnostní opatření, zejména na protiblokovací brzdové systémy, společně s některými dalšími aktualizacemi v požadavcích na brzdové systémy, jako jsou kratší brzdné vzdálenosti a zavedení hydrostatických systémů. Návrh navíc zavede požadavky na sestavy technických aspektů pro ty kategorie vozidel, pro které tyto aspekty ještě nejsou definovány ve směrnici 2003/37/ES, a to na podobné úrovni, jaká dnes existuje ve výše zmíněných směrniciích.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh je v souladu s cílem EU učinit silnice bezpečnějšími, jak je zdůrazněno zejména v Bílé knize evropské dopravní politiky³. Ta byla Komisí schválena v roce 2001 a zastřešuje Evropský akční program pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Pokud jde o environmentální aspekty návrhu, nejsou v porovnání se současnou úrovní ochrany navrhovány žádné změny. Jedinou změnou je, že nařízení by mělo odkazovat na směrnici 97/68/ES o emisích ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojezdové stroje namísto toho, aby byly definovány specifické požadavky na traktory, což zjednoduší současný proces provádění, přičemž budou zachovány základní charakteristiky pro další vývoj.

Návrh je v souladu se strategií EU, jejímž cílem je zjednodušení právního prostředí, jak bylo oznámeno ve sdělení Komise „Aktualizace a zjednodušení acquis Společenství“⁴, kde je systém schvalování typu motorových vozidel uveden jako prioritní oblast zjednodušování právních předpisů Společenství.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Při přípravě návrhu Komise konzultovala zúčastněné subjekty několika

³ KOM(2001) 370.

⁴ KOM(2003) 71.

způsoby.

- Proběhla všeobecná konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu; byly obdrženy reakce z členských států (ministerstva), od výrobců traktorů (organizace výrobců na vnitrostátní a evropské úrovni a jednotliví výrobci) a výrobců dílů, dopravních organizací a zástupců uživatelů.
- V rámci studie posouzení dopadů vyzval externí poradce zhruba 200 zúčastněných subjektů, aby přispěly a zaslaly své komentáře. Navíc bylo zorganizováno zasedání zúčastněných subjektů.
- O návrhu se také diskutovalo na několika schůzích pracovní skupiny Komise pro zemědělské traktory.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

V průběhu internetové konzultace bylo zúčastněnými stranami vzneseno množství otázek. Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, plně zohledňuje podstatné otázky, jež byly vzneseny, a uvádí způsob, jakým byly zohledněny.

Ve dnech 3. července 2008 až 12. září 2008 se na internetu vedla otevřená konzultace. Komise obdržela devatenáct odpovědí. Výsledky jsou k dispozici na internetové adrese:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural_vehicles/call.htm.

• Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Požadavkem návrhu bylo posouzení různých politických řešení a souvisejících ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů.

Použitá metodika

Poradce, společnost TRL Ltd., zaslala všem zúčastněným stranám (veřejné orgány, výrobní odvětví a sdružení uživatelů) dotazník; o návrhu zprávy bylo diskutováno na schůzi se stranami, které o schůzi projevíly zájem, a výsledkem byly další příspěvky.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Zpráva společnosti TRL je k dispozici na internetových stránkách GŘ pro podniky a průmysl.

• Posouzení dopadů

U každého aspektu návrhu byly zvažovány různé možnosti:

1. Aspekty zjednodušení – I: směrnice nebo nařízení

- a) Beze změn politiky; to by znamenalo, že stávajících 24 směrnic by platilo dále s případnými dodatečnými změnami.
 - b) Nahradit stávající jednotlivé směrnice jedním nařízením.
 - c) Nahradit stávající směrnice jedním nařízením přijatým podle postupu spolurozhodování a omezeným počtem tematických aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Tato možnost byla přijata.
2. Aspekt zjednodušení – II: vše v podrobných právních předpisech EU nebo v odkazech na mezinárodní normy
- a) Beze změn politiky; to by znamenalo, že stávajících 24 směrnic by platilo dále s případnými dodatečnými změnami. Směrnice by nadále fungovaly souběžně se stávajícími předpisy EHK OSN a kodexy OECD, přičemž by technické požadavky byly většinou (ne vždy) stejné. To je v současné době příčinou značné nejistoty těch zúčastněných stran, kterých se přímo netýká systém schvalování typu, a panuje situace, kdy systém právních předpisů není zcela transparentní.
 - b) Kde je to možné, nahradit jednotlivé směrnice ekvivalentními předpisy EHK OSN.
 - c) Kde je to možné, nahradit jednotlivé směrnice ekvivalentními předpisy EHK OSN nebo kodexy OECD (ochranné systémy proti převrácení) nebo případně normami CEN/CENELEC nebo ISO. Tato možnost je upřednostňována, protože by přinesla největší užitek vyplývající ze zjednodušení, a to především vnitrostátním orgánům a samotnému odvětví.
3. Dokončení vnitřního trhu
- a) Beze změn politiky. To by znamenalo, že by byl postupně zkompleťován soubor, který byl předpokládán směrnicí 2003/37/ES.
 - b) Zkompleťovat požadavky na EU schvalování typu a učinit schvalování typu celých vozidel povinným pro všechny kategorie.
 - c) Zkompleťovat požadavky na EU schvalování typu, ale nechat schvalování typu celých vozidel pro některé kategorie nepovinným (T4, T5, C, R a S).

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu – zpráva je dostupná na internetové stránce CIRCA.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Návrh zrušením 24 směrnic výrazně zjednodušuje systém schvalování typu vozidel určených pro zemědělství, pokud jde o technické požadavky na bezpečnost a emise.

Nový návrh podrobně stanoví prostřednictvím zde předpokládaných aktů v přenesené

pravomoci nové povinné požadavky na brzdění. Akty v přenesené pravomoci přijaté v rámci tohoto návrhu budou, mimo jiné, vyžadovat zejména:

- povinnou montáž protiblokovacích brzdových systémů u některých kategorií vozidel (rychle jedoucí traktory T5 a jejich přívěsná vozidla, která vyhovují pro rychlosti vyšší než 40 km/h),
- vyšší schopnost zpomalení,
- kompatibilitu mezi traktorem a přípojnými vozidly / taženým zařízením.

• **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.

• **Zásada subsidiarity**

Použije se zásada subsidiarity, neboť návrh nespadá pod výlučnou pravomoc Unie.

Členské státy nemohou dostatečným způsobem dosáhnout cílů návrhu z těchto důvodů:

aby bylo možné zavést systém EU schvalování na základě typu vozidla, musí být technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků harmonizovány na úrovni Unie. Samostatné kroky jednotlivých členských států by znemožnily zavedení systému EU schvalování typu úplného vozidla. Je nezbytné přijmout opatření Evropské unie, neboť je zapotřebí zabránit vzniku překážek jednotného trhu;

opatření na úrovni Unie lépe splní cíle návrhu, protože zabrání fragmentaci vnitřního trhu, k níž by jinak došlo, a zlepší bezpečnost a environmentální výkonnost vozidel.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

• **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z následujících důvodů:

jak ukazuje posouzení dopadů, návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů k zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti obyvatel a ochrany životního prostředí;

zjednodušení právního prostředí významně přispěje ke snížení administrativních nákladů vnitrostátních orgánů a odvětví.

• **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z následujících důvodů:

nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadovaný soulad, aniž by bylo nutné

provedení do právních předpisů členských států;

návrh uplatňuje přístup rozdělení na úrovně („split-level approach“), který byl původně zaveden na žádost Evropského parlamentu a použit v dalších právních předpisech v oblasti EU schvalování typu motorových vozidel. Tento přístup předpokládá vytvoření právních předpisů ve dvou krocích:

- za prvé, základní ustanovení určí Evropský parlament a Rada nařízením podle článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie řádným legislativním postupem;
- za druhé, technické specifikace, kterými se budou provádět základní ustanovení, se uvedou v nařízeních, která Komise přijme v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. DALŠÍ ÚDAJE

- **Simulace, pilotní fáze a přechodné období**

V návrhu je uvedeno všeobecné přechodné období s cílem poskytnout výrobcům vozidel a dílů i správním orgánům dostatečný čas pro přípravu.

- **Zjednodušení**

Návrhem se zjednodušují právní předpisy.

Dvacet čtyři směrnic o schvalování typu motorových vozidel bude zrušeno.

Návrh obsahuje opatření vedoucí ke zjednodušení administrativních postupů pro veřejnoprávní orgány. Návrh je zařazen do průběžného programu Komise pro aktualizaci a zjednodušení *acquis* Společenství a jejího legislativního a pracovního programu pod číslem 2009/ENTR/001.

- **Zrušení platných právních předpisů**

Přijetí tohoto návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2010 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel

(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,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁵,

po předání návrhu vnitrostátním parlamentům,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S cílem podpořit vnitřní trh byl směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených zařízení, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS⁶ stanoven komplexní systém Společenství pro schvalování typu traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených zařízení.
- (2) Pro cíle zřízení a fungování vnitřního trhu Unie je vhodné nahradit systém schvalování členskými státy postupem schvalování Unie založený na zásadě úplné harmonizace, zatímco současně je brán ohled na hledisko hospodárnosti, přičemž zvláštní pozornost je věnována malým a středním podnikům.
- (3) Na žádost Evropského parlamentu a s cílem zjednodušit a urychlit postup byl do právních předpisů Unie o schvalování vozidel zaveden nový regulativní přístup, podle kterého zákonodárce řádným legislativním postupem pouze stanoví základní pravidla a principy a deleguje právní předpisy týkající se dalších technických detailů na Komisi. S ohledem na základní požadavky by tedy toto nařízení mělo pouze stanovit základní ustanovení

⁵ Úř. věst. C , , s. .

⁶ Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, bezpečnosti osádky a vlivu na životní prostředí a delegovat na Komisi pravomoc stanovit technické specifikace aktů v přenesené pravomoci.

- (4) Toto nařízení nemá vliv na opatření týkající se použití zemědělských a lesnických vozidel v silničním provozu, jako jsou zvláštní řidičské průkazy, omezení maximální rychlosti nebo opatření upravující přístup na určité druhy silnic.
- (5) Aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, bezpečnosti osádky a ochrany životního prostředí, měly by být harmonizovány technické požadavky a normy na ochranu životního prostředí, které se používají pro vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky s ohledem na schvalování.
- (6) Vzhledem k tomu, že směrnice o nesilničních pojízdných strojích⁷ nestanoví harmonizované požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, je vhodné poskytnout výrobcům pojízdných strojů možnost, aby měli své výrobky schváleny v souladu s evropskými normami týkajícími se požadavků na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích podle tohoto nařízení; proto by pojízdné stroje měly být zařazeny do tohoto nařízení na dobrovolném základě a s ohledem na schválení systému, pokud jde o požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména protože ustanovení uplatnitelná na tyto stroje mimo toto nařízení neobsahují žádný aspekt, pokud jde o bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- (7) Aby bylo možné zjednodušit právní předpisy pro schvalování typu v souladu s doporučeními zprávy CARS 21: „A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century“⁸, je vhodné zrušit všechny jednotlivé směrnice, aniž by došlo ke snížení úrovně ochrany. Požadavky stanovené v uvedených směrnících by měly být přejaty tímto nařízením nebo akty v přenesené pravomoci a měly by být případně nahrazeny odkazy na odpovídající předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) tak, jak byly začleněny do právních předpisů Unie v souladu s článkem 4 rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropské unie 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“)⁹. Ke snížení administrativní zátěže procesu schvalování typu je vhodné umožnit výrobcům motorových vozidel, aby získali schválení typu podle tohoto nařízení, případně přímo prostřednictvím schválení v souladu s příslušným předpisem EHK OSN uvedeným v příloze I.
- (8) Předpisy Evropské hospodářské Komise Organizace spojených národů (EHK OSN), jež Společenství přijímá na základě rozhodnutí 97/836/ES, a změny předpisů EHK OSN, jež

⁷ Viz směrnice 97/68/ES a 2006/42/ES.

⁸ KOM(2007) 22 v konečném znění.

⁹ Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

Unie již přijala, by se tudíž měly začlenit do postupu EU schvalování typu buď jako požadavky na EU schválení typu vozidla, nebo jako alternativy ke stávajícím právním předpisům Unie. Zejména, pokud Unie rozhodne, že se předpis EHK OSN stane součástí požadavků na EU schválení typu a nahradí stávající právní předpisy EU, měla by být pravomoc delegována na Komisi, aby přijala potřebné změny tohoto nařízení nebo upravila potřebná prováděcí opatření.

- (9) Jiná možnost spočívá v odkazu uvedeném v aktech s přenesenou pravomocí na kodexy vytvořené Organizací pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) nebo na normy CEN/CENELEC nebo ISO, které jsou přímo přístupné veřejnosti.
- (10) Požadavky tohoto nařízení jsou v souladu se zásadami zakotvenými v akčním plánu o zjednodušení a zdokonalení právního prostředí¹⁰.
- (11) Je mimořádně důležité, aby budoucí opatření navrhovaná na základě tohoto nařízení nebo postupy, kterými bude prováděno, splňovaly uvedené zásady, které byly připomenuty ve sdělení Komise CARS 21. Zejména by v zájmu zdokonalení a zjednodušení právní úpravy a aby nebylo stále nutné aktualizovat stávající právní předpisy Unie týkající se technických specifikací, mělo toto nařízení odkazovat na stávající mezinárodní normy a předpisy, aniž by je bylo nutné opakovat v právním rámci Unie.
- (12) Směrnice 2003/37/ES nejdříve omezila povinné použití postupu pro EU schválení typu úplného vozidla na vozidla kategorie T1, T2 a T3 a nestanovila všechny nutné požadavky k tomu, aby umožňovaly dobrovolně žádat o ES schválení typu úplného vozidla pro ostatní kategorie. Aby bylo možné dokončit jednotný trh a zajistit, že řádně funguje, mělo by toto nařízení umožnit výrobcům dobrovolně žádat o EU schválení typu úplného vozidla pro všechny kategorie vozidel, kterých se týká toto nařízení, a tím jim umožnit, aby prostřednictvím EU schválení typu požívaly výhod jednotného trhu.
- (13) Je vhodné stanovit zásadu, že vozidla musí být konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Výrobci za tím účelem musí zajistit, aby vozidla splňovala příslušné požadavky stanovené tímto nařízením. Kromě jiného musí uvedená ustanovení obsahovat požadavky ohledně kompaktnosti konstrukce vozidel, pomocných systémů ovládání vozidla řidičem, systémů umožňujících řidiči viditelnost a informace o stavu vozidla a okolního prostředí, osvětlovacích systémů vozidla, systémů ochrany cestujících ve vozidle, vnějšku vozidla a příslušenství, hmotnosti a rozměrů vozidla a pneumatik.
- (14) Aby se zajistilo, že byl správně proveden postup pro sledování shodnosti výroby, jenž je jedním ze základních kamenů systému Společenství pro schvalování typu, a že řádně funguje, měly by výrobce pravidelně kontrolovat k tomuto účelu určené příslušné orgány nebo technická zkušebna s odpovídající kvalifikací.

¹⁰

KOM(2002) 278 v konečném znění, 5.6.2002.

- (15) Aby se zabránilo zneužívání, měl by být zjednodušený postup pro vozidla v malých sériích omezen na malý počet vozidel; proto je nezbytné pomocí počtu vyrobených vozidel přesně definovat pojem malých sérií.
- (16) Je důležité stanovit ustanovení pro jednotlivé schválení vozidel tak, aby byla v rámci vícestupňového systému schvalování umožněna dostatečná pružnost.
- (17) Hlavním cílem právních předpisů Unie o schvalování vozidel je zajistit, aby nová vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh poskytovaly vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Dosažení tohoto cíle by nemělo být ztěžováno montáží určitých částí nebo zařízení po uvedení vozidla na trh nebo po uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby díly nebo zařízení, jež je možné montovat do vozidel a jež mohou významně ohrozit fungování systémů s významem pro bezpečnost nebo ochranu životního prostředí, podléhaly před tím, než jsou nabízeny k prodeji, kontrole ze strany schvalovacího orgánu. Tato opatření by měla zahrnovat technické požadavky, jež tyto části a zařízení musí splnit.
- (18) Uvedená opatření by měly být uplatňována na omezený počet dílů a zařízení, jejichž seznam by měl být stanoven v aktu s přenesenou pravomocí po konzultaci se zúčastněnými stranami. Taková opatření by měla zajistit, aby příslušné díly a zařízení neohrožovaly bezpečnost vozidla ani nepříznivě neovlivnily jeho environmentální výkonnost a aby současně byla zachována hospodářská soutěž na trhu s náhradními díly.
- (19) Aby se zabránilo zneužívání zabezpečovacích zařízení, je důležité, aby výrobci poskytovali vlastníkům vozidel náležité informace.
- (20) Aby bylo umožněno výrobcům dílů nebo zvláštních technických jednotek žádat o EU schválení typu pro díly nebo zvláštní technické jednotky nebo o autorizace, je také důležité, aby tito výrobci měli přístup k určitým informacím, které mohou poskytnout pouze výrobci automobilů, jako jsou technické informace včetně výkresů potřebných pro vývoj dílů k dodatečné instalaci.
- (21) V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména v oblasti volného pohybu zboží, svobody usazování a volného pohybu služeb je potřebný neomezený přístup k informacím o opravách vozidla prostřednictvím standardizované vyhledávací funkce, kterou je možno použít k vyhledání technických informací, a účinná hospodářská soutěž v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických (OBD) systémů a jejich vzájemného působení s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, kterými by se měli výrobci řídit, na svých internetových stránkách, spolu s cílenými opatřeními, která zajistí přiměřený přístup malým a středním podnikům.
- (22) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení a zajistit jejich provádění. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (23) Komise by měla být zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy s ohledem na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích (včetně

brzdění), bezpečnost osádky a ochranu životního prostředí, zkoušky, přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla a určení technických zkušeben a vymezení specifických úkolů pro ně, s cílem doplnit nebo změnit určité prvky tohoto nařízení, které nejsou zásadní.

- (24) Některá z témat, kterých se týká toto nařízení, vyžadují pro provedení v členských státech jednotné podmínky, aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu prostřednictvím usnadnění vzájemného uznávání správních rozhodnutí přijatých v různých členských státech a přijímáním dokumentace vystavené výrobcí vozidel, což umožní zúčastněným stranám snadněji požívat výhod jednotného trhu. Komise by tedy měla být zmocněna přijímat prováděcí akty v souladu s článkem 291 Smlouvy s cílem stanovit jednotné podmínky pro provedení tohoto nařízení s ohledem na následující prvky: seznam dokumentů, které je třeba předložit při žádosti o schválení typu, postupy schvalování typu, vzory pro doplňkové tabulky výrobce, certifikáty EU schválení typu, seznam vydaných schválení typu, číselný systém pro EU schválení typu a postupy k zajištění shodnosti výroby.
- (25) Podle článku 291 Smlouvy o fungování Evropské unie se pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí, stanoví předem formou nařízení přijatého řádným legislativním postupem. Do přijetí tohoto nového nařízení by mělo být nadále používáno rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999, které stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi, s výjimkou regulativního postupu s kontrolou, který nelze použít.
- (26) Jako výsledek použití nového regulativního systému zavedeného tímto nařízením by měla být zrušena směrnice 2003/37/ES a následující směrnice: směrnice Rady 74/347/EHS ze dne 25. června 1974 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu a stíračů čelních skel kolových zemědělských a lesnických traktorů¹¹, směrnice Rady 76/432/EHS ze dne 6. dubna 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení kolových zemědělských a lesnických traktorů¹², směrnice Rady 76/763/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se sedadel spolujezdců na kolových zemědělských a lesnických traktorech¹³, směrnice Rady 77/537/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů používaných v kolových zemědělských a lesnických traktorech¹⁴, směrnice Rady 78/764/EHS ze dne 25. července 1978 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se sedadla řidiče na kolových zemědělských a lesnických traktorech¹⁵, směrnice Rady 80/720/EHS ze dne 24. června 1980 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pracovního prostoru, přístupu k místu řidiče a dveří a oken kolových zemědělských a lesnických traktorů¹⁶, směrnice Rady 86/297/EHS ze

¹¹ Úř. věst. L 191, 15.7.1974, s. 5.

¹² Úř. věst. L 122, 8.5.1976, s. 1.

¹³ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 135.

¹⁴ Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 38.

¹⁵ Úř. věst. L 255, 18.9.1978, s. 1.

¹⁶ Úř. věst. L 194, 28.7.1980, s. 1.

dne 26. května 1986 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vývodových hřídelů kolových zemědělských a lesnických traktorů a jejich ochrany¹⁷, směrnice Rady 86/298/EHS ze dne 26. května 1986 o zadních ochranných konstrukcích chránících při převrácení úzkorozchodných kolových zemědělských a lesnických traktorů¹⁸, směrnice Rady 86/415/EHS ze dne 24. července 1986 o instalaci, umístění, funkci a označení ovládačů kolových zemědělských a lesnických traktorů¹⁹, směrnice Rady 87/402/EHS ze dne 25. června 1987 o předních ochranných konstrukcích chránících při převrácení úzkorozchodných kolových zemědělských a lesnických traktorů²⁰, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/25/EHS ze dne 22. května 2000 o opatřeních proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic z motorů používaných k pohonu zemědělských a lesnických traktorů, kterou se mění směrnice Rady 74/150/EHS²¹, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/57/ES ze dne 13. července 2009 o ochranných konstrukcích chránících při převrácení kolových zemědělských a lesnických traktorů²², směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/58/ES ze dne 13. července 2009 o odtahových úchytech a zpětném chodu kolových zemědělských a lesnických traktorů²³, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/59/ES ze dne 13. července 2009 o zpětných zrcátkách kolových zemědělských a lesnických traktorů²⁴, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/60/ES ze dne 13. července 2009 o maximální konstrukční rychlosti a nákladních plošinách kolových zemědělských a lesnických traktorů²⁵, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/61/ES ze dne 13. července 2009 o montáži zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na kolové zemědělské a lesnické traktory²⁶, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/63/ES ze dne 13. července 2009 o určitých konstrukčních částech a vlastnostech kolových zemědělských a lesnických traktorů²⁷, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/64/ES ze dne 13. července 2009 o potlačení vysokofrekvenčního rušení kolových zemědělských a lesnických traktorů (elektromagnetická kompatibilita)²⁸, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/66/ES ze dne 13. července 2009 o mechanismu řízení kolových zemědělských a lesnických traktorů²⁹, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/68/ES ze dne 13. července 2009 o schvalování typu konstrukční části zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci kolových zemědělských a lesnických traktorů³⁰, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/75/ES ze dne 13. července 2009 o ochranných konstrukcích chránících při převrácení kolových zemědělských a lesnických

¹⁷ Úř. věst. L 186, 8.7.1986, s. 19.

¹⁸ Úř. věst. L 186, 8.7.1986, s. 26.

¹⁹ Úř. věst. L 240, 26.8.1986, s. 1.

²⁰ Úř. věst. L 220, 8.8.1987, s. 1.

²¹ Úř. věst. L 173, 12.7.2000, s. 1.

²² Úř. věst. L 261, 3.10.2009, s. 1.

²³ Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 4.

²⁴ Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 9.

²⁵ Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 15.

²⁶ Úř. věst. L 203, 5.8.2009, s. 19.

²⁷ Úř. věst. L 214, 19.8.2009, s. 23.

²⁸ Úř. věst. L 216, 20.8.2009, s. 1.

²⁹ Úř. věst. L 201, 1.8.2009, s. 11.

³⁰ Úř. věst. L 203, 5.8.2009, s. 52.

traktorů (statické zkoušky)³¹, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/76/ES ze dne 13. července 2009 o hladině akustického tlaku kolových zemědělských a lesnických traktorů působícího na řidiče³², směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/144/ES ze dne 30. listopadu 2009 o určitých konstrukčních částech a vlastnostech kolových zemědělských a lesnických traktorů³³ (rozměry a přípojně hmotnosti atd.),

- (27) Pro všechny zúčastněné strany je důležité stanovit jasný vztah mezi tímto nařízením a směrnicí 2006/42/ES o strojních zařízeních³⁴, aby bylo možné jasně stanovit, které požadavky musí určitý výrobek splnit.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1 *Předmět*

Toto nařízení stanoví administrativní a technické požadavky na EU schvalování typu všech nových vozidel, kterých se týká článek 2.

Toto nařízení také stanoví požadavky na prodej a uvedení do provozu dílů a zařízení určených pro vozidla schválená podle tohoto nařízení a na zákaz takového prodeje a uvedení do provozu.

Toto nařízení nemá vliv na uplatnění příslušných právních předpisů Unie o bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Článek 2 *Oblast působnosti*

1. Toto nařízení se vztahuje na schvalování typu vozidel a jednotlivá schválení vozidel, jež jsou zkonstruována a vyrobena na jednom nebo více stupních, a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků zkonstruovaných a vyrobených pro tato vozidla.

Toto nařízení se vztahuje na následující vozidla:

- a) traktory (kategorie T a C);
- b) přípojná vozidla (kategorie R);

³¹ Úř. věst. L 261, 3.10.2009, s. 40.

³² Úř. věst. L 201, 1.8.2009, s. 18.

³³ Úř. věst. L 27, 30.1.2010, s. 33.

³⁴ Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24.

- c) výměnná tažená zařízení (kategorie S) a
 - d) pojízdné stroje (kategorie U).
2. Toto nařízení se neuplatňuje na výměnné stroje, které jsou celé zdviženy nad zemí, pokud je vozidlo, ke kterému jsou stroje připojeny, provozováno na pozemní komunikaci.
3. Pro následující vozidla si může výrobce vybrat, zda požádá o schválení typu podle tohoto nařízení nebo o vnitrostátní schválení typu:
- a) pojízdné stroje;
 - b) přípojná vozidla a tažené nářadí, kategorie R a S;
 - c) v případě jednotlivých schválení, prototypů vozidel užívaných na odpovědnost výrobce k provádění specifických zkušebních programů a které byly speciálně navrženy a vyrobeny pro tento účel.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení a aktů uvedených v příloze I se, není-li v nich stanoveno jinak, rozumí:

- 1. „schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán potvrdí, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 2. „schválením typu úplného vozidla“ schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že vozidlo jako celek splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 3. „schválením typu systému“ schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že systém instalovaný na vozidle určitého typu splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 4. „schválením typu konstrukční části“ schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že konstrukční část nezávisle na vozidle splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 5. „schválením typu samostatného technického celku“ schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že samostatný technický celek ve spojení s jedním nebo více druhy vozidel splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 6. „vnitrostátním schválením typu“ postup schválení typu stanovený právními předpisy členského státu, přičemž platnost tohoto schválení je omezena na území daného členského státu;

7. „EU schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán potvrdí, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky tohoto nařízení;
8. „traktorem“ každé motorové kolové nebo pásové zemědělské nebo lesnické vozidlo s nejméně dvěma nápravami a s maximální konstrukční rychlostí nejméně 6 km/h, jehož hlavní funkcí je vyvíjet tažnou sílu a které bylo speciálně konstruováno k tažení, tlačení, vedení a pohonu určitých výměnných zařízení konstruovaných k vykonávání zemědělských nebo lesnických prací nebo k tažení zemědělských nebo lesnických přípojných vozidel nebo zařízení; může být přizpůsobeno k tomu, aby při zemědělských nebo lesnických pracích vezlo náklad nebo může být vybaveno jedním či více sedadly pro spolujezdce;
9. „přípojným vozidlem“ každé zemědělské nebo lesnické přípojně vozidlo určené hlavně k vedení nákladu a konstruované k tomu, aby bylo taženo traktorem pro zemědělské nebo lesnické účely, přičemž není konstruováno ke zpracování materiálů [poměr celkové technicky přípustné hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla roven 3,0 nebo větší];
10. „výměnným taženým zařízením“ každé vozidlo užívané v zemědělství nebo lesnictví, které je konstruováno tak, aby bylo taženo traktorem, a které mění nebo doplňuje jeho funkce, zahrnující trvale nástroj nebo konstruované ke zpracování materiálů, které může zahrnovat ložnou plošinu konstruovanou a vyrobenou k tomu, aby přijala nějaký nástroj a zařízení potřebné pro využití tohoto stroje, a může dočasně uskladnit jakýkoli materiál vytvořený nebo potřebný v průběhu prací, přičemž poměr celkové technicky přípustné hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla je maximálně 3,0;
11. „pojízdným strojem“ vozidlo s vlastním pohonem s výjimkou stroje upevněného na podvozku motorového vozidla, jež je zvláště zkonstruováno a vyrobeno k provádění určité práce a jež není vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodné k přepravě cestujících ani věcí;
12. „vozidlem“ jakýkoli traktor, přípojně vozidlo, výměnné tažené zařízení nebo pojízdný stroj, definovaný v bodech 8, 9, 10 a 11;
13. „typem vozidla“ vozidla určité kategorie, jež se neodlišují alespoň v základních hlediscích uvedených v bodě 41, nezávisle na tom, zda náleží k různým variantám a verzím definovaným v bodech 42 a 43;
14. „základním vozidlem“ vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi víceetapového schválení typu;
15. „neúplným vozidlem“ vozidlo, jež vyžaduje ještě alespoň jeden stupeň dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
16. „dokončeným vozidlem“ vozidlo, jež prošlo postupem víceetapového schválení typu a jež splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení;

17. „úplným vozidlem“ vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků tohoto nařízení dokončeno;
18. „vozidlem z výběhu série“ vozidlo, jež je součástí zásob, které není možno zaregistrovat, prodat nebo uvést do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nebylo schváleno;
19. „systémem“ sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí ve vozidle, jež podléhá požadavkům některého z regulačních aktů;
20. „konstrukční částí“ zařízení podléhající požadavkům některého regulačního aktu, jež má být částí vozidla a pro něž lze získat schválení typu nezávisle na vozidle, je-li tato možnost v regulačním aktu výslovně uvedena;
21. „samostatným technickým celkem“ zařízení podléhající požadavkům některého regulačního aktu, jež má být částí vozidla a pro něž lze získat schválení typu samostatně, ale pouze ve vztahu k jednomu nebo více určeným typům vozidla a je-li tato možnost v regulačním aktu výslovně uvedena;
22. „původními díly nebo zařízeními“ díly nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidla pro výrobu dílů nebo zařízení pro montáž daného vozidla, včetně těch dílů nebo zařízení, která výrobce vyrábí na stejné výrobní lince jako uvedení díly a zařízení a, na základě vyvratitelných předpokladů, dílů nebo zařízení, u kterých výrobce certifikoval, že tyto díly nebo zařízení odpovídají kvalitě částí užívaných pro výrobu předmětného vozidla a byly vyrobeny podle specifikací a výrobních norem výrobce vozidla;
23. „výrobcem“ fyzická nebo právnická osoba nebo subjekt, která orgánu pro schvalování typu odpovídá za postup schvalování typu nebo autorizace a za zajištění shodnosti výroby nezávisle na tom, zda je tato osoba přímo zapojena do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
24. „zástupcem výrobce“ každá fyzická nebo právnická osoba se sídlem v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;
25. „schvalovacím orgánem“ orgán členského státu zřízený nebo jmenovaný členským státem a oznámený Komisi členským státem v souladu s článkem 5, příslušný pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo pro jednotlivé schválení vozidla, pro postup schválení, pro vydávání a popřípadě odejímání 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;
26. „technickou zkušebnou“ organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem členského státu určeny jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt

posuzující shodu k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol jménem schvalovacího orgánu;

27. „vlastním zkoušením“ se rozumí provedení zkoušek jeho vlastními prostředky, záznam výsledků zkoušky a předložení zprávy zahrnující závěry schvalovacímu orgánu výrobcem, který byl jmenován jako technická zkušebna za účelem posouzení shody s určitými požadavky;
28. „zkušební metodou se simulací“ počítačové simulace včetně výpočtů, které prokazují, zda vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje technické požadavky regulačního aktu, aniž by bylo potřebné použití fyzického vozidla, systému, části nebo samostatného technického celku;
29. „certifikátem schválení typu“ dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku je schválen;
30. „certifikátem EU schválení typu“ certifikát založený na vzoru uvedeném v tomto nařízení nebo formulář o oznámení uvedený v příslušné příloze k některému z předpisů EHK OSN nebo kodexu OECD uvedených v příloze I;
31. „certifikátem o jednotlivém schválení“ dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že určité vozidlo je schváleno;
32. „prohlášením o shodě“ dokument založený na vzoru uvedeném v tomto nařízení a vydaný výrobcem osvědčující, že v době výroby vozidlo náležející do série typu schváleného v souladu s tímto nařízením odpovídalo typu schválenému podle schválení typu a splňovalo požadavky všech zde vyjmenovaných právních požadavků;
33. „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ takový systém pro kontrolu emisí, který je schopen rozeznat pravděpodobnou oblast nesprávné činnosti pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače;
34. „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravám, včetně následných změn a doplňků k těmto informacím;
35. „samostatným provozovatelem“ podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel, zejména opravny, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem;
36. „novým vozidlem“ vozidlo, které:

- a) nebylo doposud registrováno, nebo
 - b) bylo registrováno po dobu kratší než 6 měsíců v době žádosti o jednotlivé schválení;
37. „registrací“ skutečnost, že vozidlo při identifikaci obdrží správní povolení pro uvedení vozidla do provozu na pozemních komunikacích, které může být stálé, dočasné nebo krátkodobé, a že byla vydána registrační značka;
38. „uvedením na trh“ první zpřístupnění vozidla na trh Unie za účelem jeho distribuce nebo používání, ať za úplatu nebo bezplatně;
39. „uvedením do provozu“ první použití vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení, v Unii k určenému účelu;
40. „prodejem“ prodej vozidla výrobcem distributorovi nebo prodej koncovému uživateli;
41. „typem vozidla“ vozidla shodné kategorie, která se neliší alespoň z těchto hledisek:
- výrobce,
 - označení typu od výrobce,
 - základní koncepční a konstrukční vlastnosti,
 - páteřový podvozek / podvozek s podélníky / kloubový podvozek (zřejmé a základní rozdíly),
 - u kategorie T: nápravy (počet) nebo, u kategorie C: nápravy/pásky (počet);
- a, pouze pro traktory:
- motor (spalovací/elektrický/hybridní pohon);
42. „variantou“ vozidla stejného typu, která se neliší alespoň z těchto hledisek:

a) pro traktory:

- motor,
- pracovní princip,
- počet a uspořádání válců,
- rozdíl ve výkonu je nejvýše 30 % (nejvyšší výkon nesmí být více než 1,3násobkem nejmenšího výkonu),

- rozdíl ve zdvihovém objemu motoru je nejvýše 20 % (nejvyšší hodnota nesmí být více než 1,2násobkem hodnoty nejnižší),
- hnací nápravy (počet, umístění, propojení),
- řízené nápravy (počet a umístění),
- rozdíl v maximální naložené hmotnosti nepřevyšuje 10 %,
- převody (typ),
- ochranná struktura proti převrácení,
- brzděné nápravy (počet),

b) pro přívěsná vozidla nebo tažená zařízení:

- řízené nápravy (počet, umístění, propojení),
- rozdíl v maximální naložené hmotnosti nepřevyšuje 10 %,
- brzděné nápravy (počet);

43. „verzí varianty“ vozidla, která jsou tvořena kombinací bodů uvedených ve schvalovací dokumentaci.

Článek 4 *Kategorie vozidel*

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie vozidel:

1. „kategorie T“ zahrnuje veškeré kolové traktory;
2. „kategorie T1“: kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, s nápravou nejbližší k řidiči s minimálním rozchodem minimálně 1 150 mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 1 000 mm;
3. „kategorie T2“: kolové traktory s minimálním rozchodem menším než 1 150 mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 600 mm a s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h. Jestliže však výška těžiště traktoru (měřeno vůči vozovce) dělená střední hodnotou minimálního rozchodu všech náprav je větší než 0,90, je maximální konstrukční rychlost omezena na 30 km/h;
4. „kategorie T3“: kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h a s nenaloženou hmotností v provozním stavu maximálně 600 kg;

5. „kategorie T4“: kolové traktory zvláštního určení s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h;
6. „kategorie T4.1“ (traktory s velkou světlou výškou): traktory konstruované pro práci s vysokými plodinami, např. s vinnou révou. Jejich znakem je zvýšený podvozek nebo jeho část, což traktoru umožňuje pojíždět souběžně s plodinou s levými a pravými koly po každé straně jednoho nebo více řádků plodiny. Tyto traktory jsou určeny k nesení nebo k pohonu nářadí, které může být namontováno na předku, mezi nápravami, na zádi nebo na nákladové plošině. Pokud je traktor v pracovní poloze, je jeho světlá výška kolmá na řádky plodiny vyšší než 1000 mm. Pokud je poměr výšky těžiště traktoru měřené vzhledem k zemi (při užití obvykle montovaných pneumatik) a střední hodnoty minimálního rozchodu kol u všech náprav větší než 0,90, nesmí maximální konstrukční rychlost překročit 30 km/h;
7. „kategorie T4.2“ (zvláště široké traktory): traktory charakteristické svými velkými rozměry a přednostně určené k práci na velkých zemědělských plochách;
8. „kategorie T4.3“ (traktory s nízkou světlou výškou): traktory s pohonem čtyř kol s výměnným zařízením určeným k zemědělskému nebo lesnickému užití, charakteristické nosným rámem vybaveným jedním nebo více vývodovými hřídeli, s technicky přípustnou hmotností maximálně 10 t a s poměrem této hmotnosti k maximální hmotnosti v provozním stavu nižším než 2,5. Těžiště těchto traktorů [viz bývalá poznámka pod čarou 38], při užití obvykle montovaných pneumatik, musí být níže než 850 mm nad vozovkou;
9. „kategorie T5“: kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h;
10. „kategorie C“ pásové traktory poháněné nekonečnými pásy nebo kombinací kol a nekonečných pásů, přičemž jejich subkategorie jsou definovány analogicky k subkategoriím kategorie T;
11. „kategorie R“: přípojná vozidla; podle konstrukční rychlosti se označuje každá kategorie přípojného vozidla uvedená v bodech 12 až 15 ještě písmenem „a“ nebo „b“:
 - a) „a“ platí pro přípojná vozidla s maximální konstrukční rychlostí rovnou 40 km/h nebo nižší,
 - b) „b“ platí pro přípojná vozidla s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h,
12. „kategorie R1“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 1500 kg;
13. „kategorie R2“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 1500 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg;

14. „kategorie R3“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 21 000 kg;
15. „kategorie R4“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 21 000 kg;
16. „kategorie S“: výměnné tažené zařízení.

Podle konstrukční rychlosti se označuje každá kategorie výměnného taženého zařízení ještě písmenem „a“ nebo „b“:

- „a“ platí pro výměnné tažené zařízení s maximální konstrukční rychlostí rovnou 40 km/h nebo nižší,
 - „b“ platí pro výměnné tažené zařízení s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h,
17. „kategorie S1“: výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 3 500 kg;
 18. „kategorie S2“: výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3 500 kg;
 19. „kategorie U“: strojní zařízení, jak je definováno ve směrnici 2006/42/ES, které je samojízdné a určené k použití v zemědělství nebo lesnictví.

KAPITOLA II OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 5 Vnitrostátní orgány

1. Členské státy zřídí a určí vnitrostátní orgány příslušné ve věcech týkajících se schvalování a oznámí Komisi jejich zřízení nebo určení v souladu s článkem 53.

V oznámení o schvalovacích orgánech se uvádí jejich jméno, adresa včetně elektronické adresy a oblast odpovědnosti.
2. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o schválení splnili své povinnosti podle tohoto nařízení.
3. Schvalovací orgány schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky tohoto nařízení.
4. Schvalovací orgány provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky tohoto nařízení. Nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje toto nařízení, pokud splňují jeho požadavky.

Článek 6 Obecné povinnosti výrobců

1. Výrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či nikoliv.
2. U vícestupňového schválení typu odpovídá každý výrobce za schválení a shodnost výroby systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků montovaných ve stupni dokončení vozidla prováděného výrobcem. Výrobce, jenž mění konstrukční části nebo systémy, které již byly schváleny na nižších stupních, odpovídá za schválení a shodnost výroby těchto konstrukčních částí a systémů.
3. Výrobce, který změní neúplné vozidlo takovým způsobem, že to vede k zařazení do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že právní požadavky, které byly posouzeny v předchozím stadiu schvalování, se změnily, je odpovědný také za splnění uvedených požadavků.

4. Pro účely tohoto nařízení výrobce usazený mimo Společenství jmenuje jediného zástupce usazeného ve Společenství, aby jej zastupoval před schvalovacím orgánem.

Pokud se odkazuje na „výrobce“, rozumí se tím buď výrobce, nebo jeho zástupce.

KAPITOLA III ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

Článek 7

Požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích.
2. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, včetně požadavků na:
 - a) kompaktnost konstrukce vozidel;
 - b) systémy usnadňující řidiči ovládání vozidla, včetně řízení, brzdění včetně protiblokovacích brzdových systémů a elektronických systémů kontroly stability;
 - c) systémy, které zabezpečují řidiči viditelnost a poskytují mu informace o stavu vozidla a okolního prostředí, včetně zasklení, zrcátek a informačních systémů řidiče;
 - d) osvětlovací systémy vozidla;
 - e) ochranu cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrky hlavy, bezpečnostních pásů, dveří vozidla;
 - f) vnějšek vozidla a příslušenství;
 - g) elektromagnetickou kompatibilitu;
 - h) zvuková výstražná zařízení;
 - i) systémy vytápění;

- j) zařízení bránící neoprávněnému použití;
 - k) identifikační systémy vozidla;
 - l) hmotnosti a rozměry;
 - m) bezpečnost elektrických zařízení;
 - n) zařízení pro ochranu proti podjetí zezadu;
 - o) boční ochranu;
 - p) ložné plošiny;
 - q) spojovací zařízení a zařízení zpětného chodu;
 - r) ovladače;
 - s) pneumatiky;
 - t) systémy proti rozstříku.
3. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud je deklarováno, že jsou použitelná pro příslušnou kategorii vozidel stanovenou v článku 4.
4. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akt v přenesené pravomoci, který stanoví podrobné technické požadavky, případně i včetně zkušebních postupů a mezních hodnot, pro prvky uvedené v odstavci 2, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Článek 8 *Požadavky na bezpečnost osádky*

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění osob pracujících na anebo s vozidlem.
2. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, včetně požadavků na:
- a) systémy ochrany při převrácení (dále jen „ROPS“);
 - b) systémy ochrany proti padajícím předmětům (dále jen „FOPS“);

- c) sedadla spolujezdců;
 - d) vnitřní úroveň hluku;
 - e) sedadlo řidiče;
 - f) pracovní prostor a přístup do kabiny řidiče;
 - g) vývodové hřídele;
 - h) ochranu konstrukčních částí pohonu;
 - i) body ukotvení bezpečnostních pásů;
 - j) bezpečnostní pásy;
 - k) ochranu řidiče proti pronikajícím předmětům (dále OPS);
 - l) ochranu řidiče proti nebezpečným látkám;
 - m) provozní příručku.
3. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud je deklarováno, že jsou použitelná pro příslušnou kategorii vozidel stanovenou tímto nařízením.
4. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akt v přenesené pravomoci, který stanoví podrobné technické požadavky, případně i včetně zkušebních postupů a mezních hodnot, pro prvky uvedené v odstavci 2, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti osádky.

Článek 9

Požadavky týkající se environmentální výkonnosti

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizoval vliv na životní prostředí.
2. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, včetně požadavků na:
- a) znečišťující emise;
 - b) hladinu vnějšího hluku.

3. Použijí se specifické mezní hodnoty, postupy a požadavky na zkoušky znečišťujících emisí stanovené pro pojízdné stroje ve směrnici 97/68/ES³⁵.
4. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud je deklarováno, že jsou použitelná pro příslušnou kategorii vozidel stanovenou tímto nařízením.
5. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akt v přenesené pravomoci, který stanoví podrobné technické požadavky, případně i včetně zkušebních postupů a mezních hodnot, pokud jde o hladinu vnějšího hluku, jak je popsán v odst. 2 písm. b), a instalaci schválených zařízení na vozidle a s tím souvisejících ustanovení pro flexibilitu, jak je popsáno v odst. 2 písm. a) a v odstavci 3, aby byla zajištěna vysoká úroveň environmentální výkonnosti.

KAPITOLA IV

POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 10

Postupy pro EU schválení typu úplného vozidla

1. Výrobce může zvolit jeden z těchto postupů:
 - a) postupné schválení typu;
 - b) jednorázové schválení typu;
 - c) kombinované schválení typu;
 - d) vícestupňové schválení typu.
2. Postupné schválení typu je postup schválení vozidla sestávající z postupného získávání celého souboru certifikátů EU schválení typu pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky vztahující se k vozidlu, jenž vede v závěrečné fázi ke schválení vozidla.

Jednorázové schválení typu je postup sestávající ze schválení úplného vozidla v jednom kroku.

Kombinované schválení typu je postup postupného schválení, během něhož se při závěrečné fázi schvalování celého vozidla získá jedno nebo více schválení pro systémy, aniž by bylo nezbytně nutné pro tyto systémy vydat certifikát EU schválení typu.

³⁵ Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1.

Vícestupňové schválení typu je postup, kterým jeden nebo více schvalujících orgánů osvědčuje, že určitý neúplný nebo dokončený typ vozidla vyhovuje, v závislosti na stupni rozpracovanosti, příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům tohoto nařízení.

3. Vícestupňové schválení typu bude uděleno pro typ neúplného nebo dokončeného vozidla, který odpovídá údajům v dokumentaci výrobce a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze I, a to s ohledem na stav rozpracovanosti vozidla.
4. Schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení může být uděleno pouze poté, co schvalovací orgán ověřil, že schválení typu vydané/vydaná pro neúplné vozidlo potvrzuje, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje všechny technické požadavky platné v době a pro kategorii vozidla, pro které je uděleno schválení typu úplného vozidla.
5. Výběr schvalovacího postupu neovlivní uplatnitelné právní požadavky, kterým musí schvalované vozidlo vyhovět v době vydání schválení typu úplného vozidla.
6. Komisi jsou svěřeny prováděcí pravomoci k tomu, aby v článku 54 stanovila šablony detailů uspořádání s ohledem na postupy schvalování typu.

Článek 11

Žádost o schválení typu

1. Výrobce podává žádost o schválení typu schvalovacímu orgánu.
2. Pro konkrétní typ vozidla lze podat pouze jednu žádost, a to pouze v jednom členském státě.
3. Pro každý typ, který má být schválen, se podává samostatná žádost.

Článek 12

Informace, které se uvádějí v žádosti o schválení typu

1. Informační dokument, jak je specifikováno v prováděcích právních předpisech, uvádí informace, které musí žadatel předložit.

Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci výrobce. Dokumentace výrobce musí zahrnovat informační dokument a všechna data, nákresy, fotografie a další zde požadované informace. Tyto informace mohou být dodány na papíře nebo v elektronickém formátu.

Komisi jsou svěřeny prováděcí pravomoci k tomu, aby v článku 54 stanovila šablony informačního dokumentu a dokumentace výrobce.

2. Při žádosti o schválení typu upřesní výrobce zvolený postup v souladu s čl. 10 odst. 1 písm. a) až d) a poskytne dokumentaci výrobce.

Článek 13

Zvláštní požadavky na informace, které je třeba uvést v žádosti o schválení typu podle různých postupů

1. K žádosti o postupné schválení typu musí být připojena dokumentace výrobce společně s úplným souborem certifikátů schválení typu požadovaných podle každého z použitelných regulačních aktů a předpisů EHK OSN nebo kodexů OECD uvedených v příloze I.

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

2. K žádosti o jednorázové schválení typu musí být připojena dokumentace výrobce, jež obsahuje příslušné informace v souvislosti s akty uvedenými v příloze I.
3. U postupu kombinovaného schválení typu musí být k dokumentaci výrobce připojen jeden či více certifikátů schválení typu vyžadovaných podle každého z jednotlivých uplatnitelných aktů a předpisů EHK OSN nebo kodexů OECD uvedených v příloze I a dokumentace musí obsahovat informace vyžadované v prováděcích předpisech k tomuto nařízení v souvislosti s akty uvedenými v příloze I.
4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, poskytují se pro účely víceetapového schválení typu tyto informace:
 - a) v prvním stupni ty části dokumentace výrobce a certifikáty EU schválení typu požadované pro úplné vozidlo, jež jsou důležité pro stav dokončení základního vozidla;
 - b) ve druhém a dalších stupních ty části dokumentace výrobce a certifikáty EU schválení typu, které jsou důležité pro stávající stupeň výroby, a kopie certifikátu EU schválení typu vozidla vydaného na předchozím stupni výroby; kromě toho výrobce poskytne veškeré podrobnosti o všech změnách nebo doplňcích, jež na vozidle provedl.

Informace uvedené v písmenech a) a b) lze poskytnout v souladu s odstavcem 2.

5. Schvalovací orgán může prostřednictvím odůvodněné žádosti požádat výrobce o poskytnutí jakýchkoliv dalších informací potřebných k rozhodnutí o tom, jaké zkoušky jsou vyžadovány, nebo k usnadnění těchto zkoušek.

Článek 14

Postup při EU schválení typu systému, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

Výrobce podává žádost schvalovacímu orgánu.

Pro konkrétní typ systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze podat pouze jednu žádost, a to pouze v jednom členském státě.

Pro každý typ, který má být schválen, se podává samostatná žádost.

KAPITOLA V PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 15

Obecná ustanovení

1. Schvalovací orgány nesmějí udělit EU schválení typu, dokud nezajistí, že jsou řádně a uspokojivě provedeny postupy uvedené v článku 19 a pokud typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nevyhovuje uplatnitelným ustanovením.
2. Schvalovací orgány udělují EU schválení typu v souladu s články 16 a 17.
3. Pokud schvalovací orgán zjistí, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku představuje, i když je vyroben v souladu s požadovanými ustanoveními, závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo vážně poškozuje životní prostředí nebo veřejné zdraví nebo, u traktorů, představuje vážné nebezpečí pro osádku, může odmítnout udělit EU schválení typu. V tom případě neprodleně zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi podrobnou dokumentaci objasňující důvody svého rozhodnutí a uvádějící důkazy pro svá zjištění.
4. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem.
5. Schvalovací orgán zašle pro každý typ vozidla, který schválí, schvalovacím orgánům ostatních členských států do dvaceti pracovních dnů kopii certifikátu EU schválení typu vozidla i s přílohami. Tištěnou podobu lze nahradit elektronickým souborem.
6. Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odejmutí jakéhokoliv schválení vozidla, společně s odůvodněním svého rozhodnutí.
7. Schvalovací orgán zasílá ve tříměsíčních odstupech schvalovacím orgánům ostatních členských států seznam EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo

samostatné technické celky, která během předchozího období udělil, změnil, odmítl udělit nebo odejmul.

8. Pokud tak požaduje schvalovací orgán jiného členského státu, zašle schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, žadateli do dvaceti pracovních dnů od obdržení této žádosti kopii dotyčného certifikátu EU schválení typu i s přílohami. Tištěnou podobu lze nahradit elektronickým souborem.
9. Je-li to vyžadováno Komisí, předloží schvalovací orgán informaci popsanou v člancích 5 až 8 také Komisi.
10. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z výrobní dokumentace, ke které jsou připojeny záznamy o zkouškách a veškerá další dokumentace, kterou dodala technická zkušebna nebo schvalovací orgán do výrobní dokumentace během provádění své činnosti. Součástí výrobní dokumentace je rejstřík s obsahem schvalovací dokumentace podle vhodného číslování nebo značení, aby bylo možno jasně identifikovat všechny stránky, přičemž formát tohoto dokumentu musí umožňovat uvádění záznamů o následujících krocích při provádění EU schválení typu, zejména data revizí a aktualizací.

Článek 16

Zvláštní ustanovení týkající se certifikátu schválení typu

1. Certifikát schválení typu obsahuje následující přílohy:
 - a) schvalovací dokumentaci uvedenou v článku 15;
 - b) výsledky zkoušek;
 - c) jméno (jména) a podpisový vzor (vzory) osoby (osob) oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku.
2. Certifikát schválení typu musí být vydán na základě vzoru uvedeného v prováděcím aktu k tomuto nařízení:
3. U každého typu vozidla schvalovací orgán
 - a) vyplní všechny rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně přiloženého listu s výsledky zkoušek, podle vzoru certifikátu schválení typu uvedeného v prováděcím aktu k tomuto nařízení;
 - b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;
 - c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.

4. V případě EU schválení typu, u něž byla v souladu s článkem 26 stanovena omezení ohledně jeho platnosti nebo bylo upuštěno od některých ustanovení aktů, se v certifikátu EU schválení typu tato omezení nebo prominutí uvedou.
5. Pokud se výrobce rozhodne pro postup kombinovaného schválení typu, vyplní schvalovací orgán v informačním dokumentu odkazy na zkušební protokoly stanovené regulačními akty, pro něž není k dispozici žádný certifikát EU schválení typu. Komisi jsou svěřeny prováděcí pravomoci k tomu, aby v článku 54 stanovila šablonu takového dokumentu.
6. Pokud se výrobce rozhodne pro jednorázový postup schválení typu, sestaví schvalovací orgán seznam použitelných požadavků či aktů a přiloží tento seznam k certifikátu EU schválení typu. Komisi jsou svěřeny prováděcí pravomoci k tomu, aby v článku 54 stanovila šablonu takového seznamu.

Článek 17

Zvláštní ustanovení týkající se systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. EU schválení typu bude uděleno systému, který odpovídá údajům v dokumentaci výrobce a splňuje technické požadavky stanovené příslušným aktem, jenž je uveden v příloze I.
2. EU schválení typu pro konstrukční část nebo samostatný technický celek bude uděleno konstrukční části nebo samostatnému technickému celku, který odpovídá údajům v dokumentaci výrobce a splňuje technické požadavky stanovené příslušným zvláštním aktem, jenž je uveden v příloze I.
3. 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 konstrukční části nebo samostatného technického celku, ledaže tak stanoví příslušný akt uvedený v příloze I.
4. 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 s požadavky, 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 jeho použití a zvláštní podmínky pro jeho montáž.

Pokud jsou taková konstrukční část nebo samostatný technický celek montovány výrobcem vozidla, ověří se dodržení všech použitelných omezení použití nebo podmínek pro montáž během schvalování vozidla.

Článek 18
Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu

1. Dodržení technických předpisů stanovených v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze I se prokazuje vhodnými zkouškami provedenými určenými technickými zkušebnami.

Zkušební postupy a zvláštní zařízení a nářadí předepsané pro provedení těchto zkoušek jsou popsány v uvedených aktech.

2. Výrobce dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, kolik je jich podle příslušných aktů nebo nařízení potřeba k provedení požadovaných zkoušek.
3. Vyžadované zkoušky se provádějí na vozidlech, konstrukčních částech a samostatných technických celcích představujících typ, jenž má být schválen.

Výrobce však může po dohodě se schvalovacím orgánem vybrat vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který, třebaže nepředstavuje schvalovaný typ, spojuje ve vztahu k požadované úrovni výkonů řadu nejméně příznivých vlastností. K rozhodování během výběru lze využít zkušební metody se simulací.

4. Jako alternativa ke zkušebním postupům uvedeným v odstavci 1 mohou být na základě souhlasu schvalovacího orgánu použity zkušební metody se simulací, a to na žádost výrobce podanou s přihlédnutím k požadavkům uvedeným v aktech s přenesenou pravomocí schválených na základě tohoto nařízení.
5. Zkušební metody se simulací musí splňovat podmínky v aktech s přenesenou pravomocí schválených na základě tohoto nařízení.
6. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akt v přenesené pravomoci, jenž stanoví, které požadavky mohou být předmětem zkoušek se simulací, a dále stanoví podmínky, za kterých tyto zkoušky se simulací musí proběhnout, aby bylo zajištěno, že výsledky získané prostřednictvím zkoušek se simulací byly stejně důvěryhodné jako výsledky z fyzických zkoušek.

Článek 19
Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, že byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.

2. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme s ohledem na toto schválení nezbytná opatření, aby případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavci 1 nadále dostatečná a zda se vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nadále shodují se schváleným typem.

Ověření pro zajištění toho, že se vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky shodují se schváleným typem, se omezí na postupy stanovené v prováděcích aktech k tomuto nařízení. Za tímto účelem může schvalovací orgán členského státu, který udělil EU schválení typu, provést jakékoli kontroly nebo zkoušky s ohledem na regulační požadavek, který je předmětem EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení.

3. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavci 1 nepoužívají, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů, přestala se používat nebo již nejsou považována za adekvátní, ačkoliv výroba pokračuje, přijme tento členský stát nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby nebo odejme schválení typu.

KAPITOLA VI

ZMĚNY EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 20

Obecná ustanovení

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

Uvedený schvalovací orgán v souladu s pravidly stanovenými v této kapitole určí, který postup se má použít.

V případě potřeby může schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové EU schválení typu nebo nové jednotlivé schválení.

2. Žádost o změnu EU schválení typu se podává výlučně schvalovacímu orgánu, který udělil původní EU schválení typu.
3. Pokud schvalovací orgán shledá, že pro účely provedení změny je nutné zopakovat kontroly nebo zkoušky, vyrozumí o tom výrobce.

Postupy uvedené v článku 19 se uplatní, pouze pokud na základě těchto kontrol nebo zkoušek schvalovací orgán usoudil, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

Článek 21

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

1. Pokud se změnilý údaje zaznamenané ve schvalovací dokumentaci, označí se změna jako „revize“, aniž by bylo vyžadováno opakování kontrol nebo zkoušek.

V tom případě vydá schvalovací orgán podle potřeby revidované stránky schvalovací dokumentace a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum jejího nového vydání. Za splnění tohoto požadavku se považuje rovněž vydání konsolidované a aktualizované verze schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.

2. Změna se označí jako „rozšíření“, pokud vedle ustanovení odstavce 1 platí alespoň jedno z následujících tvrzení:

- a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;
- b) změnilý se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu, s výjimkou jeho příloh;
- c) vstoupí v platnost nové požadavky podle některého z aktů použitelných na schválený typ vozidla nebo na schválený systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

V tom případě vydá schvalovací orgán revidovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření následujícím po čísle řady již udělených rozšíření. V certifikátu schválení typu se zřetelně vyznačí důvod rozšíření a datum jeho nového vydání.

Při každém vydání změněných stránek nebo konsolidované a aktualizované verze se odpovídajícím způsobem upraví i seznam schvalovací dokumentace přiložený k certifikátu schválení typu, aby uváděl datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.

Článek 22

Vydání a oznámení změn

1. V případě rozšíření musí být aktualizovány všechny příslušné části certifikátu EU schválení typu, jeho přílohy a seznam schvalovací dokumentace. Aktualizovaný certifikát a jeho přílohy se bez prodlení vydají žadateli.
2. V případě revize vydá schvalovací orgán žadateli bez prodlení revidované dokumenty nebo případně konsolidovanou a aktualizovanou verzi, včetně revidovaného seznamu schvalovací dokumentace.

3. Schvalovací orgán oznámí každou změnu učiněnou v EU schválení typu schvalovacím orgánům ostatních členských států v souladu s postupy uvedenými v článku 15.

KAPITOLA VII PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 23 Skončení platnosti

1. EU schválení typu musí být vydáno s neomezenou dobou platnosti.
2. Platnost EU schválení typu vozidla končí v těchto případech:
 - a) nové požadavky každého aktu použitelného na schválený typ vozidla se stanou závaznými pro registraci nového vozidla, jeho prodej nebo uvedení do provozu a schválení typu nelze odpovídajícím způsobem aktualizovat;
 - b) výroba schváleného vozidla je s konečnou platností dobrovolně ukončena;
 - c) doba platnosti schválení skončí z důvodu zvláštního omezení v souladu s článkem 26.
3. Pokud se stane neplatnou pouze jedna varianta v rámci typu nebo jedna verze v rámci varianty, pozbývají EU schválení typu daného vozidla platnosti pouze pro danou variantu nebo verzi.
4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba konkrétního typu vozidla, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro dané vozidlo.

Po obdržení tohoto oznámení uvědomí dotýčný orgán odpovídajícím způsobem do dvaceti pracovních dnů schvalovací orgány ostatních členských států.
5. Aniž je dotčen odstavec 4, má-li EU schválení typu vozidla pozbýt platnosti, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.

Schvalovací orgán bez prodlení sdělí všechny důležité informace schvalovacím orgánům ostatních členských států, aby bylo možno případně použít článek 34.

V tomto sdělení se uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného vozidla.

KAPITOLA VIII PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

Článek 24 Prohlášení o shodě

1. Výrobce jako držitel schválení typu úplného vozidla 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.

Tento certifikát musí být vydán kupci zdarma zároveň s vozidlem a jeho vydání nesmí být podmíněno výslovnou žádostí nebo žádostí o doplňkové informace podanou výrobcí.

2. Výrobce musí použít šablonu prohlášení o shodě, která je v souladu s článkem 54 uvedena v prováděcích opatřeních.
3. Pokud s kupcem vozidla nebyla uzavřena jiná smlouva, prohlášení o shodě bude vystaveno v úředním jazyce členského státu, kde je vozidlo zakoupeno.
4. Prohlášení o shodě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání. K tomuto účelu se použije papír chráněný barevnými grafickými prostředky nebo vodotiskem v podobě identifikačního označení výrobce.
5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v regulačním aktu.
6. U neúplného nebo dokončeného vozidla vyplňuje výrobce pouze ty body strany 2 prohlášení o shodě, které byly v probíhajícím stupni schvalování typu doplněny nebo změněny, a popřípadě připojí k tomuto prohlášení veškerá prohlášení o shodě vydaná v předchozím stupni.
7. V prohlášení o shodě uvedeném v prováděcím aktu k tomuto nařízení pro vozidla schválená v souladu s čl. 26 odst. 2 se v záhlaví uvede věta „Schválení typu na základě článku 26 nařízení [...] [toto nařízení] (prozatímní schválení) pro úplná a dokončená vozidla“.
8. V prohlášení o shodě uvedeném v prováděcím aktu pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 28, se v záhlaví uvede věta „Schválení typu pro úplná a dokončená vozidla v malých sériích“ a v těsné blízkosti u ní rok výroby a následně pořadové číslo v rozmezí od 1 do mezní hodnoty uvedené v tabulce v části 1 přílohy II, jež označuje pro každý rok výroby zařazení tohoto vozidla do pořadí výroby připadající na tento rok.
9. Aniž je dotčen odstavec 1, může výrobce předávat údaje nebo informace obsažené v prohlášení o shodě registračnímu orgánu členského státu elektronickými prostředky.

10. Duplikát prohlášení o shodě smí vydat pouze výrobce. Na přední straně každého duplikátu prohlášení musí být jasně uvedeno označení „duplikát“.

Článek 25
Značka schválení typu

1. Výrobce konstrukční části nebo samostatného technického celku, ať už je částí systému či nikoliv, opatří každou konstrukční část nebo celek vyrobený ve shodě se schváleným typem značkou schválení typu požadovanou příslušnou aktem v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení nebo příslušným předpisem EHK OSN nebo kodexem OECD.
2. Pokud není taková značka schválení typu požadována, opatří výrobce tuto část nebo celek alespoň svou výrobní nebo obchodní značkou a číslem typu a identifikačním číslem.
3. EU značka schválení typu musí být zhotovena ve shodě se vzorem stanoveným v prováděcím právním předpise k tomuto nařízení.

KAPITOLA IX
VÝJIMKY A NOVÉ TECHNOLOGIE NEBO KONCEPCE
NESLUČITELNÉ S AKTY V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI NEBO
PŘEDPISY EHK OSN

Článek 26
Výjimky pro nová technická řešení nebo nové koncepce

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku obsahující technická řešení nebo koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více akty nebo požadavky uvedenými v příloze I.
2. Schvalovací orgán může udělit EU schválení typu uvedené v odstavci 1, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
 - a) žádost uvádí důvody, proč daná technická řešení nebo koncepce činí systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek neslučitelným s požadavky;
 - b) žádost popisuje u nové technologie bezpečnost a dopady na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby v porovnání s požadavky, z nichž se požaduje výjimka, byla zajištěna alespoň rovnocenná úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí;
 - c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že jsou splněny podmínky uvedené v písmeni b).

3. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tom, zda je povolení uděleno, udělit typu vozidla, na něž se vztahuje požadovaná výjimka, prozatímní schválení platné pouze na území daného členského státu. Schvalovací orgán o tom neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující údaje uvedené v odstavci 2.
4. Ostatní schvalovací orgány mohou rozhodnout o přijetí prozatímního schválení uvedeného v odstavci 3 na svém území.
5. Komise v souladu s postupem podle čl. 55 odst. 2 rozhodne o povolení, kterým udělí výjimku týkající se nových technologií nebo nových konceptů.
6. V rozhodnutí o povolení se popřípadě rovněž uvede, zda jeho platnost podléhá nějakým omezením. Platnost schválení však v žádném případě nesmí být kratší než 36 měsíců.

Pokud se Komise rozhodne povolení odmítnout, schvalovací orgán ihned vyrozumí držitele prozatímního schválení typu uvedeného v odstavci 3, že prozatímní schválení bude zrušeno šest měsíců po dni rozhodnutí Komise.

Vozidla vyrobená ve shodě s prozatímním schválením před jeho zrušením však mohou být registrována, prodávána nebo uvedena do provozu v kterémkoliv členském státě, jenž prozatímní schválení přijal.

Článek 27 *Požadované opatření*

1. Pokud Komise schválí udělení výjimky podle článku 26, okamžitě přijme nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo požadavky přizpůsobila technickému pokroku.

Pokud se výjimka podle článku 26 týká předpisu EHK OSN, navrhne Komise změnu příslušného předpisu EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

2. Po změně příslušných aktů nebo požadavků se zruší veškerá omezení vztahující se k výjimkám.

Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky k úpravě aktů v přenesené pravomoci nebo požadavků, lze na žádost členského státu, který schválení udělil, prodloužit platnost výjimky dalším rozhodnutím Komise přijatým v souladu s postupem uvedeným v čl. 55 odst. 2.

KAPITOLA X

VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH

Článek 28

Vnitrostátní schválení typu malých sérií

1. Výrobce může požádat o vnitrostátní schválení typu malých sérií typu vozidla v rámci kvantitativních omezení stanovených v části 1 přílohy II.

Pro takové schválení může vnitrostátní orgán, pokud k tomu má rozumné důvody, upustit od dodržení jednoho nebo více ustanovení jednoho nebo více aktů uvedených v příloze I, přičemž musí stanovit odpovídající alternativní požadavky.

2. Alternativní požadavky zmíněné v odstavci 1 zajistí úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany životního prostředí a bezpečnosti osádky, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené příslušným aktem uvedeným v příloze I.
3. Pro účely schválení typu vozidel podle tohoto článku budou schváleny systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s akty uvedenými v příloze I.
4. Certifikát schválení typu uvede obsah upuštění udělených podle odstavce 1. Pro účely tohoto článku bude certifikát schválení typu navržen podle vzoru uvedeného v prováděcích právních předpisech, ale nesmí být nadepsán „certifikát EU schválení typu vozidla“. Certifikáty schválení typu se číslují v souladu s tímto nařízením.
5. Platnost schválení typu je omezena na území členského státu, jehož schvalovací orgán schválení udělil.
6. Na žádost výrobce však schvalovací orgán zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států určených výrobcem doporučenou zásilkou nebo elektronickou poštou kopii certifikátu schválení typu a jeho příloh.
7. Tento schvalovací orgán členského státu určený výrobcem rozhodne do 60 dnů od obdržení, zda schválení typu přijme či nikoliv. Rozhodnutí pak formálně sdělí schvalovacímu orgánu uvedenému v prvním pododstavci.
8. Schvalovací orgán schválení typu neodmítne, ledaže se může odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho požadavkům.
9. Na žádost žadatele, jenž si přeje prodat, zaregistrovat nebo uvést do provozu vozidlo v jiném členském státě, poskytne schvalovací orgán, který udělil schválení, žadateli kopii certifikátu schválení typu i se schvalovací dokumentací. Schvalovací orgán povolí

prodej, registraci nebo uvedení do provozu tohoto vozidla, ledaže se může odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho požadavkům.

KAPITOLA XI JEDNOTLIVÁ SCHVÁLENÍ

Článek 29 Jednotlivá schválení

1. Žádost o jednotlivé schválení musí být předložena výrobcem nebo majitelem vozidla. Může být také podána osobou se sídlem ve Společenství, která jedná jménem výrobce nebo majitele vozidla.
2. Při postupu jednotlivého schválení potvrdí schvalovací orgán, že vozidlo vyhovuje příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům.
3. Jednotlivé schválení se použije na určité vozidlo, ať je nebo není jediné.
4. Žádosti o jednotlivé schválení se týkají nejvýše 15 vozidel stejného typu.
5. Tento článek se může použít na vozidlo, které v době žádosti o jednotlivé schválení dosud nezískalo správní povolení k uvedení do provozu, zahrnující jeho identifikaci a vydání registračního čísla, včetně dočasné a krátkodobé registrace nebo služební registrace nebo uvedení do provozu, nebo bylo registrováno nebo uvedeno do provozu na dobu kratší než šest měsíců.

Článek 30 Výjimky pro jednotlivá schválení

1. Schvalovací orgán může osvobodit vozidlo od povinnosti splňovat jeden či více aktů uvedených v příloze I za předpokladu, že schvalovací orgán stanoví alternativní požadavky a má pro takovou výjimku rozumné zdůvodnění.

Alternativní požadavky musí zajistit úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany životního prostředí a bezpečnosti osádky, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené příslušným aktem stanoveným v příloze I.
2. Schvalovací orgány neprovádějí destrukční zkoušky. Využijí všech odpovídajících informací poskytnutých žadatelem, jež prokazují shodu s alternativními požadavky.
3. Schvalovací orgány přijmou místo alternativních požadavků všechna EU schválení typu pro systém, konstrukční části nebo samostatné technické celky.

4. Schvalovací orgán udělí jednotlivé schválení, pokud vozidlo odpovídá popisu přiloženému k žádosti a splňuje příslušné technické požadavky, a bez prodlení vydá certifikát o jednotlivém schválení.

Podoba certifikátu o jednotlivém schválení vychází ze vzoru certifikátu EU schválení typu uvedeného v příloze V a obsahuje alespoň informace nezbytné pro vyplnění žádosti o registraci podle směrnice Rady 1999/37/ES³⁶.

Certifikáty o jednotlivém schválení nesmějí být nadepsány „EU schválení vozidla“. Certifikát o jednotlivém schválení nese identifikační číslo dotyčného vozidla.

Článek 31 *Platnost a přijímání jednotlivých schválení*

1. Platnost jednotlivého schválení je omezena na území členského státu, ve kterém bylo schválení uděleno.
2. Pokud si žadatel přeje prodat, zaregistrovat nebo uvést do provozu v jiném členském státě vozidlo, pro které bylo uděleno jednotlivé schválení, poskytne mu schvalovací orgán, který schválení udělil, na požádání soupis technických požadavků, podle nichž bylo vozidlo schváleno, a jakékoliv další informace podrobně uvádějící technické požadavky, jež uvedené konkrétní vozidlo splňuje.
3. Vozidlu, pro něž schvalovací orgán některého členského státu udělil jednotlivé schválení v souladu s ustanoveními článku 29, udělí ostatní členské státy povolení k prodeji, registraci nebo uvedení do provozu, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jejich požadavkům.
4. Na žádost výrobce nebo majitele vozidla udělí schvalovací orgány jednotlivé schválení vozidlu, které vyhovuje ustanovením tohoto nařízení. V tom případě schvalovací orgány přijmou jednotlivé schválení a povolí prodej, registraci a uvedení vozidla do provozu.

Článek 32 *Zvláštní ustanovení*

1. Ustanovení této kapitoly se mohou použít na vozidla, jež získala schválení typu podle tohoto nařízení a na nichž byly před jejich první registrací nebo uvedením do provozu provedeny změny.
2. Postup uvedený v této kapitole se může použít na konkrétní vozidlo během jednotlivých stupňů výroby podle postupu vícestupňového schválení typu.

³⁶ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

3. Postupem uvedeným v této kapitole nelze nahradit stupeň meziprojektu v rámci běžného postupu víceetupňového schvalování typu a nelze jej použít pro účely získání schválení vozidla v prvním stupni.

KAPITOLA XII

REGISTRACE, PRODEJ A UVEDENÍ DO PROVOZU

Článek 33

Registrace, prodej a uvedení vozidel do provozu

1. Aniž jsou dotčeny články 36 a 37, vozidla, pro které je EU schválení typu úplného vozidla povinné nebo pro které získal výrobce takové schválení podle tohoto nařízení, mohou být zaregistrována, prodána nebo uvedena do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 24.

Pokud jde o neúplná vozidla, prodej takových vozidel je povolen, avšak po dobu, po níž vozidla zůstanou neúplná, mohou příslušné orgány členských států odmítnout jejich definitivní registraci a uvedení do provozu.

2. U vozidel v malých sériích nesmí počet vozidel zaregistrovaných, prodaných nebo uvedených do provozu během jednoho roku překročit počet jednotek uvedených v části 1 přílohy II.
3. Článek 1 se nevztahuje na vozidla určená k užití v ozbrojených silách, v civilní obraně, požární službě a ve službách zajišťujících udržování veřejného pořádku ani na vozidla schválená jako typ podle článků 28 nebo 32.

Článek 34

Registrace, prodej a uvedení vozidel z výběhu série

1. V rámci omezení uvedených v části 2 přílohy II a časových omezení uvedených v odstavci 2, vozidla odpovídající typu vozidla, jehož EU schválení typu již není platné, mohou být registrována, prodávána uváděna do provozu.

První pododstavec se použije pouze na vozidla na území Unie, na něž se v době jejich výroby vztahovalo platné EU schválení typu, která však nebyla před tím, než toto EU schválení typu pozbylo platnosti, zaregistrována ani uvedena do provozu.

2. Odstavec 1 se uplatní u úplných vozidel po dobu dvanácti měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a u dokončených vozidel po dobu osmnácti měsíců od uvedeného dne.
3. Výrobce, který si přeje využít odstavce 1, podá před uvedením daných vozidel do provozu žádost příslušnému orgánu každého dotyčného členského státu. V této žádosti

musí být uvedeny všechny technické a ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splňovala nové technické požadavky.

Dotyčné příslušné schvalovací orgány do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodnou, zda a v jakém množství povolí registraci těchto vozidel na svém území.

4. Členské státy zajistí, aby byl účinně sledován počet vozidel, jež mají být zaregistrována nebo uvedena do provozu v rámci postupu podle tohoto článku.
5. Tento článek se uplatní pouze na přerušení z důvodu ukončení platnosti schválení typu v případě uvedeném v čl. 23 odst. 2 písm. a).

Článek 35

Prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. Konstrukční částí a samostatné technické celky mohou být prodávány a uváděny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných aktů uvedených v příloze 1 a jsou řádně označeny v souladu s článkem 25.
2. Odstavec 1 se nepoužije v případě konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou speciálně vyrobeny nebo zkonstruovány pro nová vozidla, na něž se toto nařízení nevztahuje.
3. Odchylně od odstavce 1 mohou členské státy povolit prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež byly v souladu s článkem 26 osvobozeny od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení nebo jsou určeny k montáži na vozidla, na něž se vztahují schválení udělená podle článků 28 nebo 29, týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.
4. Odchylně od odstavce 1 a pokud není v tomto nařízení stanoveno jinak, mohou členské státy povolit prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou určeny k montáži na vozidla, u nichž v době jejich uvedení do provozu nebylo podle tohoto nařízení nebo podle směrnice 2003/37/ES požadováno EU schválení typu.

KAPITOLA XIII OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článek 36

Vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky odpovídající tomuto nařízení

1. Pokud vnitrostátní orgán zjistí, že nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, přestože splňují použitelné požadavky nebo jsou řádně označeny, představují závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních

komunikacích, vážně poškozují životní prostředí nebo veřejné zdraví, nebo, pokud jde o traktory, představují významné riziko pro bezpečnost osádky, může vnitrostátní orgán nejdéle po dobu šesti měsíců odmítnout taková vozidla zaregistrovat nebo povolit na svém území prodej nebo uvedení do provozu takových vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků.

V tom případě o tom dotčený vnitrostátní orgán ihned uvědomí výrobce, vnitrostátní orgány ostatních členských států a Komisi a uvede důvody, na nichž je rozhodnutí založeno, a zejména to, zda se jedná o důsledek některé z následujících příčin:

- a) nedostatků v příslušných aktech;
 - b) nesprávného použití příslušných požadavků.
2. Komise co nejdříve konzultuje dotčené strany, a zejména schvalovací orgán, který udělil schválení typu, s cílem připravit rozhodnutí.
 3. Pokud opatření uvedená v odstavci 1 vyplývají z nedostatků v příslušných aktech, Komise přijme tato opatření:
 - a) jedná-li se o akty v přenesené pravomoci, změní Komise příslušné akty;
 - b) jedná-li se o předpisy EHK OSN, navrhne nezbytné změny příslušných předpisů EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.
 4. Pokud opatření uvedená v odstavci 1 vyplývají z nesprávného použití příslušných požadavků, učiní Komise veškeré kroky k tomu, aby příslušné schvalovací orgány vyhověly těmto požadavkům. Schvalovací orgány všech členských států budou o těchto krocích informovány.

Článek 37

Vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež se neshodují se schváleným typem

1. Pokud se nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují s typem, který byl schválen, vnitrostátní orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření včetně odejmutí schválení typu, aby byla vyráběná vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu se schváleným typem. Do 20 pracovních dnů uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o přijatých opatřeních.
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.

Vozidlo se nepovažuje za odchylné od schváleného typu, pokud jsou v příslušných regulačních aktech připuštěny tolerance a vozidlo tyto tolerance splňuje.

3. Pokud vnitrostátní schvalovací orgán jiného členského státu prokáže, že se nová vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují se schváleným typem, může požádat schvalovací orgán, který EU schválení typu udělil, aby ověřil, zda se jednotlivá vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky i nadále shodují se schváleným typem. Po obdržení takové žádosti přijme vnitrostátní orgán, který vydal EU schválení typu, co nejdříve a v každém případě do 60 pracovních dnů ode dne podání žádosti nezbytná opatření.
4. Schvalovací orgán požádá vnitrostátní orgán, který udělil EU schválení typu pro systém, konstrukční část, samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo, aby přijal nezbytná opatření k zajištění toho, aby byla vyráběná vozidla opět uvedena v soulad se schváleným typem v následujících případech:
 - a) u EU schválení typu vozidla, kdy neshoda vozidla vyplývá výlučně z neshody systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
 - b) u vícestupňového schválení typu, kdy neshoda dokončeného vozidla vyplývá výlučně z neshody systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež tvoří část neúplného vozidla, nebo z neshody samotného neúplného vozidla.

Po obdržení takové žádosti přijme dotýčný vnitrostátní orgán co nejdříve a v každém případě do 60 pracovních dnů ode dne podání žádosti nezbytná opatření, v případě potřeby společně s členským státem, který žádost podal.

Je-li zjištěno nedodržení shody, přijme schvalovací orgán členského státu, který udělil EU schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo, opatření uvedená v odstavci 1.

5. Schvalovací orgány se vzájemně informují do dvaceti pracovních dnů o každém odejmutí EU schválení typu a o jeho důvodech.
6. Pokud vnitrostátní orgán, který udělil EU schválení typu, popírá, že by došlo k nedodržení shody, o němž jej uvědomil jiný členský stát, usilují dotýčné členské státy o urovnání sporu. Komise je průběžně informována a v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

Článek 38

Části a zařízení, jež představují významné nebezpečí pro správné fungování základních systémů

1. Prodej, nabídka k prodeji nebo uvedení do provozu částí nebo zařízení, jež mohou představovat významné nebezpečí pro správné fungování systémů, které mají zásadní

význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost, jsou zakázány, pokud nebyly schváleny schvalovacím orgánem v souladu s odstavcem 4 a čl. 39 odst. 1 a 2.

Komise vypracuje seznam takových částí nebo zařízení v souladu s postupem uvedeným v článku 57, přičemž bere v úvahu následující informace:

- a) závažnost rizika, pokud jde o bezpečnost vozidla vybaveného dotyčnými částmi a zařízením nebo jeho environmentální výkonnost;
 - b) dopad na spotřebitele a výrobce na trhu s náhradními částmi při stanovení případného požadavku na schválení u částí a zařízení podle tohoto článku.
2. Odstavec 1 se nevztahuje na původní části a zařízení a na části a zařízení, jejichž typ je schválen v souladu s ustanoveními některého z aktů uvedených v příloze I, vyjma případů, kdy se schválení vztahuje k jiným hlediskům než k těm, na něž se vztahuje odstavec 1.
 3. Komise bude mít pravomoc přijmout, kde je to vhodné, v souladu s článkem 57 akt v přenesené pravomoci, který identifikuje části a zařízení, jichž se týká první pododstavec v době, když jsou uváděny na trh.
 4. Je možno aktualizovat seznam uvedený v odst. 1 druhém pododstavci a v nezbytném rozsahu mohou být stanoveny v souladu s postupem uvedeným v článku 57 vzor a systém číslování certifikátu uvedeného v odstavci 4, jakož i aspekty související s postupem, požadavky, které tyto části musí splňovat, označením, balením a odpovídajícími zkouškami.
 5. Tyto požadavky mohou být založeny na aktech uvedených v příloze I nebo mohou sestávat ze srovnání částí nebo zařízení s výkonem původního vozidla nebo případně některé z jeho částí. V uvedených případech musí tyto požadavky zajistit, aby části nebo zařízení neohrožily fungování těch systémů, jež jsou důležité pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost.

Článek 39

Části a zařízení, jež představují významné nebezpečí pro správné fungování základních systémů – související požadavky

1. Pro účely čl. 38 odst. 1 prvního pododstavce předá výrobce částí nebo zařízení schvalovacímu orgánu zkušební protokol navržený určenou technickou zkušebnou, jenž osvědčuje, že části nebo zařízení, pro něž je požadováno schválení, splňují požadavky uvedené v odstavci 3. Výrobce může podat pouze jednu žádost na typ a část, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.

Žádost obsahuje podrobnosti týkající se výrobce částí nebo zařízení, typu, označení a čísel částí nebo zařízení, pro něž je schválení požadováno, jakož i jméno výrobce

vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž je montáž těchto částí nebo zařízení zamýšlena.

Pokud schvalovací orgán dojde při zohlednění zkušebního protokolu a dalších důkazů k závěru, že dotyčné části nebo zařízení splňují požadavky uvedené v odstavci 3, vydá výrobci bez prodlení certifikát. Tento certifikát opravňuje k prodeji, nabídce k prodeji nebo montáži částí nebo zařízení do vozidel ve Společenství, s výhradou odst. 2 druhého pododstavce.

2. Výrobce neprodleně uvědomí schvalovací orgán, jenž vydal certifikát, o každé změně, jež má vliv na podmínky, za nichž byl vydán. Schvalovací orgán rozhodne, zda musí být certifikát přezkoumán nebo opětovně vydán a zda jsou nezbytné další zkoušky.

Výrobce odpovídá za zajištění toho, že části a zařízení jsou vyráběny za podmínek, za nichž byl certifikát vydán, a aby tak byly vyráběny i nadále.

3. Před vydáním povolení schvalovací orgán ověří, že existují uspokojivá 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 částí nebo zařízení opět dosaženo shody. V případě nutnosti povolení odejme.

4. Schvalovací orgány z různých členských států oznámí jakoukoliv neshodu v souvislosti s certifikáty uvedenými v odstavci 4 Komise. Komise po konzultaci se schvalovacími orgány přijme odpovídající opatření k vyřešení neshody, případně včetně požadavku na odejmutí schválení.

5. Dokud nebyl vypracován seznam zmíněný v odst. 1 druhém pododstavci, mohou členské státy zachovat vnitrostátní ustanovení vztahující se na části nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho environmentální výkonnost.

Článek 40 *Stažení vozidel*

1. Pokud je výrobce, jemuž bylo uděleno EU schválení typu úplného vozidla, povinen v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008³⁷ stáhnout již prodaná, zaregistrovaná nebo do provozu uvedená vozidla, protože
 - systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek namontovaný na vozidle, ať již byly podle tohoto nařízení schváleny či nikoliv,

³⁷ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

- nebo část, která není předmětem zvláštních požadavků podle právních předpisů týkajících se schválení typu, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, bezpečnost osádky, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který schválení vozidla udělil.
2. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných opravných prostředků k odstranění nebezpečí uvedeného v odstavci 1. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Schvalovací orgány zajistí, aby tato opatření byla na jejich územích řádně provedena.

3. Pokud dotčený schvalovací orgán považuje opatření za nedostatečná nebo se domnívá, že nebyla provedena dostatečně rychle, neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu vozidla.

Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, následně uvědomí výrobce. Pokud výrobce nenavrhne a neprovede účinná nápravná opatření, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme veškerá potřebná ochranná opatření, včetně odejmutí EU schválení typu. V případě odejmutí EU schválení typu to schvalovací orgán do dvaceti pracovních dní doporučeným dopisem nebo rovnocenným elektronickým prostředkem oznámí výrobcí, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

Článek 41

Oznámení rozhodnutí a dostupných opravných prostředků

Ve veškerých rozhodnutích o odmítnutí nebo odejmutí EU schválení typu, odmítnutí registrace nebo zákazu prodeje, učiněných na základě ustanovení tohoto rozhodnutí, musí být uvedeny podrobné důvody, na nichž jsou založena. Tato rozhodnutí se oznamují dotčené straně zároveň s poučením o opravných prostředcích, které jsou jí podle platných právních předpisů dotyčného členského státu k dispozici, a o lhůtách pro jejich provedení.

KAPITOLA XIV MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY

Článek 42

Předpisy EHK OSN potřebné pro EU schválení typu

1. Předpisy EHK OSN, k nimž Společenství přistoupilo a jež jsou uvedeny v příloze I, jsou součástí EU schválení typu vozidla stejně jako akty s přenesenou pravomocí podle tohoto nařízení. Použijí se pro kategorie vozidel uvedené v příslušných sloupcích v tabulce přílohy I.

2. Pokud Unie v souladu s čl. 4 odst. 4 rozhodnutí Rady 97/836/ES³⁸ rozhodne o povinném použití předpisu EHK OSN pro účely EU schválení typu vozidla, změny se odpovídajícím způsobem přílohy tohoto nařízení postupem podle čl. 56 odst. 2. Akt, kterým se mění přílohy tohoto nařízení, rovněž stanoví lhůty pro povinné použití předpisu EHK OSN nebo jeho změn.

Článek 43

Předpisy EHK OSN a EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích

1. Předpisy EHK OSN uvedené v příloze I se uznávají jako rovnocenné s odpovídajícími akty v přenesené pravomoci v míře, v níž mají stejnou oblast působnosti a předmět.
2. Schvalovací orgány členských států přijímají schválení udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN a případně odpovídající značky schválení typu místo odpovídajících schválení typu a značek schválení typu udělených podle tohoto nařízení a odpovídajících aktů v přenesené pravomoci.
3. Pokud se Společenství rozhodlo použít pro účely odstavce 1 nový předpis EHK OSN nebo předpis EHK OSN v platném znění, aktualizuje se příloha I odpovídajícím způsobem postupem podle čl. 56 odst. 2.

Článek 44

Rovnocennost s dalšími předpisy

1. Na návrh Komise může Rada kvalifikovanou většinou uznat v rámci mnohostranných nebo dvoustranných dohod Společenství se třetími zeměmi rovnocennost podmínek nebo předpisů pro EU schvalování typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou stanoveny tímto nařízením, s postupy stanovenými mezinárodními předpisy třetích zemí.
2. Úplné protokoly o zkouškách vystavené na základě normalizovaných kodexů OECD, jejichž seznam je uveden v příloze I, schválené podle všeobecných pravidel OECD mohou být alternativou k protokolům o zkouškách vystaveným podle tohoto nařízení nebo jednotlivých nařízení.

³⁸

Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

KAPITOLA XV

POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

Článek 45

Informace určené pro uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout technické informace o údajích stanovených v tomto nařízení nebo v jeho prováděcích aktech nebo aktech v přenesené pravomoci uvedených v příloze I, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.
2. Pokud tak prováděcí akt nebo akt v přenesené pravomoci stanoví, zpřístupní výrobce uživatelům veškeré důležité informace a nezbytné pokyny popisující všechny zvláštní podmínky nebo omezení spojená s použitím vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

Tyto informace musí být dodány v úředních jazycích členských států, kde má být vozidlo v prodeji. Po přijetí schvalovacím orgánem musí být uvedeny v příručce uživatele.

Článek 46

Informace určené pro výrobce konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. Výrobce vozidla zpřístupní výrobcům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků všechny údaje, včetně případných výkresů výslovně uvedených v příloze nebo doplňku k regulačnímu aktu, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro konstrukční části a samostatné technické celky nebo jsou nezbytné k získání povolení podle článku 38.

Výrobce vozidla může požadovat od výrobců 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 konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jakožto držitel certifikátu EU schválení typu, jenž podle čl. 17 odst. 4 obsahuje omezení použití nebo zvláštní podmínky pro montáž nebo obojí, poskytne výrobcovi vozidla o této věci veškeré podrobné informace.

Pokud tak akt v přenesené pravomoci uvedený v příloze I stanoví, poskytne výrobce konstrukčních částí nebo samostatných technických celků společně s vyrobenými konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky pokyny ohledně omezení použití nebo zvláštních podmínek pro montáž nebo obojí.

KAPITOLA XVI

Přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

Článek 47 *Povinnosti výrobce*

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách, a to snadným a rychle dostupným způsobem. Zejména by tento přístup měl být nediskriminační v porovnání s daným ustanovením nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravám.

Tyto informace musí obsahovat všechny informace požadované k montáži součástek nebo vybavení do vozidel.
2. Výrobci poskytnou nezávislým provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravám školicí materiály.
3. Údaje uvedené v odstavci 1 musí zahrnovat alespoň následující:
 - a) jednoznačné identifikační číslo vozidla;
 - b) příručky k obsluze včetně záznamů o opravách a údržbě;
 - c) technické manuály;
 - d) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);
 - e) schémata zapojení;
 - f) diagnostické chybové kódy, včetně specifických kódů výrobce;
 - g) softwarové kalibrační identifikační číslo vztahující se na typ vozidla;
 - h) informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované a dodávané jejich prostřednictvím;
 - i) informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách;
 - j) pracovní jednotky.
4. Autorizovaní obchodní zástupci nebo opravny v rámci distribučního systému určitého výrobce vozidel se pro účely tohoto nařízení považují za samostatné provozovatele,

pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel.

5. Informace o opravách a údržbě vozidel musí být vždy dostupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.
6. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů a dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních se systémem OBD poskytnou výrobci informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému výrobcí nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.
7. Pro účely projektování a výroby vybavení pro traktory poháněné alternativním palivem poskytnou výrobci informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému zúčastněnému výrobcí nebo servisnímu technikovi, který provádí instalaci nebo opravu vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem.
8. Pokud výrobce žádá o EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu, musí schvalovacímu orgánu poskytnout důkaz o souladu s tímto nařízením, týkajícím se informací vyžadovaných v tomto článku.

V případě, že takové informace nejsou dostupné nebo nejsou v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními, výrobce je dodá do šesti měsíců od data schválení.
9. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během této lhůty dodán, schvalovací orgán přijme potřebná opatření k zajištění jejich dodržování.
10. Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následné změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravnám.
11. Pokud jsou záznamy o opravách a údržbě vozidla vedeny v centrální databázi výrobce vozidla nebo jeho jménem, nezávislí servisní pracovníci musí mít k těmto záznamům bezplatný přístup a musí mít možnost zadávat informace o opravách a údržbě, které provedli.
12. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akt v přenesené pravomoci, který stanoví podrobné požadavky s ohledem na přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, zejména k technickým specifikacím týkajícím se způsobu, jakým mají být informace o opravách a údržbě vozidla poskytnuty.

Článek 48
Rozdělení povinností s ohledem na více držitelů schválení typu

V případě postupného schválení typu, včetně vícestupňového schválení typu, musí být výrobce odpovědný za příslušné schválení typu odpovědný také za sdělení informací o opravách týkajících se zvláštního systému, konstrukčních částí a samostatných technických celků nebo dané fáze jak konečnému výrobcí, tak samostatným provozovatelům.

Konečný výrobce je odpovědný za sdělení informací o celém vozidle samostatným provozovatelům.

Článek 49
Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

1. Výrobci mohou účtovat přiměřený a úměrný poplatek za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, na které se vztahuje toto nařízení.
2. Poplatek není přiměřený nebo úměrný, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný subjekt využívá. Výrobci zpřístupní informace o opravách vozidla a údržbě na dobu jednoho dne, měsíce nebo roku, přičemž poplatky se musí lišit v závislosti na časovém období, na které se tento přístup poskytuje.

Článek 50
Sankce

1. Členské státy přijmou předpisy, které stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení ze strany výrobců, a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatnění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy uvědomí o těchto pravidlech Komisi nejpozději do [6 měsíců od vyhlášení tohoto nařízení] a neprodleně ji uvědomí o veškerých pozdějších změnách, které se jich dotýkají.
2. K typům porušení nařízení, na které se vztahují sankce, náleží:
 - a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení schválení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu;
 - d) používání odpojovacích zařízení;
 - e) odmítnutí zpřístupnit informace.

KAPITOLA XVII

URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

Článek 51

Určení technických zkušeben

1. Technické zkušebny určené vnitrostátními orgány pro účely tohoto článku musí splňovat ustanovení tohoto nařízení.
2. Technické zkušebny provádějí zkoušky potřebné ke schválení nebo kontroly uvedené v tomto nařízení nebo v některém z aktů uvedených v příloze I samy nebo na jejich provádění dohlížejí, s výjimkou případů, u nichž jsou povoleny alternativní postupy. Technické zkušebny nesmějí provádět zkoušky ani kontroly, k nimž nejsou řádně určeny.
3. Technické zkušebny spadají podle oblasti své působnosti do jedné nebo více z těchto pěti kategorií činností:
 - a) kategorie A, technické zkušebny, jež provádějí zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze I ve svých vlastních zařízeních;
 - b) kategorie B, technické zkušebny, jež dohlížejí na zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze I, které jsou prováděny v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí osoby;
 - c) kategorie C, technické zkušebny, jež pravidelně vyhodnocují a sledují postupy výrobce pro kontrolu shodnosti výroby;
 - d) kategorie D, technické zkušebny, jež dohlížejí na zkoušky či kontroly nebo je provádějí v rámci dohledu nad shodností výroby;
 - e) kategorie E, technické zkušebny odpovědné za jednotlivá schválení.
4. Technické zkušebny musí prokázat odpovídající kvalifikaci, specifické technické znalosti a průkazné zkušenosti v konkrétních oblastech, na něž se vztahuje toto nařízení a akty uvedené v příloze I. Technické zkušebny musí vyhovovat normám uvedeným v aktech s přenesenou pravomocí, jež jsou důležité pro jimi prováděné činnosti. Takový soulad však není vyžadován pro účely posledního stupně vícestupňového postupu schválení typu podle čl. 32 odst. 1.
5. Schvalovací orgán může být určen jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 3.
6. Výrobce nebo subdodavatel jednající jeho jménem může být určen jako technická zkušebna pro činnosti kategorie A s ohledem na technické požadavky, u kterých je

v aktech v přenesené pravomoci schválených podle tohoto nařízení umožněno vlastní zkoušení.

7. Technické zkušebny ze třetí země jiné, než zkušebny určené v souladu s odstavcem 6, mohou být oznámeny pro účely článku 53 pouze v rámci dvoustranné dohody mezi Uníí a dotyčnou třetí zemí.
8. Komise bude mít pravomoc, aby v souladu s článkem 57 přijala akty v přenesené pravomoci, které stanoví normy, kterým musí technické zkušebny vyhovět, a postup pro posouzení technických zkoušek, aby bylo zajištěno, že tyto zkušebny plní ve všech členských státech normy vysoké úrovně výkonnosti.

Článek 52

Posouzení kvalifikace technických zkoušek

1. Kvalifikace uvedená v článku 51 se prokazuje prostřednictvím hodnotící zprávy vyhotovené příslušným orgánem. Tato zpráva může zahrnovat certifikát o akreditaci vydaný akreditačním subjektem.
2. Hodnocení, na němž je založena zpráva uvedená v odstavci 1, se provádí v souladu s ustanoveními uvedenými v aktech s přenesenou pravomocí ve shodě s čl. 51 odst. 8 tohoto nařízení. U hodnotící zprávy se nejpozději po třech letech provede přezkum.
3. Hodnotící zpráva se na požádání zašle Komisi.
4. Schvalovací orgán, jehož cílem je být určen jako technická zkušebna, prokazuje shodu prostřednictvím podpůrné dokumentace. Podpůrná dokumentace může spočívat v posouzení, jež provádějí inspektoři nezávislí na činnosti, jež se posuzuje. Tito inspektoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.
5. Výrobce nebo subdodavatel vykonávající činnost jeho jménem, určený jako technická zkušebna, musí být v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto článku.

Článek 53

Postupy pro oznámení

1. Členské státy oznámí Komisi u každé určené zkušebny jméno, adresu, včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností. Oznámí veškeré další změny těchto údajů. V oznámení je uvedeno, pro jaké položky uvedené v příloze I jsou technické zkušebny určeny.
2. Technické zkušebny mohou pro členský stát, který je jmenoval, provádět činnosti uvedené v článku 50 za účelem schválení typu pouze tehdy, pokud byly předem oznámeny Komisi.

3. Táž technická zkušebna může být určena a oznámena více členskými státy bez ohledu na kategorii činností, jež vykonává.
4. Pokud je třeba při použití aktu uvedeného v příloze I určit zvláštní organizaci nebo příslušný subjekt, jehož činnost není zahrnuta do činností, na něž se vztahuje článek 51, je třeba učinit oznámení podle tohoto článku.
5. Komise zveřejní na své internetové stránce seznam schvalovacích orgánů a technických zkušeben a podrobné údaje o nich.

KAPITOLA XVIII

PROVÁDĚCÍ OPATŘENÍ A PŘENESENÁ PRAVOMOC

Článek 54 *Prováděcí opatření*

Aby byly zajištěny jednotné podmínky při provádění tohoto nařízení přijme Komise v souladu s postupem uvedeným v článku 55 prováděcí akty, které stanoví následující prováděcí opatření:

1. podrobné informace o opatřeních s ohledem na postupy schválení typu v souladu s čl. 10 odst. 6 tohoto nařízení;
2. šablony pro dokumentace výrobce a informační dokument v souladu s čl. 12 odst. 1 tohoto nařízení;
3. systém číslování certifikátů EU schválení typu v souladu s článkem 15 tohoto nařízení;
4. šablonu pro certifikát schválení typu v souladu s čl. 15 odst. 5 tohoto nařízení;
5. šablonu pro seznam EU schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek v souladu s čl. 16 odst. 5 tohoto nařízení;
6. šablonu seznamu použitelných požadavků nebo regulačních aktů v souladu s čl. 16 odst. 6 tohoto nařízení;
7. podrobné informace o opatřeních s ohledem na shodnost výroby v souladu s článkem 19 tohoto nařízení;
8. šablonu prohlášení o shodě podle článku 24 tohoto nařízení;
9. vzor značky EU schválení typu v souladu s článkem 25 tohoto nařízení.

Článek 55

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor nazvaný „Technický výbor - zemědělská vozidla“ (TC-AV).
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí. Lhůta uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 56

Změna příloh

1. Komise může přijmout změny příloh tohoto nařízení prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s články 57, 58 a 59.
2. Pokud jsou podle rozhodnutí 97/836/ES přijaty nové předpisy EHK OSN nebo změny stávajících předpisů EHK OSN, k nimž Unie přistoupila, změní Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s články 57, 58 a 59 odpovídajícím způsobem přílohu I k tomuto nařízení.

Článek 57

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 4, čl. 8 odst. 4, čl. 9 odst. 5, čl. 18 odst. 7, čl. 38 odst. 1, 2 a 3, čl. 47 odst. 10, čl. 51 odst. 8 a článku 56, se svěřuje Komisi na dobu neurčitou.
2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise nepadleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v člancích 58 a 59.

Článek 58

Zrušení přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 4, čl. 8 odst. 4, čl. 9 odst. 5, čl. 18 odst. 7, čl. 38 odst. 1, 2 a 3, čl. 47 odst. 10, čl. 51 odst. 8 a článku 56, může být kdykoli zrušena Evropským parlamentem nebo Radou.
2. Orgán, který zahájil interní postup rozhodování, zda zrušit přenesení pravomoci, se před přijetím konečného rozhodnutí snaží informovat v přiměřené lhůtě druhý orgán a Komisi

o přenesených pravomocích, jež by mohly být zrušeny, včetně možných důvodů takového zrušení.

3. Rozhodnutí o zrušení ukončuje přenesení pravomocí vyjmenovaných v daném rozhodnutí. Nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Neovlivní platnost již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 59

Námitky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament a Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Z popudu Evropského parlamentu nebo Rady může být tato lhůta prodloužena o jeden měsíc.
2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.
3. Pokud Evropský parlament nebo Rada vysloví proti přijatému aktu v přenesené pravomoci námitky, nevstoupí akt v platnost. Orgán vyslovující námitky proti aktu v přenesené pravomoci vysvětlí důvody takového jednání.

KAPITOLA XIX ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 60

Přechodná ustanovení

1. Tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné ES schválení typu udělené systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům před datem stanoveným v čl. 64 odst. 2.
2. Schvalovací orgány nadále mohou těmto vozidlům, konstrukčním částem a samostatným technickým celkům udělovat rozšíření schválení za podmínek stanovených směrnicí 2003/37/ES a jakoukoliv ze směrnic uvedených v čl. 56 odst. 2.

Článek 61

Zpráva

1. Do 1. ledna 2018 informují členské státy Komisi o používání postupů schválení typu stanovených v tomto nařízení, a zejména o používání vícestupňového postupu.

2. Na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do 1. ledna 2019 zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 62 *Zrušení*

1. Směrnice 2003/37/ES, jakož i směrnice 74/347/EHS, 76/432/EHS, 76/763/EHS, 77/537/EHS, 78/764/EHS, 80/720/EHS, 86/297/EHS, 86/298/EHS, 86/415/EHS, 87/402/EHS, 2000/25/ES, 2009/57/ES, 2009/58/ES, 2009/59/ES, 2009/60/ES, 2009/61/ES, 2009/63/ES, 2009/64/ES, 2009/66/ES, 2009/68/ES; 2009/75/ES, 2009/76/ES, 2009/144/ES se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2014.
2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení, s ohledem na směrnici 2003/37/ES, v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze III.

Článek 63 *Změna směrnice 2006/42/ES*

V čl. 1 druhém pododstavci bodě e) směrnice 2006/42/ES se první odrážka nahrazuje tímto:

„- zemědělské a lesnické traktory, s výjimkou strojního zařízení namontovaného na těchto vozidlech,“.

Článek 64 *Vstup v platnost*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne 1. ledna 2014.

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

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda
[...]

Za Radu
předseda
[...]

PŘÍLOHA I - Soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla

Číslo	Článek	Položka	Odkaz na dokument	MV	Kategorie vozidla									
					T1	T2	T3	T 4.1	T 4.2	T 4.3	T 5	C	R	S
1	7.2 a)	Palivová nádrž			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
2	7.2 b)	Maximální rychlost			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
3	7.2 b)	Brzdná zařízení		-/Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	7.2 b)	Stabilita			NA	NA	NA	X	NA	NA	X	NA	NA	NA
5	7.2 b)	Řízení	EHK 79 REV2	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
6	7.2 b)	Spojení s brzdami přívěsného vozidla			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
7	7.2 b)	Regulátor otáček			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
8	7.2 b)	Omezovače rychlosti			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
9	7.2 b)	Zpětný chod a rychloměrné zařízení			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
10	7.2 c)	Pole výhledu a stěrače čelního skla	EHK 71	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
11	7.2 c)	Zasklení	EHK 43 Rev2 zm. 3 dopl. 11		X	X	X	X	X	X	NA	I	NA	NA
12	7.2 c)	Zasklení (u traktorů T5)	92/22/EHS	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
13	7.2 c)	Zpětná zrcátka			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
14	7.2 d)	Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	EHK 1 Rev4 zm. 5; EHK 3 Rev3 zm. 1 dopl. 11; EHK 4 Rev4 dopl. 14; EHK 6 Rev4 dopl. 17; EHK 7 Rev4 dopl. 15; EHK 8 Rev4;	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

			EHK 19 Rev5 dopl. 1; EHK 20 Rev3; EHK 23 Rev2 dopl. 15; EHK 38 Rev2 dopl. 14; EHK 98 Rev1 dopl. 11											
15	7.2 d)	Zařízení pro osvětlení	EHK 86 zm. 3 dopl. 4		X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
16	7.2 g)	Elektromagnetick á kompatibilita	EHK 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
17	7.2 h)	Zvukové výstražné zařízení	EHK 28 zm. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
18	7.2 k)	Tabulka s registračním číslem			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
19	7.2 k)	Povinný štítek			X	X	X	X	X	X	X		X	X
20	7.2 l)	Rozměry a hmotnost přívěsného vozidla			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
21	7.2 l)	Maximální hmotnost naloženého vozidla			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	7.2 l)	Přídavná závaží			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
23	7.2 n)	Zařízení pro ochranu proti podjetí zezadu			NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA
24	7.2 o)	Boční ochrana			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	X	NA
25	7.2 p)	Ložné plošiny			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
26	7.2 q)	Spojovací zařízení a zařízení zpětného chodu			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
27	7.2 r)	Ovladače			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
28	7.2 s)	Pneumatiky	EHK 106 zm.5 dopl. 6		X	X	X	X	X	X	X	NA	X	X

29	7.2 t)	Elektromagnetická kompatibilita	EHK 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
30	8.2 a)	ROPS	Kodex OECD 3, 2010		X	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA
31	8.2 a)	ROPS	Kodex OECD 8, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA
32	8.2 a)	ROPS (statické zkoušky)	Kodex OECD 4, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
33	8.2 a)	Vepředu umístěný ROPS (úzkorozchodné traktory)	Kodex OECD 6, 2010		X	X	X	NA	NA	NA	X	X	NA	NA
34	8.2 a)	Vzadu umístěný ROPS (úzkorozchodné traktory)	Kodex OECD 7, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
35	8.2 b)	Systémy ochrany proti padajícím předmětům (FOPS)	Kodex OECD 10, 2010		X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
36	8.2 c)	Sedadla cestujících			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
37	8.2 d)	Úroveň hluku (vnitřní)			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
38	8.2 e)	Sedadlo řidiče			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
39	8.2 f)	Pracovní prostor, přístup do kabiny řidiče;			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
40	8.2 g)	Vývodové hřídele			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
41	8.2 i)	Ochrana konstrukčních částí pohonu			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
42	8.2 j)	Ukotvení bezpečnostních pásů	Kodexy OECD 3, 4, 6, 7, 8; 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
43	8.2 k)	Bezpečnostní pásy			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
44	8.2 l)	Ochrana řidiče			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

		proti pronikajícím předmětům (OPS)												
45	8.2 m)	Nebezpečné látky			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
46	8.2 n)	Provozní příručka			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	9.2 a)	Znečišťující emise	97/68/ES		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
48	9.2 b)	Úroveň hluku (vnější)	EHK 51 Rev1 zm. 4	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

Vysvětlivky:

X = použije se

I = totožné jako pro T podle kategorie

Y = příslušné regulační akty pro motorová vozidla jsou přijata jako ekvivalentní

NA = není použitelné

MV = jako ekvivalentní mohou být použity příslušné směrnice pro motorová vozidla, jichž se týká směrnice 2007/46/ES.

PŘÍLOHA II - Omezení pro malé série a pro výběhy série

Část 1 - Omezení pro malé série

Počet jednotek v rámci jednoho typu, který má být registrován, uveden do prodeje nebo do provozu v každém členském státě za rok nesmí přesáhnout níže uvedenou hodnotu pro příslušnou kategorii vozidla.	
Kategorie	Jednotky (pro každý typ)
T	150
C	50
R	75
S	50

Část 2 - Omezení pro výběhy série

Maximální počet vozidel jednoho nebo více typů, které je uváděno do provozu v každém členském státě, v souladu s postupem uvedeným v článku 14, nesmí přesáhnout 10 % počtu vozidel všech příslušných typů, které byly v příslušném členském státě uvedeny do provozu ve dvou předcházejících letech; počet však nesmí být maximálně 20.

Vozidla, která jsou uváděna do provozu v souladu s tímto postupem, budou identifikována zvláštním odkazem na prohlášení o shodě.

PŘÍLOHA III - Srovnávací tabulka

(zmíněná v článku 56)

Směrnice 2003/37/ES	Toto nařízení
-	Článek 1
Článek 1	Článek 2
Článek 2	Článek 3
Článek 3	Články 10, 11
Článek 4	Článek 12
Článek 5	Články 18–21
Článek 6	Články 23, 24
Článek 7	Články 31–33
Čl. 8 odst. 1	Čl. 25 odst. 1
Čl. 8 odst. 2	Články 27, 28, 32
Článek 9	Články 27, 28
Článek 10	Článek 32
Článek 11	Články 25, 26
Článek 12	Články 40, 41
Článek 13	Články 5, 12, 16
Článek 14	Čl. 35 odst. 5
Článek 15	Kapitola XII
Článek 16	Čl. 35 odst. 2
Článek 17	Čl. 35 odst. 3
Článek 18	Článek 38
Článek 19	Článek 48

Článek 20	Článek 49
Článek 21	Článek 4 + kapitola VII
Článek 22	-
Článek 23	Čl. 2 odst. 3
Článek 24	Článek 56
-	Článek 57
Článek 25	Článek 58
Článek 26	-