**Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu**

►B

# NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 167/2013

## ze dne 5. února 2013

## o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly

**(Text s významem pro EHP)**

(Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1)

Ve znění:

| | | Úřední věstník | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Č. | Strana | Datum |
| ►M1 | Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 ze dne 19. září 2014 | L 364 | 1 | 18.12.2014 |
| ►M2 | Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 | L 252 | 53 | 16.9.2016 |
| ►M3 | Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1788 ze dne 14. července 2016 | L 277 | 1 | 13.10.2016 |
| ►M4 | Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/830 ze dne 9. března 2018 | L 140 | 15 | 6.6.2018 |
| ►M5 | Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/519 ze dne 19. března 2019 | L 91 | 42 | 29.3.2019 |
| ►M6 | Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2838 ze dne 23. října 2024 | L 2838 | 1 | 7.11.2024 |

▼B

# NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 167/2013

**ze dne 5. února 2013**

**o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly**

**(Text s významem pro EHP)**

KAPITOLA I

## PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

*Článek 1*

### Předmět

1. Toto nařízení stanoví administrativní a technické požadavky na schvalování typu všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků uvedených v čl. 2 odst. 1.

Toto nařízení se nevztahuje na schvalování jednotlivých vozidel. Členské státy udělující taková jednotlivá schválení však uznají každé schválení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků udělené v rámci tohoto nařízení namísto schválení udělených v rámci příslušných vnitrostátních předpisů.

2. Toto nařízení stanoví požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními části a samostatnými technickými celky podléhajícími schválení podle tohoto nařízení. Toto nařízení rovněž stanoví požadavky na dozor nad trhem s díly a zařízeními pro taková vozidla.

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

*Článek 2*

### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na zemědělská a lesnická vozidla, jak jsou popsána v článku 4, jež jsou zkonstruována a vyrobena na jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky a také díly a zařízení zkonstruované a vyrobené pro tato vozidla.

Toto nařízení se konkrétně použije na následující vozidla:

a) traktory (kategorie T a C);

b) přípojná vozidla (kategorie R), a

c) výměnná tažená zařízení (kategorie S).

▼M5

2. Toto nařízení se nepoužije na výměnné zařízení, které je celé zdviženo nad zemí nebo se nemůže otáčet kolem svislé osy, pokud je vozidlo, ke kterému je připojeno, provozováno na pozemní komunikaci.

▼B

3. Pro následující vozidla si může výrobce vybrat, zda požádá o schválení podle tohoto nařízení nebo zda dodrží příslušné vnitrostátní požadavky:

a) přípojná vozidla (kategorie R) a výměnná tažená zařízení (kategorie S);

b) pásové traktory (kategorie C);

c) kolové traktory zvláštního určení (kategorie T4.1 a T4.2).

*Článek 3*

**Definice**

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

1) „schválením typu“ se rozumí 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“ se rozumí schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že neúplný, úplný nebo dokončený typ vozidla splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;

3) „schválením typu systému“ se rozumí 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“ se rozumí 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“ se rozumí schválení typu, když schvalovací orgán potvrdí, že samostatný technický celek splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky ve spojení s jedním nebo více určenými typy vozidel;

6) „vnitrostátním schválením typu“ se rozumí postup schválení typu stanovený právními předpisy členského státu, přičemž platnost tohoto schválení je omezena na území daného členského státu;

7) „EU schválením typu“ se rozumí 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“ se rozumí 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, vezení 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;

▼B

9) „přípojným vozidlem“ se rozumí každé zemědělské nebo lesnické vozidlo určené hlavně k tomu, aby bylo taženo traktorem a určené hlavně k přepravě nákladu nebo ke zpracování materiálů, přičemž poměr celkové technicky přípustné maximální naložené hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla je roven 3,0 nebo větší;

10) „výměnným taženým zařízením“ se rozumí 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 zpracovávání 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 maximální naložené hmotnosti k nenaložené hmotnosti tohoto vozidla je maximálně 3,0;

11) „vozidlem“ se rozumí jakýkoli traktor, přípojné vozidlo nebo výměnné tažené zařízení definované v bodech 8, 9 a 10;

12) „základním vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;

13) „neúplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež vyžaduje ještě alespoň jeden stupeň dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;

14) „dokončeným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež prošlo postupem vícestupňového schválení typu a jež splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení;

15) „úplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků tohoto nařízení dokončeno;

16) „vozidlem z výběhu série“ se rozumí vozidlo, jež je součástí zásob, které není možno dodat na trh nebo jejž již nelze na trh dodávat, zaregistrovat nebo uvést do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nebylo schváleno;

17) „systémem“ se rozumí sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí ve vozidle, jež podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého z aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na základě tohoto nařízení;

18) „konstrukční částí“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto nařízení nebo některého z aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na jeho základě, jež má být částí vozidla a pro něž lze získat schválení typu nezávisle na vozidle v souladu s tímto nařízením a s akty v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty přijatými na jeho základě, je-li tato možnost v těchto aktech výslovně uvedena;

▼B

19) „samostatným technickým celkem“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto nařízení nebo některého z aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na jeho základě, 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 těchto aktech výslovně uvedena;

20) „díly“ se rozumí zboží a náhradní díly určené k montáži vozidla;

21) „zařízením“ se rozumí jakékoli zboží jiné než díly, jež lze vmontovat do vozidla nebo na něj instalovat;

22) „původními díly nebo zařízením“ se rozumějí díly nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidla pro výrobu dílů nebo zařízení pro montáž daného vozidla; to se týká rovněž dílů nebo zařízení, které výrobce vyrábí na stejné výrobní lince jako uvedené díly a zařízení; předpokládá se, pokud nebude prokázán opak, že díly nebo zařízení jsou původními díly nebo zařízením, certifikuje-li výrobce, že tyto díly nebo zařízení odpovídají kvalitě částí užívaných pro výrobu předmětného vozidla a že byly vyrobeny v souladu se specifikacemi a výrobními normami výrobce vozidla;

23) „náhradními díly“ se rozumí zboží, které je určené k instalaci do vozidla nebo na něj a jímž se nahradí původní díly uvedeného vozidla, včetně zboží, jako jsou maziva nutná pro použití vozidla, s výjimkou paliva;

24) „funkční bezpečností“ se rozumí neexistence nepřijatelné míry rizika fyzického zranění, škody na zdraví nebo na majetku v důsledku nebezpečí způsobeného vadným chováním mechanických, hydraulických, pneumatických, elektrických nebo elektronických systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků;

25) „výrobcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která orgánu pro schvalování typu odpovídá za postup schvalování typu nebo povolení a za zajištění shodnosti výroby a která také odpovídá za otázky dozoru nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky vyrobenými nezávisle na tom, zda je tato fyzická či právnická osoba přímo zapojena do všech stupňů návrhu a konstrukce vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;

▼B

26) „zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba se sídlem v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k zastupování výrobce ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo k orgánu dozoru nad trhem a k jednání jménem výrobce ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;

27) „schvalovacím orgánem“ se rozumí orgán členského státu zřízený nebo jmenovaný členským státem a oznámený Komisi členským státem, příslušný pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, pro postup schválení, pro vydávání a popřípadě odejímání či odmítnutí udělení 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;

28) „technickou zkušebnou“ se rozumí 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, přičemž schvalovací orgán může tyto funkce provádět sám;

29) „vlastním zkoušením“ se rozumí provedení zkoušek jeho vlastními prostředky, záznam výsledků zkoušky a předložení zprávy zahrnující závěry schvalovacímu orgánu výrobcem, který byl určen jako technická zkušebna za účelem posouzení shody s určitými požadavky;

30) „zkušební metodou se simulací“ se rozumí počítačové simulace včetně výpočtů, které prokazují, zda vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují technické požadavky aktu v přenesené pravomoci přijatého podle čl. 27 odst. 6, aniž by bylo potřebné použití fyzického vozidla, systému, části nebo samostatného technického celku;

31) „certifikátem schválení typu“ se rozumí dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku je schválen;

32) „certifikátem EU schválení typu“ se rozumí certifikát založený na šabloně uvedené v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení nebo formulář o oznámení uvedený v příslušných předpisech EHK OSN uvedených v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě;

▼B

33) „prohlášením o shodě“ se rozumí dokument vydaný výrobcem osvědčující, že vyrobené vozidlo odpovídá schválenému typu vozidla;

34) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ se rozumí takový systém pro kontrolu emisí, který je schopný rozeznat pravděpodobnou oblast nesprávné činnosti pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače;

35) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám, včetně následných změn a doplňků k těmto informacím; tyto informace zahrnují veškeré informace nutné pro instalaci dílů a zařízení na vozidla;

36) „samostatným provozovatelem“ se rozumí 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;

37) „novým vozidlem“ se rozumí vozidlo, které nebylo nikdy dříve registrováno nebo uvedeno do provozu;

38) „registrací“ se rozumí správní povolení pro uvedení vozidla do provozu včetně provozu na pozemních komunikacích, zahrnující jeho identifikaci a vydání pořadového čísla známého jako registrační číslo, které může být stálé, dočasné nebo krátkodobé;

39) „uvedením na trh“ se rozumí první zpřístupnění vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení na trhu Unie;

40) „uvedením do provozu“ se rozumí první použití vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení, na něž se vztahuje toto nařízení, v Unii k určenému účelu;

41) „dovozcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení ze třetí země;

▼B

42) „distributorem“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, jež na trh dodává vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;

43) „hospodářským subjektem“ se rozumí výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;

44) „dozorem nad trhem“ se rozumí činnosti a opatření vnitrostátních orgánů, jejichž cílem je zajistit, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných harmonizačních právních předpisech Unie a neohrožovaly zdraví, bezpečnost ani jakoukoli další oblast ochrany veřejného zájmu;

45) „orgánem pro dozor nad trhem“ se rozumí orgán členského státu příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;

46) „vnitrostátním orgánem“ se rozumí schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený do dozoru nad trhem, ochrany hranic nebo registrace a odpovědný za tyto činnosti v členském státě ve vztahu k vozidlům, systémům, konstrukčním částem, samostatným technickým celkům, dílům nebo zařízení;

47) „dodáním na trh“ se rozumí dodání vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezplatně;

48) „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, včetně variant a verzí shodné kategorie, která se neliší alespoň v těchto podstatných ohledech:

— kategorie,

— výrobce,

— označení typu poskytnuté výrobcem,

— 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/pásy (počet),

— výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních;

49) „variantou“ se rozumí vozidla stejného typu, která se neliší alespoň v těchto ohledech:

▼B

a) pro traktory:

— koncepce konstrukce nebo typ karoserie,

— stupeň dokončení,

— motor (spalovací/hybridní/elektrický/hybridní elektrický),

— 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 výměnná tažená zařízení:

— řízené nápravy (počet, umístění, propojení),

— rozdíl v maximální naložené hmotnosti nepřevyšuje 10 %,

— brzděné nápravy (počet);

50) „hybridním vozidlem“ se rozumí poháněné vozidlo vybavené nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla;

51) „hybridním elektrickým vozidlem“ se rozumí vozidlo, které za účelem mechanického pohonu čerpá energii z obou těchto zdrojů akumulované energie umístěných ve vozidle:

a) palivo, jež je možno spotřebovat;

b) baterie, kondenzátor, setrvačník/generátor či jiné zařízení pro akumulaci elektrické energie.

Tato definice rovněž zahrnuje vozidla, která čerpají energii z paliva, jež je možno spotřebovat pouze za účelem dobití zařízení pro akumulaci elektrické energie;

▼B

52) „výhradně elektrickým vozidlem“ se rozumí vozidlo poháněné systémem, který se skládá z jednoho nebo více zásobníků elektrické energie, jednoho nebo více elektrických konvertorů a jednoho nebo více elektrických strojů, které mění uskladněnou elektrickou energii na mechanickou energii dodávanou kolům k pohonu vozidla;

53) „verzí varianty“ se rozumí vozidla, která jsou tvořena kombinací bodů uvedených ve schvalovací dokumentaci podle čl. 24 odst. 10.

Odkazy v tomto nařízení na požadavky, postupy nebo opatření stanovená tímto nařízením se rozumí odkazy na požadavky, postupy nebo opatření, které jsou stanoveny v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení.

*Článek 4*

**Kategorie vozidla**

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie vozidel:

1) „kategorie T“: veškeré kolové traktory; podle konstrukční rychlosti je každá kategorie kolového traktoru uvedená v bodech 2 až 8 na konci doplněna písmenem „a“ nebo „b“:

   a) „a“ označuje kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 40 km/h;

   b) „b“ označuje kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h;

▼M5

2) „kategorie T1“: kolové traktory 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; u traktorů s otočným sedadlem řidiče (otočné sedadlo a nastavitelný volant) se za nápravu nejbližší k řidiči považuje ta, na níž jsou namontovány pneumatiky s největším průměrem;

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; pokud výška těžiště traktoru (stanoveno v souladu s normou ISO 789-6:1982 a měřeno vůči vozovce) dělená střední hodnotou minimálního rozchodu všech náprav je větší než 0,90, musí být maximální konstrukční rychlost omezena na 30 km/h;

▼B

4) „kategorie T3“: kolové traktory s nenaloženou hmotností v provozním stavu maximálně 600 kg;

5) „kategorie T4“: kolové traktory zvláštního určení;

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

▼B

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 1 000 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, při užití obvykle montovaných pneumatik, musí být níže než 850 mm nad vozovkou;

9) „kategorie C“: pásové traktory poháněné nekonečnými pásy nebo kombinací kol a nekonečných pásů, přičemž jejich subkategorie jsou definovány analogicky k subkategoriím kategorie T;

10) „kategorie R“: přípojná vozidla; podle konstrukční rychlosti je každá kategorie kolového traktoru uvedená v bodech 11 až 14 na konci doplněna 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;

11) „kategorie R1“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 1 500 kg;

12) „kategorie R2“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 1 500 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg;

13) „kategorie R3“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 21 000 kg;

14) „kategorie R4“: přípojná vozidla, u nichž součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 21 000 kg;

▼B

15) „kategorie S“: výměnné tažené zařízení.

Podle konstrukční rychlosti je každá kategorie výměnného taženého zařízení na konci doplněna písmenem „a“ nebo „b“:

a) „a“ platí pro výměnné tažené zařízení s maximální konstrukční rychlostí rovnou 40 km/h nebo nižší;

b) „b“ platí pro výměnné tažené zařízení s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h;

16) „kategorie S1“: výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 3 500 kg;

17) „kategorie S2“: výměnné tažené zařízení, u něhož součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 3 500 kg.

## KAPITOLA II

## OBECNÉ POVINNOSTI

### *Článek 5*

### Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo určí vnitrostátní schvalovací orgány příslušné ve věcech týkajících se schvalování a orgány pro dozor nad trhem příslušné v záležitostech týkajících se dozoru nad trhem podle tohoto nařízení. Členské státy zřízení nebo určení těchto orgánů oznámí Komisi.

V oznámení o schvalovacích orgánech a orgánech dozoru nad trhem se uvádí jejich název, adresa včetně elektronické adresy a oblast působnosti. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam schvalovacích orgánů, včetně podrobných údajů.

2. Členské státy povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky tohoto nařízení.

3. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se jejich konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje toto nařízení, pokud splňují jeho požadavky.

4. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků vstupujících na trh v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.

### *Článek 6*

### Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o schválení typu splnili své povinnosti podle tohoto nařízení.

▼B

2. Schvalovací orgány schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky tohoto nařízení.

*Článek 7*

**Opatření dozoru nad trhem**

1. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které podléhají schválení typu, provádějí orgány pro dozor nad trhem v přiměřeném rozsahu náležité kontroly dokumentace, přičemž zohledňují uznávané zásady posuzování rizik, stížnosti a další informace.

Orgány pro dozor nad trhem mohou hospodářské subjekty požádat o zpřístupnění této dokumentace a informací, je-li to nutné pro výkon jejich činnosti.

Předloží-li hospodářské subjekty prohlášení o shodě, orgány pro dozor nad trhem vezmou tato prohlášení v úvahu.

2. U jiných dílů a zařízení, než na která se vztahuje odstavec 1 tohoto článku, se použije v celém rozsahu čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 765/2008.

*Článek 8*

**Povinnosti výrobců**

1. Výrobce zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky byly při uvedení na trh nebo do provozu vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky uvedenými v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení.

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. Každý výrobce, jenž mění konstrukční části nebo systémy, které již byly schváleny na nižších stupních, odpovídá za schválení a shodnost výroby těchto pozměněných konstrukčních částí a systémů.

3. Výrobci, kteří změní neúplné vozidlo takovým způsobem, že je zařazeno do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že právní požadavky, které byly posouzeny v předchozím stadiu schvalování, se změnily, jsou odpovědní také za splnění požadavků platných pro kategorii vozidel, do níž je upravené vozidlo zařazeno.

▼B

4. Pro účely schvalování vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podléhajících tomuto nařízení výrobci usazení mimo Unii jmenují jediného zástupce usazeného v Unii, aby je zastupoval před schvalovacím orgánem.

5. Výrobci usazení mimo Unii dále jmenují jediného zástupce usazeného v Unii pro účely dozoru nad trhem, což může být zástupce uvedený v odstavci 4 nebo jiná osoba.

6. Výrobci odpovídají schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už jsou výrobci přímo zapojeni do všech fází výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či nikoliv.

7. V souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě výrobci zajistí, aby byly používány postupy pro zajištění shody sériové výroby se schváleným typem. V souladu s kapitolou VI se zohlední změny návrhu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo vlastností a změny požadavků, vůči nimž jsou vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek prohlášeny za shodné.

8. Kromě povinného označení a značek schválení typu, jimiž jsou opatřena vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s článkem 34, uvedou výrobci na svých vozidlech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích uvedených na trh svůj název, zapsanou firmu nebo zaregistrovanou ochrannou známku a adresu v Unii, na níž je lze kontaktovat, nebo není-li to možné, uvedou tyto údaje na obalu nebo v dokladu přiloženém ke konstrukční části nebo samostatnému technickému celku.

9. Výrobci zajistí, aby v době, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jejich soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

*Článek 9*

**Povinnosti výrobců, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě nebo představují závažné nebezpečí**

1. Výrobci, kteří se domnívají nebo mají důvody se domnívat, že jejich vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, které byly uvedeny na trh nebo do provozu, nejsou v souladu s tímto nařízením nebo s akty v přenesené pravomoci či prováděcími akty přijatými na jeho základě, přijmou okamžitě nápravná opatření nezbytná k zajištění shody tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, k jejich stažení z trhu nebo případně jejich stažení z oběhu.

▼B

Výrobci okamžitě informují schvalovací orgán, který schválení udělil, a uvedou zejména podrobnosti o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují závažné nebezpečí, výrobci o tom okamžitě informují schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem členských států, v nichž byly toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, díl nebo zařízení dodány na trh nebo k tomuto účelu uvedeny do provozu, a uvedou podrobnosti zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

3. Výrobci si ponechají schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 24 odst. 10 a rovněž si výrobci vozidla uchovají kopii prohlášení o shodě uvedených v článku 33 pro potřeby schvalovacích orgánů, a to po dobu deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let po uvedení na trh.

4. Výrobci na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu předloží tomuto orgánu prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu nebo povolení uvedené v čl. 46 odst. 1 a 2, čímž prokáží, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek jsou ve shodě, a učiní tak v jazyce, jemuž tento orgán snadno porozumí. Výrobci s vnitrostátním orgánem spolupracují na veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem vyloučit rizika, která představují jejich vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež byly uvedeny na trh, registrovány nebo uvedeny do provozu.

*Článek 10*

**Povinnosti zástupců výrobce v oblasti dozoru nad trhem**

Zástupce výrobce pro dozor nad trhem vykonává úkoly stanovené v plné moci, kterou obdržel od výrobce. Tato plná moc zástupci umožní provádět alespoň následující kroky:

a) mít přístup ke schvalovací dokumentaci uvedené v článku 22 a k prohlášením o shodě uvedeným v článku 33, aby mohly být poskytnuty schvalovacím orgánům, a to po dobu deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let po uvedení na trh;

b) na základě odůvodněné žádosti schvalovacího orgánu předávat tomuto orgánu všechny informace a veškerou dokumentaci nezbytnou k prokázání shodnosti výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;

▼B

c) spolupracovat se schvalovacím orgánem nebo orgánem pro dozor nad trhem, pokud o to požádají, na veškerých opatřeních, jejichž cílem je vyloučit závažné nebezpečí vyvolané vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízením, na které se vztahuje jeho plná moc.

*Článek 11*

**Povinnosti dovozců**

1. Dovozci uvedou na trh pouze vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které buď obdržely schválení typu EU nebo které splňují požadavky pro vnitrostátní schválení, nebo díly či vybavení, které plně podléhají požadavkům nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Před uvedením na trh vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které obdržely schválení typu, dovozci ověří, zda je k nim připojena schvalovací dokumentace v souladu s čl. 24 odst. 10, a zda systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesou požadovanou značku schválení typu a jsou v souladu s čl. 8 odst. 8. Jedná-li se o vozidlo, dovozce musí ověřit, zda je k vozidlu připojeno požadované prohlášení o shodě.

3. Domnívají-li se dovozci nebo mají-li důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nejsou v souladu s požadavky tohoto nařízení, zejména že neodpovídají svému schválení typu, nesmějí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek uvést na trh, povolit jejich uvedení do provozu nebo je zaregistrovat, dokud nebudou uvedeny ve shodu. Pokud se navíc domnívají nebo mají důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují závažné nebezpečí, informují o tom výrobce a orgány dozoru nad trhem. U schválených vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků také informují schvalovací orgán, který udělil schválení za tímto účelem.

4. Dovozci uvedou na vozidle, systému, konstrukční části, samostatném technickém celku, dílu nebo zařízení svůj název, svou zapsanou firmu nebo zaregistrovanou ochrannou známku a adresu, na níž je lze kontaktovat, nebo, není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k systému, konstrukční části, samostatnému technickému celku, dílu nebo zařízení.

5. Dovozci zajistí, aby byly k vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku přiloženy pokyny a informace požadované v článku 51, a to v úředním jazyce (úředních jazycích) dotčených členských států.

▼B

6. Dovozci zajistí, aby v době, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

7. Usoudí-li dovozci, že je to s ohledem na závažné nebezpečí, které vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují, vhodné, provedou v zájmu ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů šetření nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, případně vytvoří soupis stížností a stažení z oběhu a o těchto kontrolách průběžně informují distributory.

*Článek 12*

**Povinnosti dovozců, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě nebo představují závažné nebezpečí**

1. Dovozci, kteří se domnívají nebo mají důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, které uvedli na trh, nejsou v souladu s tímto nařízením, přijmou okamžitě nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, nebo je případně stáhnou z trhu nebo z oběhu.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují závažné nebezpečí, dovozci okamžitě informují výrobce a schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem těch členských států, v nichž byly uvedeny na trh. Dovozce je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

▼M5

3. Dovozci po dobu deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, a po dobu pěti let poté, co byl na trh uveden systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, uchovají kopii certifikátu EU schválení typu pro potřeby schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a zajistí, aby schvalovací dokumentace uvedená v čl. 24 odst. 10 byla těmto orgánům na požádání k dispozici.

▼B

4. Na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu předloží dovozci tomuto orgánu všechny informace a dokumentaci nezbytnou k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, jemuž tento orgán snadno porozumí. Na žádost tohoto orgánu s ním dovozci spolupracují na veškerých opatřeních přijatých s cílem vyloučit nebezpečí vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež uvedli na trh.

▼B

*Článek 13*

**Povinnosti distributorů**

1. Distributoři při dodání vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení na trh jednají ve vztahu k požadavkům tohoto nařízení s náležitou péčí.

2. Před dodáním vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku na trh, před jejich registrací nebo uvedením do provozu distributoři ověří, zda vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesou povinné označení nebo značku schválení typu, zda je k nim přiložena požadovaná dokumentace, pokyny a bezpečnostní informace v úředním jazyce (úředních jazycích) členského státu, v němž mají být vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodány na trh, a zda dovozce a výrobce splnili požadavky stanovené v čl. 11 odst. 2, v čl. 11 odst. 4 a v čl. 34 odst. 1 a 2.

3. Distributoři zajistí, aby v době, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jejich soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

*Článek 14*

**Povinnosti distributorů, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě nebo představují závažné nebezpečí**

1. Domnívají-li se distributoři nebo mají-li důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nejsou v souladu s požadavky tohoto nařízení, nesmějí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodat na trh nebo zaregistrovat či uvést do provozu, dokud nebudou uvedeny ve shodu.

2. Distributoři, kteří se domnívají nebo mají důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, jež dodali na trh, zaregistrovali nebo za jejichž uvedení do provozu odpovídají, není v souladu s tímto nařízením, uvědomí o tom výrobce nebo jeho zástupce a zajistí, aby byla podle čl. 9 odst. 1 nebo čl. 12 odst. 1 přijata nápravná opatření nezbytná k zajištění shody tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo případně k jeho stažení z oběhu.

3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují závažné nebezpečí, distributoři okamžitě informují výrobce, dovozce a schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem těch členských států, v nichž byly dodány na trh. Distributor je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

▼B

4. Distributoři na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu zajistí, aby výrobce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 9 odst. 4 nebo aby dovozce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 12 odst. 3. Spolupracují na požádání s tímto orgánem na veškerých opatřeních přijatých v souladu s čl. 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem vyloučit nebezpečí, které představují vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek díl nebo zařízení, jež dodali na trh.

*Článek 15*

**Případy, kdy se povinnosti výrobce vztahují na dovozce a distributory**

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce, na nějž se vztahují povinnosti výrobce podle článků 8 až 10 pokud dovozce nebo distributor dodají na trh nebo zaregistrují vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo odpovídají za jejich uvedení do provozu pod svou firmou nebo ochrannou známkou nebo pokud upraví vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek způsobem, který může ovlivnit jejich soulad s příslušnými požadavky.

*Článek 16*

**Identifikace hospodářských subjektů**

Hospodářské subjekty na žádost pro potřeby schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem po dobu pěti let identifikují:

a) kterýkoli hospodářský subjekt, jenž jim dodal vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;

b) kterýkoli hospodářský subjekt, jemuž dodaly vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení.

KAPITOLA III

**ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**

*Článek 17*

**Požadavky na funkční bezpečnost vozidel**

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních osob v okolním prostředí vozidla.

2. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, včetně požadavků na:

▼B

a) kompaktnost konstrukce vozidel;

b) systémy usnadňující řidiči ovládání vozidla, zejména pokud jde o mechanismus řízení a brzdový systém, včetně nejmodernějších 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, včetně statické elektřiny;

n) zařízení pro ochranu proti podjetí zezadu;

o) boční ochranu;

p) ložné plošiny;

q) tažná zařízení;

r) pneumatiky;

s) systémy proti rozstřiku;

t) zpětný chod;

u) pásy;

v) mechanická spojovací zařízení, včetně ochrany proti chybné instalaci.

3. Konstrukční součásti vozidel, u nichž jsou nebezpečí způsobená elektřinou plně zohledněna v aktech v přenesené pravomoci nebo v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, nepodléhají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/95/EC ze dne 12. prosince 2006 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se elektrických zařízení určených pro používání v určitých mezích napětí ([1]).

([1]) Úř. věst. L 374, 27.12.2006, s. 10.

▼B

4. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jsou použitelné v souladu s přílohou I.

5. S cílem zajistit vysokou úroveň funkční bezpečnosti je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci, které stanoví podrobné technické požadavky na subjekty uvedené v odstavci 2 tohoto článku, případně i včetně zkušebních postupů a mezních hodnot. První takové akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

Tyto podrobné požadavky směřují ke zvýšení nebo alespoň zachování úrovně funkční bezpečnosti, která je stanovena ve směrnicích uvedených v čl. 76 odst. 1 a v článku 77, a zajistí, aby:

a) vozidla s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h dosahovala rovnocenné úrovně funkční bezpečnosti jako motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, pokud jde o výkon brzd a protiblokovacích brzdových systémů;

b) maximální tlak pneumatik nebo pásů na tvrdý povrch vozovky nepřekročil 0,8 MPa.

*Článek 18*

**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) konstrukce ochrany při převrácení (ROPS);

b) ochranné konstrukce proti padajícím předmětům (FOPS);

c) sedadla spolujezdců;

d) vystavení řidiče hladině hluku;

e) sedadlo řidiče;

f) pracovní prostor a přístup do kabiny řidiče, včetně ochrany proti uklouznutí, zakopnutí nebo pádu;

g) vývodové hřídele;

h) ochranu konstrukčních částí pohonu;

i) body ukotvení bezpečnostních pásů;

j) bezpečnostní pásy;

▼B

k) ochranu řidiče proti pronikajícím předmětům (OPS);

l) ochranu řidiče proti nebezpečným látkám;

m) ochranu před kontaktem s částmi nebo materiály o extrémních teplotách;

n) provozní příručku;

o) kontroly, včetně bezpečnosti a spolehlivosti ovládacích systémů a zařízení pro nouzové a automatické zastavení;

p) ochranu proti mechanickému nebezpečí jiného druhu, než je uvedeno v písm. a), b), g) a k), včetně ochrany před drsnými povrchy, ostrými hranami a rohy, prasknutím ohebných potrubí pro tekutiny a nekontrolovaným pohybem vozidla;

q) provoz a údržbu, včetně bezpečného čištění vozidla;

r) kryty a ochranná zařízení;

s) informace, varování a označení;

t) materiály a produkty;

u) baterie.

3. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel a systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jsou použitelné v souladu s přílohou I.

4. S cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti osádky je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci, které stanoví podrobné technické požadavky na prvky uvedené v odstavci 2 tohoto článku, případně i včetně zkušebních postupů a mezních hodnot. První takové akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

Tyto podrobné technické požadavky musí zvýšit nebo alespoň zachovat úroveň bezpečnosti osádky stanovenou ve směrnicích uvedených v čl. 76 odst. 1 a v článku 77, s přihlédnutím k ergonomii (včetně ochrany proti předvídatelnému nesprávnému užití, použitelnosti kontrolních systémů, přístupu k ovládacím prvkům, aby se zamezilo jejich neúmyslné aktivaci, přizpůsobení rozhraní člověk-vozidlo předvídatelným vlastnostem řidiče, vibrací a zásahu obsluhy), stabilitě a požární bezpečnosti.

*Článek 19*

**Požadavky týkající se environmentální výkonnosti**

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizoval vliv na životní prostředí.

▼B

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.

▼M2

3. Platí ustanovení o kategoriích motorů, mezních hodnotách emisí výfukových plynů, zkušebních cyklech, dobách životnosti emisních vlastností, požadavcích na emise výfukových plynů, sledování emisí motorů v provozu a provádění měření a zkoušek, jakož i přechodná ustanovení a ustanovení umožňující rychlé EU schválení typu a uvedení na trh motorů etapy V, obsažená pro nesilniční mobilní stroje v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ([1]) a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na základě uvedeného nařízení.

U traktorů kategorií T2, T4.1 a C2 se pro účely jejich uvedení na trh, registrace nebo uvedení do provozu považují motory o rozsahu výkonu 56–130 kW vyhovující požadavkům etapy IIIB za přechodné motory ve smyslu čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2016/1628.

▼B

4. Mezní hodnoty konkrétních vnějších úrovní hluku nesmí překročit tyto úrovně:

a) 89 dB(A) u traktorů s nenaloženou hmotností v provozním stavu více než 1 500 kg;

b) 85 dB(A) u traktorů s nenaloženou hmotností v provozním stavu maximálně 1 500 kg.

Měly by být měřeny v souladu se zkušebními postupy stanovenými v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 6.

5. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel a systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jsou použitelné v souladu s přílohou I.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci, které se týkají podrobných technických požadavků na hladinu vnějšího hluku, včetně zkušebních postupů, a instalaci

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plynných znečišťujících látek a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 53) [odkaz na zveřejnění tohoto nařízení].

▼B

motorů na vozidle, které byly schváleny, pokud jde o znečišťující emise, a s tím souvisejících ustanovení pro flexibilitu, aby byla zajištěna vysoká úroveň environmentální výkonnosti. První takové akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

Tyto specifické technické požadavky musí vést ke zvýšení nebo alespoň zachování úrovně environmentální výkonnosti, která je stanovena ve směrnicích uvedených v čl. 76 odst. 1 a případně v článku 77.

▼M2

Odchylně od zásady stanovené v druhém pododstavci je Komise oprávněna změnit do 31. prosince 2016 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 ([1]) tak, aby:

a) pro účely EU schválení typu pro traktory kategorií T2, T4.1 a C2 bylo odkladné období stanovené v čl. 11 odst. 4 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 stanoveno na čtyři roky a

b) se flexibilita podle bodu 1.1.1 přílohy V nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 v rámci režimu flexibility podle článku 14 uvedeného nařízení v přenesené pravomoci zvýšila na 150 % pro traktory kategorií T2, T4.1 a C2.

▼B

KAPITOLA IV

**POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU**

*Článek 20*

**Postupy pro EU schválení typu**

1. Žádá-li výrobce o schválení typu úplného vozidla, může zvolit jeden z těchto postupů:

a) postupné schválení typu;

b) jednorázové schválení typu;

c) kombinované schválení typu.

Kromě toho může výrobce zvolit vícestupňové schválení typu.

Pro schválení typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se použije pouze jednorázové schválení typu.

([1]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 ze dne 1. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na environmentální výkonnost a výkonnost pohonné jednotky u zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 16, 23.1.2015, s. 1).

▼B

2. Postupné schválení typu spočívá v postupném získávání celého souboru certifikátů EU schválení typu pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky tvořící část vozidla, jenž vede v závěrečné fázi ke schválení typu úplného vozidla.

3. Jednorázové schválení typu spočívá ve schválení úplného vozidla v jednom kroku.

4. 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.

5. Při vícestupňovém schválení typu jeden nebo více schvalovacích orgánů osvědčuje, že určitý neúplný nebo dokončený typ vozidla vyhovuje, v závislosti na stupni rozpracovanosti, příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům tohoto nařízení.

Vícestupňové schválení typu bude uděleno pro typ neúplného nebo dokončeného vozidla, který odpovídá údajům v dokumentaci uvedené v článku 22 a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze I, a to s ohledem na stav rozpracovanosti vozidla.

6. Schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení může být uděleno pouze poté, co schvalovací orgán ověřil, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje v dané době všechny platné technické požadavky. Zahrnuje dokumentární kontrolu všech požadavků pro schválení typu neúplného vozidla, které je uděleno v rámci vícestupňového postupu schválení typu, a to i v případě, že je uděleno pro jinou kategorii nebo podkategorii vozidla.

7. Výběr schvalovacího postupu neovlivní uplatnitelné základní požadavky, kterým musí schvalované vozidlo vyhovět v době vydání schválení typu úplného vozidla.

8. Komisi je svěřena v souladu s článkem 71 pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se podrobného uspořádání s ohledem na postupy schvalování typu. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

*Článek 21*

**Žádost o schválení typu**

1. Výrobce podává žádost o schválení typu schvalovacímu orgánu.

▼B

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

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

*Článek 22*

**Dokumentace**

1. Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci výrobce.

2. Dokumentace výrobce musí zahrnovat tyto součásti:

a) informační dokument;

b) všechna data, nákresy, fotografie a další informace;

c) v případě vozidel uvedení zvoleného postupu (zvolených postupů) v souladu s čl. 20 odst. 1;

d) jakékoli dodatečné informace požadované schvalovacím orgánem v souvislosti s postupem pro předkládání žádostí.

3. Dokumentace může být dodána na papíře nebo v elektronickém formátu, který je přijatelný pro technickou zkušebnu a schvalovací orgán.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví šablony informačního dokumentu a dokumentace výrobce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

*Článek 23*

**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 v souladu s článkem 22 společně s úplným souborem certifikátů schválení typu požadovaných podle každého z použitelných aktů uvedených v příloze I.

V případě schválení typu systému, konstrukční části 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 schvalovací dokumentace uvedená v článku 22, která obsahuje veškeré příslušné informace v souladu s prováděcími akty přijatými podle tohoto nařízení, které se týkají uvedených použitelných aktů.

▼B

3. V případě kombinovaného schválení typu musí být ke schvalovací dokumentaci připojen jeden či více certifikátů schválení typu vyžadovaných podle každého z použitelných aktů, jejichž seznam je uveden v příloze I, a musí obsahovat, pokud není předkládán žádný certifikát schválení typu, informace vyžadované v souladu s prováděcími předpisy přijatými na základě tohoto nařízení ve vztahu k těmto použitelným aktům.

4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, poskytují se pro účely vícestupňového schválení typu tyto informace:

a) v prvním stupni ty části dokumentace výrobce a certifikáty EU schválení typu, jež jsou důležité pro stav dokončení základního vozidla;

b) ve druhém a dalších stupních ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu, které jsou důležité pro stávající stupeň výroby, a kopie certifikátu EU schválení typu vozidla vydaného na předchozím stupni výroby a veškeré podrobnosti o všech změnách nebo doplňcích provedených výrobcem na vozidle.

Informace uvedené v prvním pododstavci písm. a) a b) tohoto odstavce lze poskytnout v souladu s odstavcem 3.

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.

## KAPITOLA V

## PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU

### *Článek 24*

### Obecná ustanovení

1. Schvalovací orgány nesmějí udělit EU schválení typu, dokud neověří opatření pro shodnost výroby uvedené v článku 28 a shodu typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s platnými požadavky.

2. Schvalovací orgány udělují EU schválení typu v souladu s touto kapitolou.

3. Pokud schvalovací orgán zjistí, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, ačkoli je v souladu s požadovanými ustanoveními, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo může vážně poškodit životní prostředí nebo veřejné zdraví nebo představuje závažné nebezpečí pro osádku, může

▼B

odmítnout udělit EU schválení typu. V tomto 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, jejž prostřednictvím prováděcích aktů stanoví Komise. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

5. Schvalovací orgán zašle pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů pro každý typ vozidla, který schválí, schvalovacím orgánům ostatních členských států certifikát EU schválení typu vozidla i s přílohami, a to do jednoho měsíce od jeho vydání. Kopie může mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.

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, která během předchozího období u systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků 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 jednoho měsíce od obdržení této žádosti kopii vyžádaného certifikátu EU schválení typu i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Kopie může mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.

9. Je-li to vyžadováno Komisí, předloží schvalovací orgán informaci uvedenou v odstavcích 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 vhodně číslovaným či značeným obsahem, aby bylo možno jasně identifikovat všechny stránky, a formát každého dokumentu musí umožňovat uvádění záznamů o následujících krocích při provádění EU schválení typu, zejména data revizí a aktualizací. Schvalovací orgán si ponechá informaci obsaženou ve výrobní dokumentaci, aby byla k dispozici po dobu 10 let po skončení platnosti příslušného schválení.

▼B

*Článek 25*

**Zvláštní ustanovení týkající se certifikátu EU schválení typu**

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:

a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 24 odst. 10;

▼M5

b) list s výsledky zkoušek;

▼B

c) jméno (jména) a podpisový vzor (vzory) osoby (osob) oprávněné (oprávněných) podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku;

d) v případě EU schválení typu úplného vozidla vyplněný vzor prohlášení o shodě.

2. Certifikát EU schválení typu musí být vydán na základě vzoru, který stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

3. U každého typu vozidla schvalovací orgán

a) vyplní všechny rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně přiloženého listu s výsledky zkoušek;

b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;

c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.

Komise stanoví šablonu pro list s výsledky zkoušek uvedený v písmenu a) prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

4. V případě EU schválení typu, u nějž byla v souladu s článkem 35 stanovena omezení ohledně jeho platnosti nebo bylo upuštěno od některých ustanovení tohoto nařízení nebo aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na základě tohoto nařízení, se v certifikátu EU schválení typu tato omezení nebo prominutí uvedou.

5. Pokud se výrobce rozhodne pro postup kombinovaného schválení typu, vyplní schvalovací orgán schvalovací dokumentaci s odkazy na zkušební protokoly stanovené prováděcími akty uvedenými v čl. 27 odst. 1, pro něž není k dispozici žádný certifikát EU schválení typu.

▼B

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. Komise přijme šablonu takového seznamu prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

*Článek 26*

**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 příslušnými akty, jež jsou uvedeny 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 příslušnými akty, jež jsou uvedeny 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 příslušné akty uvedené 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 použití této konstrukční části nebo samostatného technického celku a zvláštní podmínky pro jejich montáž.

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

*Článek 27*

**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.

▼B

Použijí se zkušební postupy uvedené v prvním pododstavci a zvláštní zařízení a nářadí předepsané pro provedení těchto zkoušek, které jsou stanoveny příslušnými akty uvedenými v příloze I.

Formát zkušebního protokolu bude v souladu s obecnými požadavky, které stanovila Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

2. Výrobce dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, kolik je jich podle příslušných aktů uvedených v příloze I 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. Se souhlasem schvalovacího orgánu lze jako alternativu ke zkušebním postupům uvedeným v odstavci 1 použít zkušební metody se simulací, a to na žádost výrobce podanou s přihlédnutím k požadavkům stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 6.

5. Zkušební metody se simulací musí splňovat podmínky v aktech s přenesenou pravomocí přijatých podle odstavce 6.

6. S cílem zajistit, aby výsledky získané prostřednictvím zkoušek se simulací byly stejně důvěryhodné jako výsledky z fyzických zkoušek, je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci týkající se požadavků, které mohou být předmětem zkoušek se simulací, a podmínek, za kterých tyto zkoušky se simulací mají proběhnout. Při přijímání těchto aktů bude Komise jako z vhodného základu vycházet z požadavků a postupů stanovených v příloze XVI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) ([1]).

([1]) Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

*Článek 28*

**Opatření pro shodnost výroby**

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby, v případě potřeby 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 uděluje schválení typu úplného vozidla, přijme nezbytná opatření, jejichž cílem je ověřit, zda jsou prohlášení o shodě vydaná výrobcem v souladu s článkem 33. Za tímto účelem schvalovací orgán ověří, zda je dostatečný počet vybraných prohlášení o shodě v souladu s článkem 33 a zda výrobce přijal vhodná opatření k zajištění správnosti údajů uvedených v prohlášeních o shodě.

3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme s ohledem na toto schválení nezbytná opatření, aby, v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nadále dostatečná k tomu, aby se vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nadále shodovaly se schváleným typem, a zda jsou prohlášení o shodě nadále v souladu s článkem 33.

4. Za účelem ověření, zda se vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek shodují se schváleným typem, může schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, provést jakékoli kontroly nebo zkoušky vyžadované pro EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení.

5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nepoužívají, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů, přestala se používat nebo již nejsou považována za adekvátní, ačkoliv se ve výrobě pokračuje, přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby nebo odejme schválení typu.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71 týkající se podrobných opatření, pokud jde o shodnost výroby. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

KAPITOLA VI

**ZMĚNY EU SCHVÁLENÍ TYPU**

*Článek 29*

**Obecná ustanovení**

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

▼B

Uvedený schvalovací orgán určí, který z postupů stanovených v článku 30 se má použít.

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

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 nezbytné kontroly nebo zkoušky opakovat, vyrozumí o tom výrobce.

Postupy uvedené v článku 30 se uplatní, pouze pokud na základě těchto kontrol nebo zkoušek schvalovací orgán usoudí, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

*Článek 30*

**Revize a rozšíření EU schválení typu**

1. Pokud se změnily údaje zaznamenané ve schvalovací dokumentaci, aniž by bylo nutné opakovat kontroly nebo zkoušky, označí se změna jako „revize“.

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 se údaje ve schvalovací dokumentaci změnily a pokud platí kterékoliv z následujících tvrzení:

a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;

b) změnily se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu, s výjimkou jeho příloh;

c) vstoupí v platnost nové požadavky podle některého z aktů uvedených v příloze I pro schválený typ vozidla nebo schválený systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

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

▼B

3. 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.

4. Změna schválení typu vozidla se nevyžaduje, pokud nové požadavky uvedené v odst. 2 písm. c) nejsou z technického hlediska pro tento typ vozidla důležité nebo se týkají jiných kategorií vozidel, než je kategorie, do které vozidlo patří.

*Článek 31*

**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 24.

KAPITOLA VII

**PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU**

*Článek 32*

**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 použitelné na schválený typ vozidla se stanou závaznými pro dodání na trh, registraci vozidla nebo jeho 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 omezení v souladu s článkem 35 odst. 6;

d) schválení bylo odejmuto podle čl. 28 odst. 5, čl. 44 odst. 1 nebo čl. 47 odst. 4.

▼B

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.

Do jednoho měsíce po obdržení oznámení uvedeného v prvním pododstavci uvědomí schvalovací orgán, jenž vozidlu udělil EU schválení typu, odpovídajícím způsobem 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, jenž udělil EU schválení typu, bez prodlení sdělí všechny důležité informace schvalovacím orgánům ostatních členských států, aby bylo možno případně použít článek 39.

Ve sdělení uvedeném v druhém pododstavci se uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného vozidla.

## KAPITOLA VIII

## PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

### *Článek 33*

### Prohlášení o shodě

1. Výrobce jako držitel schválení typu 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.

Toto prohlášení se vydá kupujícímu zdarma společně s vozidlem. Jeho vydání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobci.

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

▼B

2. Výrobce musí použít vzor pro prohlášení o shodě přijatý Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. Prohlášení o shodě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání. Za tímto účelem prováděcí akty stanoví, že papír používaný na prohlášení musí být chráněn několika ochrannými prvky. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

3. Prohlášení o shodě bude vystaveno v alespoň jednom z úředních jazyků Unie. Kterýkoli členský stát může požádat, aby bylo prohlášení o shodě přeloženo do jeho vlastního úředního jazyka či jazyků.

4. Osoba(y) oprávněná(é) podepsat prohlášení o shodě musí být zaměstnána(y) v organizaci výrobce a musí být řádně pověřena(y) jejím vedením, aby v plném rozsahu nesla(y) právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návrh a konstrukci nebo o shodnost výroby vozidla s předpisy.

5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení nebo v jakémkoli z aktů v přenesené pravomoci přijatém na základě tohoto nařízení.

6. U neúplného nebo dokončeného vozidla vyplňuje výrobce pouze ty body 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 předchozích stupních.

7. V prohlášení o shodě pro vozidla schválená v souladu s čl. 35 odst. 2 se v jeho záhlaví uvede věta „Schválení typu na základě článku 26 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (prozatímní schválení) pro úplná a dokončená vozidla“.

8. V prohlášení o shodě stanoveném v prováděcích aktech podle odstavce 2 pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 37, 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 příloze 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 prohlášení o shodě registračnímu orgánu kteréhokoliv členského státu elektronickými prostředky.

▼B

*Článek 34*

**Povinný štítek s řádným označením vozidel a značka schválení typu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků**

1. Výrobce vozidla opatří každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem povinným štítkem s řádným označením dle požadavků příslušného prováděcího aktu přijatého podle odstavce 3.

2. Výrobce konstrukční části nebo samostatného technického celku, ať už je částí systému či nikoliv, opatří každou konstrukční část nebo samostatný technický celek vyrobený ve shodě se schváleným typem značkou schválení typu požadovanou příslušným prováděcím aktem přijatým na základě tohoto nařízení nebo příslušným nařízením EHK OSN nebo kodexem OECD.

Pokud není taková značka schválení typu požadována, opatří výrobce tuto část nebo celek alespoň svou výrobní nebo obchodní značkou, číslem typu nebo identifikačním číslem.

3. Povinný štítek a EU značka schválení typu musí být ve shodě se vzorem stanoveným Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

KAPITOLA IX

**VÝJIMKY PRO NOVÉ TECHNOLOGIE NEBO NOVÉ KONCEPCE**

*Článek 35*

**Výjimky pro nová technická řešení nebo nové koncepce**

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku obsahující technická řešení nebo koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více akty 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 jedním nebo více akty uvedenými v příloze I;

b) žádost popisuje u nové technologie bezpečnost a dopady na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby byla zajištěna alespoň rovnocenná úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jakou stanoví požadavky, z nichž se požaduje výjimka;

c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že jsou splněny podmínky uvedené v písmeni b).

▼B

3. Udělení tohoto EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka pro nové technologie nebo nové koncepce, podléhá schválení ze strany Komise. Toto schválení bude učiněno prostřednictvím prováděcího aktu. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2.

4. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tom, zda je povolení uděleno, již udělit typu vozidla, na nějž se vztahuje požadovaná výjimka, EU schválení typu, které je však prozatímní a platí 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.

V záhlaví certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě musí být jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní dokumenty s omezenou územní platností. Komise může přijmou prováděcí akty s cílem stanovit harmonizované vzory certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě pro účely tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2.

5. Ostatní schvalovací orgány mohou rozhodnout o přijetí prozatímního schválení písemnou formou, jak je uvedeno v odstavci 4, na svém území.

6. V povolení, které vydává Komise, uvedeném v odstavci 3, se popřípadě rovněž uvede, zda jeho platnost podléhá nějakým omezením. Schválení typu však v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.

7. 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, kdy Komise rozhodla o jeho odmítnutí.

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

*Článek 36*

**Pozdější úprava aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů**

1. Pokud Komise schválí udělení výjimky podle článku 35, okamžitě přijme nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přizpůsobila technickému pokroku.

Pokud se výjimka podle článku 35 týká nařízení EHK OSN, navrhne Komise změnu příslušného nařízení EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

▼B

2. Po změně příslušných aktů se zruší veškerá omezení v rozhodnutí Komise o schválení výjimky.

Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky k úpravě aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, může Komise na žádost členského státu, který schválení udělil, vydat prostřednictvím prováděcího aktu přijatého přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2 rozhodnutí a prodloužit platnost schválení typu.

## KAPITOLA X

## VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH

### *Článek 37*

### Vnitrostátní schválení typu malých sérií

1. Výrobce může požádat o vnitrostátní schválení typu malých sérií typu vozidla v rámci ročních kvantitativních omezení stanovených v příloze II. Tato omezení se vztahují na dodání na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel schváleného typu na trhu každého členského státu v daném roce.

Pro vnitrostátní schválení typu malých sérií může schvalovací orgán, pokud k tomu má rozumné důvody, upustit od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení a jednoho nebo více ustanovení jednoho nebo více aktů uvedených v příloze I, přičemž musí upřesnit odpovídající alternativní požadavky.

2. Alternativní požadavky zmíněné v odstavci 1 zajistí úroveň funkční bezpečnosti a ochranu životního prostředí a bezpečnost osádky, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze I.

3. Pro účely vnitrostátního 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 pro vozidla, jež obdržela schválení typu podle tohoto článku, je navržen podle vzoru uvedeného v čl. 25 odst. 2, ale nesmí být nadepsán „certifikát EU schválení typu vozidla“ a musí specifikovat obsah výjimek udělených v souladu s odstavcem 1. Certifikáty schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem uvedeným v čl. 24 odst. 4.

5. Platnost vnitrostátního schválení typu malých sérií je omezena na území členského státu, jehož schvalovací orgán schválení udělil.

▼B

6. Avšak na žádost výrobce se doporučenou zásilkou nebo elektronickou poštou schvalovacím orgánům členských států určených výrobcem zašle kopie certifikátu schválení typu a jeho příloh.

7. Schvalovací orgány členských států určené výrobcem rozhodnou do tří měsíců od obdržení žádosti uvedené v odstavci 6, zda schválení typu přijmou či nikoliv. Své rozhodnutí pak formálně sdělí schvalovacímu orgánu, jenž udělil vnitrostátní schválení typu malých sérií.

8. Schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu přijmou, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, na jejichž základě bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jejich vlastním požadavkům.

9. Na žádost žadatele o vnitrostátní schválení typu malých sérií, jenž si přeje uvést na trh nebo zaregistrovat vozidlo v jiném členském státě, poskytne schvalovací orgán, který udělil vnitrostátní schválení typu malých sérií, vnitrostátnímu orgánu tohoto jiného členského státu kopii certifikátu schválení typu i se schvalovací dokumentací. Použijí se odstavce 7 a 8.

## KAPITOLA XI

## DODÁNÍ NA TRH, REGISTRACE NEBO UVEDENÍ DO PROVOZU

### *Článek 38*

### Dodání na trh, registrace nebo uvedení vozidel do provozu

1. Aniž jsou dotčeny články 41 a 44, vozidla, pro které je EU schválení typu úplného vozidla povinné nebo pro které získal výrobce takové schválení podle tohoto nařízení, mohou být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 33.

Pokud jde o neúplná vozidla, je dodání takových vozidel na trh nebo jejich uvedení do provozu povoleno, avšak orgány členských států odpovědné za registraci vozidla mohou odmítnout povolení registrace a používání takových vozidel na pozemních komunikacích.

2. Článek 1 se nevztahuje na vozidla určená k užití v ozbrojených silách, v civilní obraně, požární službě a v silách zajišťujících udržování veřejného pořádku ani na vozidla schválená podle článků 37.

▼B

*Článek 39*

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

1. V rámci omezení týkajících se výběhu série a časových omezení uvedených v odstavcích 2 a 4, vozidla odpovídající typu vozidla, jehož EU schválení typu pozbylo platnosti podle článku 32, mohou být dodána na trh, registrována nebo uváděna do provozu.

▼M5

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

▼B

2. Odstavec 1 se uplatní u úplných vozidel po dobu 24 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a u dokončených vozidel po dobu 30 měsíců od uvedeného dne.

3. Výrobce, který si přeje využít odstavce 1, podá žádost příslušnému vnitrostátnímu orgánu každého členského státu, v němž mají být daná vozidla dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu. V této žádosti se uvedou všechny technické a ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splňovala nové požadavky na schválení typu.

Dotyčný vnitrostátní orgán do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodne, zda a v jakém množství povolí registraci těchto vozidel na svém území.

4. Počet vozidel z výběhu série nepřekročí 10 % počtu vozidel zaregistrovaných během předchozích dvou let nebo 20 vozidel na členský stát, podle toho, co je vyšší.

5. V prohlášení o shodě vozidel uvedených do provozu v rámci tohoto postupu musí být proveden zvláštní záznam uvádějící, že se jedná o vozidlo „z výběhu série“.

6. Členské státy zajistí, aby byl účinně sledován počet vozidel, jež mají být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu podle postupu stanoveného v tomto článku.

7. Tento článek se uplatní pouze na přerušení z důvodu ukončení platnosti schválení typu v případě uvedeném v čl. 32 odst. 2 písm. a).

▼B

*Článek 40*

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

1. Konstrukční části a samostatné technické celky mohou být dodávány na trh nebo uváděny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných aktů uvedených v příloze I a jsou řádně označeny v souladu s článkem 34.

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 dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež byly osvobozeny od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení podle článku 35 nebo jsou určeny k montáži na vozidla, na něž se vztahují schválení udělená podle článku 37, týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.

4. Odchylně od odstavce 1 a pokud není v tomto nařízení nebo v jednom z jeho aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení stanoveno jinak, mohou členské státy povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou určeny k montáži na vozidla, u nichž v době jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu nebylo podle tohoto nařízení nebo podle směrnice 2003/37/ES požadováno schválení typu.

KAPITOLA XII

**OCHRANNÉ DOLOŽKY**

*Článek 41*

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

1. Pokud orgány pro dozor nad trhem jednoho členského státu přijaly opatření podle článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008 nebo pokud mají dostatečné důvody se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, na něž se vztahuje toto nařízení, představují závažné nebezpečí pro zdraví či bezpečnost osob nebo pro další oblasti veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení, provedou schvalovací orgány, které udělily povolení, hodnocení, zda dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují všechny požadavky stanovené tímto nařízením. Příslušné hospodářské subjekty v plné míře spolupracují se schvalovacími orgány a orgány pro dozor nad trhem.

▼B

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

Na opatření uvedená v druhém pododstavci tohoto odstavce se použije článek 21 nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Domnívají-li se orgány pro dozor nad trhem, že se neshoda netýká pouze území jejich členského státu, informují Komisi a ostatní členské státy o výsledcích hodnocení a o opatřeních, jejichž provedení žádají od hospodářského subjektu.

3. Hospodářský subjekt u všech nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které uvedl na trh, zaregistroval nebo za jejichž uvedení do provozu odpovídá, zajistí přijetí veškerých vhodných nápravných opatření.

4. Pokud hospodářský subjekt ve lhůtě uvedené v odst. 1 druhém pododstavci nepřijme přiměřená nápravná opatření, přijmou vnitrostátní orgány veškerá vhodná opatření a na trhu svého členského státu zakáží nebo omezí dodávání na trh, registraci nebo uvedení do provozu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků nebo je stáhnou z trhu nebo z oběhu.

5. Vnitrostátní orgány neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o opatřeních uvedených v odstavci 4.

Součástí poskytovaných informací jsou všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné k identifikaci nevyhovujícího vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, údaje o jejich původu, povaze údajné neshody a souvisejícího rizika, povaze a délce trvání opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a stanoviska příslušného hospodářského subjektu. Schvalovací orgány zejména uvedou, zda je důvodem neshody některá z těchto skutečností:

a) vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňují požadavky týkající se zdraví nebo bezpečnosti osob, ochrany životního prostředí nebo dalších oblastí veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení;

b) existují nedostatky v příslušných aktech uvedených v příloze I.

▼B

6. Členské státy do jednoho měsíce uvědomí Komisi a ostatní členské státy o veškerých opatřeních, která přijaly, a sdělí všechny další údaje o neshodě dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s oznámenými vnitrostátními opatřeními sdělí své námitky.

7. Pokud do jednoho měsíce od přijetí informací uvedených v odstavci 6 tohoto článku nepodá žádný jiný členský stát ani Komise námitku k opatření, které členský stát přijal, bude toto opatření vyhodnoceno Komisí podle článku 42.

8. Členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem přijata vhodná omezující opatření, jako je například okamžité stažení daného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku z jejich trhu.

*Článek 42*

**Ochranný postup Unie**

1. Pokud jsou během postupu uvedeného v čl. 41 odst. 3 a 4 vzneseny námitky proti opatření členského státu nebo pokud se Komise domnívá, že je vnitrostátní opatření v rozporu s právními předpisy Unie, provede Komise po konzultaci s členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty neprodleně hodnocení těchto vnitrostátních opatření. Na základě výsledků tohoto hodnocení Komise rozhodne přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2, zda lze vnitrostátní opatření považovat za oprávněné, či nikoli.

Komise oznámí své rozhodnutí všem členským státům a příslušnému hospodářskému subjektu nebo subjektům.

2. Pokud je vnitrostátní opatření považováno Komisí za oprávněné, všechny členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby byly nevyhovující vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek staženy z jejich trhu; členské státy o tom informují Komisi. Je-li vnitrostátní opatření považováno za neoprávněné, dotčený členský stát toto opatření zruší nebo je změní, a to v souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 1.

3. Pokud je vnitrostátní opatření považováno za oprávněné a je přisuzováno nedostatkům v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, Komise navrhne následující vhodná opatření:

a) jedná-li se o akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení, Komise navrhne nezbytné změny dotčeného aktu;

▼B

b) jedná-li se o předpisy EHK OSN, navrhne Komise nezbytné návrhy změny příslušných nařízení EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

*Článek 43*

**Vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které představují závažné nebezpečí**

1. Pokud členský stát po provedení hodnocení podle čl. 41 odst. 1 zjistí, že ačkoli jsou vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky nebo jsou řádně označeny, představují závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo mohou vážně ohrozit životní prostředí nebo veřejné zdraví, nařídí příslušnému hospodářskému subjektu, aby přijal veškerá vhodná opatření a zajistil, aby dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek po uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu již toto nebezpečí nepředstavovaly, nebo aby dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek v přiměřené lhůtě odpovídající povaze rizika stáhl z trhu nebo z oběhu. Dokud výrobce vozidla nepřijme veškerá vhodná opatření, může členský stát registraci těchto vozidel odmítat.

2. U vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku uvedeného v odstavci 1 hospodářský subjekt zajistí, aby byla ve vztahu ke všem těmto vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, které byly uvedeny na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu v Unii, přijata nápravná opatření.

3. Členský stát uvedený v odstavci 1 do jednoho měsíce informuje Komisi a ostatní členské státy o všech dostupných podrobnostech, zejména o údajích nezbytných pro identifikaci dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, původu a dodavatelského řetězce vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, povahy souvisejícího rizika a povahy a o trvání přijatých vnitrostátních opatření.

4. Komise neprodleně konzultuje členské státy a příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty, a zejména schvalovací orgán, který udělil schválení typu, a vyhodnotí opatření přijatá na vnitrostátní úrovni. Na základě tohoto hodnocení Komise rozhodne, zda lze vnitrostátní opatření uvedená v odstavci 1 považovat za oprávněná, či nikoli, a v případě nutnosti navrhne vhodná opatření.

5. Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise o něm neprodleně uvědomí členské státy a příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty.

▼B

*Článek 44*

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

1. Jestliže se nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení neshodují s typem, který byl schválen, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření včetně odejmutí schválení typu, aby byla vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu se schváleným typem.

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.

3. Pokud vnitrostátní schvalovací orgán prokáže, že se nová vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu vydanou v jiném členském státě 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 schvalovací orgán, který vydal EU schválení typu, co nejdříve, nejpozději však do tří měsíců ode dne podání žádosti, nezbytná opatření.

4. Schvalovací orgán požádá schvalovací 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 do shody se schváleným typem v následujících případech:

a) u EU schválení typu vozidla, pokud neshoda vozidla vyplývá výlučně z neshody systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;

b) u vícestupňového schválení typu, pokud 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.

5. Po obdržení takové žádosti přijme dotyčný schvalovací orgán co nejdříve, nejpozději však do tří měsíců ode dne podání žádosti nezbytná opatření, v případě potřeby společně se schvalovacím orgánem, který žádost podal.

▼B

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

Schvalovací orgány se ve lhůtě jednoho měsíce vzájemně informují o každém odejmutí EU schválení typu a o jeho důvodech.

7. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, popírá existenci neshody, o níž byl uvědomen, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Komise je průběžně informována a v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

*Článek 45*

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

1. Části nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování systémů, které mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost, nebudou uvedeny na trh, zaregistrovány ani uvedeny do provozu a budou zakázány, pokud nebyly schváleny schvalovacím orgánem v souladu s čl. 46 odst. 1, 2 a 4.

2. S cílem zajistit jednotné uplatňování odstavce 1, může Komise přijmout prováděcí akty, aby mohla vypracovat seznam takových částí nebo zařízení na základě dostupných informací, a zejména informací poskytnutých členskými státy, které upozorňují na:

a) závažnost rizika, pokud jde o bezpečnost vozidla vybaveného dotyčnými částmi nebo zařízením nebo jeho environmentální výkonnost;

b) případný dopad na spotřebitele a výrobce na trhu s náhradními částmi při stanovení případného požadavku na schválení u částí nebo zařízení podle tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2.

3. Odstavec 1 se nevztahuje na původní části nebo zařízení a na části nebo zařízení, jejichž typ je schválen v souladu s některým z aktů uvedených v příloze I, vyjma případů, kdy se schválení vztahuje k jiným hlediskům než k těm, na něž se vztahuje odstavec 1.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71 jimiž stanoví, které požadavky musí části a zařízení uvedené v odstavci 1 tohoto článku splňovat.

▼B

5. Tyto požadavky mohou být založeny na aktech uvedených v příloze I nebo mohou sestávat ze srovnání částí nebo zařízení s environmentální a bezpečností výkonností původního vozidla nebo případně některé z jeho částí. V obou případech musí tyto požadavky zajistit, aby části nebo zařízení neohrozily fungování těch systémů, jež jsou důležité pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální výkonnost.

*Článek 46*

**Části nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování základních systémů – související požadavky**

1. Pro účely čl. 45 odst. 1 předá výrobce částí nebo zařízení schvalovacímu orgánu žádost, k níž připojí zkušební protokol navržený určenou technickou zkušebnou, jenž osvědčuje, že části nebo zařízení, pro něž je požadováno schválení, splňují požadavky uvedené v čl. 45 odst. 4. Výrobce může předložit pouze jednu žádost na typ a část, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.

Pokud to požaduje příslušný orgán jiného členského státu, zašle schvalovací orgán, jenž povolení udělil, žadateli do jednoho měsíce od obdržení této žádosti kopii požadovaného certifikátu o povolení i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Kopie může mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.

2. Žádost obsahuje podrobnosti o výrobci částí nebo zařízení, typu, označení a číslech částí nebo zařízení, jakož i jméno výrobce vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž jsou tyto části nebo zařízení určena.

Pokud schvalovací orgán dojde při zohlednění zkušebního protokolu a dalších důkazů k závěru, že dotyčné části nebo zařízení splňují požadavky uvedené v čl. 45 odst. 4, vydá povolení opravňující k uvedení těchto částí nebo zařízení na trh a do provozu, s výhradou odst. 4 druhého pododstavce tohoto článku.

Schvalovací orgán vydá výrobci neprodleně certifikát.

3. Komise může přijmout prováděcí akty s cílem stanovit šablonu a systém číslování certifikátu uvedeného v odst. 2 třetím pododstavci tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2.

▼B

4. Výrobce neprodleně uvědomí schvalovací orgán, jenž udělil povolení, o každé změně, jež má vliv na podmínky, za nichž bylo vydáno. Schvalovací orgán rozhodne, zda musí být povolení přezkoumáno nebo opětovně vydáno a zda jsou nezbytné další zkoušky.

Výrobce odpovídá za zajištění toho, že části nebo zařízení jsou vyráběny za podmínek, za nichž bylo povolení vydáno, a aby tak byly vyráběny i nadále.

5. 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.

6. Schvalovací orgány z různých členských států oznámí jakoukoli neshodu v souvislosti s povolením uvedeným v odst. 2 druhém pododstavci Komisi. Komise po konzultaci se schvalovacími orgány přijme odpovídající opatření k vyřešení neshody, případně včetně požadavku na odejmutí povolení.

7. Dokud nebyl vypracován seznam zmíněný v čl. 45 odst. 2, mohou členské státy zachovat vnitrostátní ustanovení vztahující se na části nebo zařízení, jež mohou mít dopad na správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho environmentální výkonnost.

*Článek 47*

**Stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z oběhu**

1. Pokud je výrobce, jenž obdržel EU schválení typu úplného vozidla, povinen v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 stáhnout z oběhu vozidla, jež byla uvedena na trh, zaregistrována nebo za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek namontovaný na vozidle představují závažné nebezpečí pro bezpečnost, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, ať už byly řádně schváleny v souladu s tímto nařízením nebo nikoli, nebo protože část, která není předmětem zvláštních požadavků podle právních předpisů týkajících se schválení typu, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, neprodleně o tom uvědomí schvalovací orgán, který schválení vozidla udělil.

▼B

2. Pokud je výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jenž obdržel EU schválení typu, povinen v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 stáhnout z oběhu systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež byly uvedeny na trh nebo za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože představují závažné nebezpečí pro bezpečnost, bezpečnost při práci, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, ať už byly řádně schváleny v souladu s tímto nařízením nebo nikoli, uvedený výrobce o tom okamžitě informuje schvalovací orgán, jenž udělil příslušné schválení.

3. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných nápravných opatření k odvrácení závažného nebezpečí uvedeného v odstavcích 1 a 2. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená nápravná opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Schvalovací orgány zajistí, aby tato nápravná opatření byla v jejich členských státech řádně provedena.

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

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 jednoho měsíce od tohoto odejmutí doporučeným dopisem nebo rovnocenným elektronickým prostředkem oznámí výrobci, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

*Článek 48*

**Oznámení rozhodnutí a dostupných opravných prostředků**

1. Ve veškerých rozhodnutích učiněných na základě tohoto nařízení a ve veškerých rozhodnutích o odmítnutí nebo odejmutí EU schválení typu, odmítnutí registrace, o zákazu nebo omezení uvedení na trh, registrace nebo uvedení vozidla do provozu nebo která vyžadují stažení vozidla z trhu, musí být uvedeny podrobné důvody, na nichž jsou založena.

2. 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.

▼B

KAPITOLA XIII

**MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY**

*Článek 49*

**Předpisy EHK OSN potřebné pro EU schválení typu**

1. Předpisy EHK OSN a jejich změny, pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila a jež jsou uvedeny v příloze I tohoto nařízení, nebo akty v přenesené pravomoci na základě tohoto nařízení jsou součástí požadavků v rámci EU schválení typu vozidla.

2. Schvalovací orgány členských států přijímají schválení udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN uvedenými v odstavci 1 a případně odpovídající značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu udělených podle tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

3. Pokud Unie hlasovala pro předpisy EHK OSN nebo jejich změny pro účely EU schválení typu vozidla, přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, aby stanovila povinné uplatňování těchto předpisů EHK OSN nebo jejich změn a aby mohla případně pozměnit přílohu I tohoto nařízení nebo případně akty v přenesené pravomoci přijaté na základě tohoto nařízení.

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

Komise přijme zvláštní akty v přenesené pravomoci, v nichž uvede povinné uplatňování předpisů EHK OSN.

*Článek 50*

**Uznávání protokolů o zkouškách OECD pro účely EU schválení typu**

1. Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky stanovené v tomto nařízení, může v případě, kdy toto nařízení odkazuje na kodexy OECD, EU schválení typu vycházet z úplného protokolu o zkouškách vystaveného na základě normalizovaných kodexů OECD, a to jako alternativa k protokolům o zkouškách vystaveným podle tohoto nařízení nebo podle aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

2. Má-li být protokol o zkouškách OECD uvedený v odstavci 1 použitelný pro účely EU schválení typu, musí být schválen v souladu s dodatkem 1 k rozhodnutí Rady OECD ze dne 1. února 2012 o revizi norem OECD pro úřední zkoušky zemědělských a lesnických traktorů v platném znění.

▼B

KAPITOLA XIV

## POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

*Článek 51*

### Informace určené pro uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout technické informace o údajích stanovených v tomto nařízení nebo v jeho aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, jež se odchylují od údajů schválených schvalovacím orgánem.

2. Pokud tak akt v přenesené pravomoci nebo prováděcí akt přijatý na základě tohoto nařízení stanoví, zpřístupní výrobce uživatelům veškeré důležité informace a nezbytné pokyny popisující všechny zvláštní podmínky nebo omezení spojená s použitím vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

3. Informace uvedené v odstavci 2 musí být dodány v úředním jazyce (úředních jazycích) členských států, kde má být vozidlo uvedeno na trh, zaregistrováno nebo uvedeno do provozu. Po přijetí schvalovacím orgánem musí být uvedeny v příručce uživatele.

*Článek 52*

### 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 aktech v přenesené pravomoci nebo v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro konstrukční části a samostatné technické celky nebo k získání povolení podle článku 45.

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. 26 odst. 4 obsahuje omezení použití nebo zvláštní podmínky pro montáž nebo obojí, poskytne výrobci vozidla o této věci veškeré podrobné informace.

Pokud tak akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení 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.

▼B

KAPITOLA XV

## PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ

*Článek 53*

### Povinnosti výrobce

1. Výrobci poskytnou autorizovaným obchodním zástupcům, opravnám a samostatným provozovatelům nediskriminační přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách, za použití standardizovaného formátu, a to snadným a rychle dostupným způsobem. Tato povinnost neplatí, pokud vozidlo bylo schváleno jako malosériové vozidlo.

Software, který má rozhodující význam pro správné fungování bezpečnostního a environmentálního kontrolního systému, má být chráněn před neoprávněnými manipulacemi. Jakékoli využívání těchto systémů, jež je potřebné pro opravy a údržbu, nebo je přístupné pro autorizované obchodní zástupce nebo opravny, musí být však také zpřístupněno nediskriminačním způsobem pro samostatné provozovatele.

2. Do doby, než Komise přijme standardizovanou normu pro poskytování informací uvedených v odstavci 1, zpřístupňují se tyto informace konzistentním způsobem, aby je mohli bez větší námahy zpracovat samostatní provozovatelé.

Výrobci poskytnou autorizovaným obchodním zástupcům, opravnám a samostatným provozovatelům nediskriminační přístup ke školicím materiálům a příslušným pracovním nástrojům. Tento přístup zahrnuje, podle okolností, odpovídající odborné školení zaměřené na stahování softwaru, řízení diagnostických chybových kódů a používání pracovních nástrojů.

3. Aniž je dotčen odstavec 1, zahrnují tam uvedené informace:

a) typ traktoru a jeho verze;

b) jednoznačné identifikační číslo vozidla;

c) příručky k obsluze včetně záznamů o opravách a údržbě a harmonogramů servisních kontrol;

d) technické manuály a technické servisní bulletiny;

e) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);

f) schémata zapojení;

g) diagnostické chybové kódy, včetně specifických kódů výrobce;

h) veškeré informace potřebné k instalaci nového nebo aktualizovaného softwaru týkajícího se nového vozidla nebo typu vozidla (například softwarové číslo dílu);

▼B

i) informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované jejich prostřednictvím;

j) informace o zaznamenávání údajů, údaje o zkouškách a jakékoli další technické informace (např. údaje o obousměrném monitorování, pokud se hodí pro použitou technologii);

k) standardní pracovní jednotky nebo lhůty pro opravy a údržbu, pokud jsou zpřístupněny, buď přímo nebo prostřednictvím třetí strany, autorizovaným obchodním zástupcům výrobců a opravnám.

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 výrobci nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení.

7. Pro účely projektování a výroby vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem poskytnou výrobci informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému zúčastněnému výrobci 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 podle tohoto článku.

V případě, že takové informace nejsou dostupné nebo nejsou v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na základě tohoto nařízení, které jsou platné v době podání žádosti o EU schválení typu nebo o vnitrostátní schválení typu, výrobce je dodá do šesti měsíců od data schválení.

▼B

Komise může přijmout prováděcí akt s cílem stanovit šablonu certifikátu o přístupu k systému OBD vozidla a informacím o opravách a údržbě vozidla, který poskytne schvalovacímu orgánu důkaz o dodržení podmínek. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2.

9. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během lhůty uvedené v odst. 8 druhém pododstavci 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. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými stanoví podrobnosti požadavků 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.

13. Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci podle odstavce 12 upraví požadavky na poskytování informací stanovené v tomto článku, včetně technických specifikací týkajících se způsobů poskytování informací, aby byly proporcionální, a to zejména s ohledem na specifický případ poměrně malého objemu výroby vozidla daného typu, s přihlédnutím k limitům pro vozidla v malých sériích, jak jsou uvedeny v příloze II. V řádně odůvodněných případech může taková úprava vést k osvobození od povinnosti poskytovat informace ve standardizované podobě. V každém případě musí být případnou úpravou nebo výjimkou zajištěno dosažení cílů tohoto článku.

*Článek 54*

**Povinnosti s ohledem na více držitelů schválení typu**

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

▼B

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

*Článek 55*

**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, k pracovním nástrojům a kurzům odborné přípravy, na které se vztahuje toto nařízení. Poplatek není považován za přiměřený nebo úměrný, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný subjekt využívá.

2. 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 56*

**Fórum pro přístup k informacím o vozidle**

Oblast působnosti činností prováděných Fórem pro přístup k informacím o vozidle, jež byla stanovena v souladu s čl. 13 odst. 9 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla ([1]), musí být rozšířena o vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení.

Na základě důkazů o úmyslném či neúmyslném zneužití informací o systému OBD a opravách a údržbě vozidla bude Fórum uvedené v prvním pododstavci radit Komisi, jaká opatření má proti takovému zneužití informací přijmout.

KAPITOLA XVI

**URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN**

*Článek 57*

**Požadavky na technické zkušebny**

1. Určující schvalovací orgány zajistí, aby před tím, než určí technickou zkušebnu podle článku 59, tato technická zkušebna splňovala požadavky stanovené v odstavcích 2 až 9 tohoto článku.

([1]) Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

▼B

2. Aniž je dotčen čl. 60 odst. 1, zřizuje se technická zkušebna podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.

3. Technická zkušebna musí být subjektem třetí strany, nezávislým na postupech navrhování, výroby, dodávání nebo údržby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jenž posuzuje.

Subjekt, který je součástí hospodářského sdružení nebo profesního svazu zastupujícího podniky, jež se podílejí na navrhování, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které tento subjekt posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky, lze považovat za subjekt vyhovující požadavkům prvního pododstavce, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

4. Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění těch kategorií činností, k nimž jsou určeni v souladu s čl. 59 odst. 1, nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají nebo udržují vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež posuzují, a nesmí být ani stranami, které se těmito činnostmi zabývají. Tím není vyloučeno používání posuzovaných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků k osobním účelům.

Technická zkušebna zajistí, aby činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrozily důvěrnost, objektivitu a nestrannost těch kategorií činností, k nimž byla určena.

5. Technická zkušebna a její zaměstnanci provádějí kategorie činností, které jim byly svěřeny, na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům ani stimulům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, a to zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

6. Technická zkušebna musí být schopna provádět všechny kategorie činností, jež jí byly svěřeny v souladu s čl. 59 odst. 1, a musí ke spokojenosti schvalovacího orgánu, který ji určil, prokázat, že má:

a) pracovníky s odpovídající kvalifikací, specifickými technickými znalostmi a odborným vzděláním a dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů;

▼B

b) popisy postupů týkajících se kategorií činností, o jejichž svěření se uchází, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;

c) postupy pro provádění kategorií činností, o jejichž svěření se uchází, které řádně zohledňují míru složitosti technologie daného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu, a

d) prostředky nezbytné k tomu, aby mohla náležitě plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, o jejichž svěření se uchází, a aby mohla mít přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

Kromě toho musí určujícímu schvalovacímu orgánu prokázat, že vyhovuje normám stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatým podle článku 61, jež jsou pro určené činnosti relevantní.

7. Musí být zaručena nestrannost technické zkušebny, jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a důvěryhodnost ve vztahu ke kategoriím činností, jejichž výkonem jsou pověřeni.

8. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti týkající se jejích činností, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

9. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, s výjimkou styku s příslušným určujícím schvalovacím orgánem, nebo pokud to vyžadují právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se uvedený článek provádí. Vlastnická práva jsou chráněna.

*Článek 58*

**Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben**

1. Technická zkušebna může zadat některé ze svých činností, jež jí byly svěřeny v souladu s čl. 59 odst. 1, subdodavateli nebo pobočce pouze se souhlasem určujícího schvalovacího orgánu.

▼B

2. Pokud technická zkušebna zadá specifické úkoly související s kategoriemi činností, jež jí byly svěřeny, subdodavateli nebo pobočce, zajistí, aby subdodavatel nebo pobočka splnili požadavky stanovené v článku 57, a informuje o tom odpovídajícím způsobem určující schvalovací orgán.

3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené kterýmkoli z jejích subdodavatelů nebo poboček bez ohledu na to, kde jsou usazeny.

4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu schvalovacího orgánu, který ji určil, příslušné doklady týkající se posouzení způsobilosti subdodavatele nebo pobočky a úkolů, jež provádějí.

*Článek 59*

**Určení technických zkušeben**

1. Technické zkušebny jsou určeny pro jednu nebo více z těchto kategorií činností, v závislosti na oblasti jejich působnosti:

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 II, kde jsou tyto zkoušky 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.

2. Schvalovací orgán může být určen jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1.

3. Technické zkušebny ze třetí země, jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 60, mohou být oznámeny pro účely článku 63, pouze pokud je toto schválení technické zkušebny stanoveno v rámci dvoustranné dohody mezi Unií a dotyčnou třetí zemí. Nesmí to zabránit technické zkušebně zřízené podle vnitrostátního práva členského státu v souladu s čl. 57 odst. 2, aby si zřídila pobočku ve třetích zemích, pokud jsou pobočky přímo řízeny a kontrolovány určenou technickou zkušebnou.

▼B

*Článek 60*

***Akreditované* interní *technické zkušebny výrobce***

1. Akreditovaná interní technická zkušebna výrobce může být určena pouze pro činnosti kategorie A s ohledem na technické požadavky, u kterých je v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení umožněno vlastní zkoušení. Uvedená technická zkušebna musí tvořit samostatnou a oddělenou součást daného podniku a nesmí se podílet na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.

2. Akreditovaná interní technická zkušebna musí splňovat následující požadavky:

a) vedle toho, že je určena schvalovacím orgánem členského státu, musí být akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s normami a postupem uvedeným v článku 61 tohoto nařízení;

b) akreditovaná interní technická zkušebna a její zaměstnanci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a dokládají ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;

c) akreditovaná interní technická zkušebna a ani její zaměstnanci nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu ke kategoriím činností, jejichž výkonem byly pověřeni;

d) akreditovaná interní technická zkušebna poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.

3. Akreditovaná interní technická zkušebna se pro účely článku 63 neoznamuje Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne podnik, jehož tvoří součást, nebo vnitrostátní akreditační orgán určujícímu schvalovacímu orgánu na žádost tohoto orgánu.

*Článek 61*

**Výkonností normy a postupy pro posuzování technických zkušeben**

S cílem zajistit, aby tyto zkušebny splňovaly stejně vysokou úroveň výkonnostních norem ve všech členských státech, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, kterými stanoví normy, jež musí technické zkušebny dodržovat, a postupy pro jejich posuzování v souladu s článkem 62 a jejich akreditaci v souladu s článkem 60.

▼B

*Článek 62*

**Posouzení kvalifikace technických zkušeben**

1. Určující schvalovací orgán vypracuje hodnotící zprávu prokazující, že technická zkušebna, jež se uchází o poskytování služeb, byla posouzena z hlediska souladu s požadavky tohoto nařízení a akty v přenesené pravomoci přijatými na základě tohoto nařízení. 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 aktu v přenesené pravomoci přijatém podle článku 61. U hodnotící zprávy se nejméně každé tři roky provede přezkum.

3. Hodnotící zpráva se na požádání zašle Komisi. V takových případech, pokud není hodnocení založeno na certifikátu o akreditaci vydaném vnitrostátním akreditačním orgánem, dokládajícím, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení, předloží určující schvalovací orgán Komisi listinné důkazy dokládající způsobilost technické zkušebny a přijatá opatření, která zajišťují, že je technická zkušebna pravidelně sledována určujícím schvalovacím orgánem a že splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

4. Schvalovací orgán, jehož cílem je být určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 59 odst. 2, zdokumentuje shodu formou posouzení, jež provádějí inspektoři nezávislí na činnosti, jež se posuzuje. Tito auditoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.

5. Akreditovaná interní technická zkušebna musí být v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto článku.

*Článek 63*

**Postupy pro oznámení**

1. Členské státy oznámí Komisi u každé technické zkušebny, kterou určily, název, adresu, včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností a také veškeré další změny tohoto určení. V oznámení je uvedeno, pro jaké položky uvedené v příloze I jsou technické zkušebny určeny.

2. Technické zkušebny mohou provádět činnosti uvedené v čl. 59 odst. 1 jménem určujícího schvalovacího orgánu, který odpovídá za schválení typu pouze tehdy, pokud byly předem oznámeny Komisi v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.

▼B

3. Táž technická zkušebna může být určena několika určujícími schvalovacími orgány a oznámena členskými státy těchto schvalovacích orgánů bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, jež budou vykonávat v souladu s čl. 59 odst. 1.

4. Komisi musí být oznámeny jakékoli další relevantní změny týkající se určení.

5. Pokud je třeba při použití aktu uvedeného v příloze I určit zvláštní organizaci nebo příslušný subjekt provádějící činnost, jež není zahrnuta do činností, na něž se vztahuje čl. 59 odst. 1, je třeba učinit oznámení podle tohoto článku.

6. Komise zveřejní na své internetové stránce seznam technických zkušeben a podrobné údaje o těchto zkušebnách oznámených v souladu s tímto článkem.

*Článek 64*

**Změny týkající se určení**

1. Pokud určující schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že určená technická zkušebna již nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Členský stát, který tuto skutečnost technické zkušebně oznámil, neprodleně podá zprávu také Komisi. Komise odpovídajícím způsobem upraví informace zveřejněné podle čl. 63 odst. 6.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, učiní určující schvalovací orgán příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se uvedené technické zkušebny buď zpracovány jinou technickou zkušebnou, nebo aby byly na vyžádání k dispozici příslušným určujícím schvalovacím orgánům nebo orgánům pro dozor nad trhem.

*Článek 65*

**Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben**

1. Komise prošetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti technické zkušebny nebo o tom, zda technická zkušebna nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou jí uloženy.

2. Členský stát, v němž sídlí určující schvalovací orgán předloží Komisi na vyžádání veškeré informace týkající se odůvodnění určení nebo toho, že je určení dotčené technické zkušebny nadále platné.

▼B

3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.

4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo přestala splňovat požadavky na své určení, informuje o tom odpovídajícím způsobem členský stát, v němž se nachází určující schvalovací orgán, s cílem přijmout ve spolupráci s tímto členským státem nezbytná nápravná opatření, včetně případného zrušení určení.

*Článek 66*

**Provozní povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny provádějí kategorie činností, pro které byly určeny, jménem určujícího schvalovacího orgánu a v souladu s hodnotícími a zkušebními postupy stanovenými v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze I.

Technické zkušebny dohlížejí na provádění zkoušek potřebných ke schválení nebo kontrol, jak jsou uvedeny v tomto nařízení nebo v některém z aktů uvedených v příloze I, nebo tyto činnosti samy provádějí, s výjimkou případů, u nichž jsou povoleny alternativní postupy. Technické zkušebny nemohou provádět zkoušky, posouzení ani kontroly, k nimž nejsou řádně určeny svým schvalovacím orgánem.

2. Technické zkušebny vždy:

a) umožní svým určujícím schvalovacím orgánům, aby při posuzování shody podle potřeby osvědčily způsobilost technické zkušebny, a

b) aniž je dotčen čl. 57 odst. 9 a článek 67, poskytnou jejich určující schvalovací orgány veškeré informace o jejich kategoriích činností spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, které mohou být požadovány.

3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, podá o tom zprávu určujícímu schvalovacímu orgánu, aby tento orgán nařídil výrobci přijmout vhodná nápravná opatření a aby nevydával certifikát schválení typu, dokud nebudou přijata vhodná nápravná opatření v souladu s požadavky schvalovacího orgánu.

4. Pokud v průběhu sledování shodnosti výroby po vydání certifikátu schválení typu technická zkušebna, jež jedná jménem určujícího schvalovacího orgánu, zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek již nejsou v souladu s tímto nařízením, podá o tom zprávu svému určujícímu schvalovacímu orgánu. Schvalovací orgán přijme vhodná opatření podle článku 28.

▼B

*Článek 67*

**Informační povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny informují určující schvalovací orgán o:

a) veškerých zjištěných případech neshody, které mohou vyžadovat odmítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu schválení typu;

b) všech okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky jejich určení;

c) všech žádostech o informace, které obdržely od orgánů pro dozor nad trhem a jež se týkají jejich činností.

2. Na žádost svého určujícího schvalovacího orgánu poskytnou technické zkušebny informace o činnostech, které provádějí v rámci působnosti svého určení, a o jakékoli další prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

KAPITOLA XVII

**PROVÁDĚCÍ AKTY A AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI**

*Článek 68*

**Prováděcí akty**

Za účelem dosažení cílů tohoto nařízení a za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 69 odst. 2 prováděcí akty, které stanoví následující prováděcí opatření:

a) šablony pro informační dokument a dokumentaci podle článku 22;

b) systém číslování certifikátů EU schválení typu podle čl. 24 odst. 4;

c) šablonu pro certifikát EU schválení typu podle čl. 25 odst. 2;

d) šablonu pro list s výsledky zkoušek přiložený k certifikátu EU schválení typu podle čl. 25 odst. 3 písm. a);

e) šablonu seznamu použitelných požadavků nebo aktů podle čl. 25 odst. 6;

f) obecné požadavky týkající se formátu zkušebního protokolu uvedeného v čl. 27 odst. 1;

g) vzor prohlášení o shodě podle čl. 33 odst. 2;

h) vzor značky EU schválení typu uvedený v článku 34;

▼B

i) povolení k udělení EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka pro nové technologie nebo nové koncepce podle čl. 35 odst. 3;

j) šablony certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě pro nové technologie nebo nové koncepce uvedené v čl. 35 odst. 4;

k) povolení vydaná členským státům k prodloužení platnosti schválení typu podle čl. 36 odst. 2;

l) seznam dílů nebo zařízení podle čl. 45 odst. 2;

m) šablonu a systém číslování certifikátu uvedeného v čl. 46 odst. 3, jakož i veškeré aspekty související s postupem schvalování uvedeným v tomto článku;

n) šablonu certifikátu prokazujícího dodržení podmínek schvalovacímu orgánu podle čl. 53 odst. 8.

*Článek 69*

**Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – zemědělská vozidla“ (TC-AV). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

*Článek 70*

**Změna příloh**

Aniž jsou dotčena jiná ustanovení tohoto nařízení týkající se změny jeho příloh, je Komisi rovněž svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71, pokud jde o změny přílohy I, s cílem zavést odkazy na regulační akt a vzít v úvahu opravy.

*Článek 71*

**Výkon přenesení pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

▼M5

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 4, čl. 19 odst. 6, čl. 20 odst. 8, čl. 27 odst. 6, čl. 28 odst. 6, čl. 45 odst. 4, čl. 49 odst. 3, čl. 53 odst. 12 a článcích 61 a 70 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 22. března 2013. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesené pravomoci nejpozději 22. června 2022 a devět měsíců před koncem každého následujícího pětiletého období.

▼B

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 4, čl. 19 odst. 6, čl. 20 odst. 8, čl. 27 odst. 6, čl. 28 odst. 6, čl. 45 odst. 4, čl. 49 odst. 3, čl. 53 odst. 12 a článcích 61 a 70 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 4, čl. 19 odst. 6, čl. 20 odst. 8, čl. 27 odst. 6, čl. 28 odst. 6, čl. 45 odst. 4, čl. 49 odst. 3, čl. 53 odst. 12 a článků 61 a 70 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropská parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

## KAPITOLA XVIII

## ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

### *Článek 72*

### Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na základě tohoto nařízení ze strany hospodářských subjektů. Učiní všechna nezbytná opatření, aby bylo zajištěno uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi do 23. března 2015 a neprodleně ji informují o jakýchkoli případných změnách těchto ustanovení.

2. Typy porušení tohoto nařízení, jež podléhají sankcím, zahrnují:

a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;

b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;

c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení, odmítnutí udělení nebo k odejmutí schválení typu;

d) používání odpojovacích zařízení;

e) odmítnutí zpřístupnit informace;

▼B

f) hospodářské subjekty, které uvádějí na trh vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky podléhající schválení bez tohoto schválení, nebo které s tímto úmyslem falšují doklady nebo označení.

*Článek 73*

**Přechodná ustanovení**

1. Aniž jsou dotčena jiná ustanovení tohoto nařízení, tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné EU schválení typu udělené systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům před 1. lednem 2016.

2. Schvalovací orgány nadále mohou těmto vozidlům, konstrukčním částem a samostatným technickým celkům uvedeným v odstavci 1 udělovat rozšíření schválení v souladu se směrnicí 2003/37/ES a jakoukoliv ze směrnic uvedených v čl. 76 odst. 1. Tato schválení však nemohou být použita pro účely získání schválení typu úplného vozidla podle tohoto nařízení.

3. Odchylně od tohoto nařízení mohou být nové systémy, konstrukční části, samostatné technické celky nebo vozidla typů, které obdržely schválení typu úplného vozidla podle směrnice 2003/37/ES, i nadále zaregistrovány, uváděny na trh nebo do provozu až do 31. prosince 2017. Nová vozidla typů, které nepodléhají schválení typu podle směrnice 2003/37/ES, mohou být i nadále zaregistrována nebo uváděna do provozu do tohoto data v souladu s právními předpisy členského státu, v němž dojde k uvedení do provozu nebo k registraci.

Vnitrostátní orgány nesmějí v takovém případě zakazovat, omezovat nebo bránit registraci, uvádění na trh nebo uvádění do provozu vozidel, která vyhovují schválenému typu.

▼M6

———

———

▼B

*Článek 76*

**Zrušení**

▼M5

1. Aniž je dotčen čl. 73 odst. 2 tohoto nařízení, směrnice 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, 2003/37/ES, 2008/2/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 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2016.

▼B

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.

▼B

*Článek 77*

**Změna směrnice 2006/42/ES**

V čl. 1 odst. 2 písm. e) směrnice 2006/42/ES se první odrážka nahrazuje tímto:

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

*Článek 78*

**Vstup v platnost a použitelnost**

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

2. Použije se ode dne 1. ledna 2016.

Ode dne 22. března 2013 nesmí vnitrostátní orgány odmítnout udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla, nebo zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení nového vozidla do provozu, jestliže o to výrobce požádá, pokud toto vozidlo vyhovuje tomuto nařízení a aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům přijatým na jeho základě.

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

▼B

*PŘÍLOHA I*

**SOUPIS POŽADAVKŮ PRO EU SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA**

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 1 | 17.2(a) | Kompaktnost konstrukce vozidla | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 2 | 17.2(b) | Maximální konstrukční rychlost, regulátor otáček a omezovače rychlosti | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 3 | 17.2(b) | Brzdná zařízení a spojení s brzdami přívěsného vozidla | RVBR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4 | 17.2(b) | Řízení pro rychle jedoucí traktory | RVFSR (na základě EHK 79 REV [nové číslo]) | Y | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | I | NA | NA | NA | NA |
| 5 | 17.2(b) | Řízení | RVFSR | Y | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | I | NA | NA | NA | NA | NA |
| 6 | 17.2(b) | Rychloměr | ►**M3** RVFSR ◄ | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 7 | 17.2(c) | Pole výhledu a stíračů čelního skla | RVFSR (na základě EHK 71 REV. 1) | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 8 | 17.2(c) | Zasklení | RVFSR (na základě EHK 43 Rev2 zm.3 dopl.1) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 9 | 17.2(c) | Zpětná zrcátka | RVFSR | Y | X | X | X | X | ►M3 X ◄ | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 10 | 17.2.(c) | Informační systémy řidiče | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 11 | 17.2(d) | Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci a jejich zdroje světla | RVFSR (na základě EHK 3 Rev3 zm. 1 dopl. 11; EHK 4 Rev4 dopl. 14; EHK 5 dopl. 7 k sérii změn 02; EHK 6 Rev4 dopl. 17; EHK 7 Rev4 dopl. 15; EHK 19 Rev5 dopl. 1; EHK 23 Rev2 dopl. 15; EHK 31 dopl. 7 k sérii změn 02; EHK 37 dopl. 36 k sérii změn 03; EHK 38 Rev2 dopl. 14; EHK 98 Rev1 dopl. 11; | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| | | | EHK 99 dopl. 6 k původní verzi nařízení; EHK 112 série změn 01; EHK 113 dopl. 9 k původní verzi nařízení) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 17.2(d) | Zařízení pro osvětlení | RVFSR (na základě EHK 86 zm. [nové číslo]) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 13 | 17.2(e) | Ochrana cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrky hlavy, bezpečnostních pásů, dveří vozidla | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 14 | 17.2(f) | Vnějšek vozidla a příslušenství | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 15 | 17.2(g) | Elektromagnetická kompatibilita | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 16 | 17.2(h) | Zvukové výstražné zařízení | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 17 | 17.2(i) | Systémy vytápění | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | ►M3 X ◄ | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 18 | 17.2(j) | Zařízení bránící neoprávněnému použití | RVFSR | Y (pouze pro kategorie T a C) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |
| 19 | 17.2(k) | Tabulka s registračním číslem | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 20 | 17.2(k) | Povinný štítek a označení | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 21 | 17.2(l) | Rozměry a hmotnost přívěsného vozidla | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 22 | 17.2(l) | Maximální hmotnost naloženého vozidla | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 23 | 17.2(l) | Přídavná závaží | RVFSR | | X | X | X | X | ►M3 X ◄ | ►M3 X ◄ | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 24 | 17.2(m) | Bezpečnost elektrických systémů | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 25 | 17.2(a), 17.2 (m), 8.2(l) | Palivová nádrž | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 26 | 17.2(n) | Zařízení pro ochranu proti podjetí zezadu | RVFSR | | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | X | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 27 | 17.2(o) | Boční ochrana | RVFSR | | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | NA | NA |
| 28 | 17.2(p) | Ložné plošiny | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 29 | 17.2(q) | Tažná a závěsná zařízení | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 30 | 17.2(r) | Pneumatiky | RVFSR (na základě EHK 106 zm. 5 dopl. 6) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ►M3 X ◄ | ►M3 X ◄ | X | X | X | X |
| 31 | 17.2(s) | Systémy proti rozstřiku | RVFSR | Y | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | X | NA | NA | NA | X | NA | NA |
| 32 | 17.2(t) | Zpětný chod | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 33 | 17.2(u) | Pásy | RVFSR | | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 34 | 17.2(v) | Mechanická spojovací zařízení | RVFSR | | X | X | X | X | X | ►M3 X ◄ | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 35 | 18.2(a) | ROPS | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 3, v platném znění) | | X | X | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA | NA | NA |
| 36 | 18.2(a) | ROPS (s pásy) | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 8, v platném znění) | | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | X | NA | NA | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 37 | 18.2(a) | ROPS (statické zkoušky) | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 4, v platném znění) | | X | X | NA | NA | NA | NA | NA | NA | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 38 | 18.2(a) | Vepředu umístěný ROPS (úzkorozchodné traktory) | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platného v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 6, v platném znění) | | NA | NA | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA | X | X | ►**M4** X ◄ | ►**M4** X ◄ | NA | NA | NA | NA |
| 39 | 18.2(a) | Vzadu umístěný ROPS (úzkorozchodné traktory) | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 7, v platném znění) | | NA | NA | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA | X | X | ►**M1** X ◄ | ►**M1** X ◄ | NA | NA | NA | NA |
| 40 | 18.2(b) | Ochranné konstrukce proti padajícím předmětům (FOPS) | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexu OECD 10, v platném znění) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 41 | 18.2(c) | Sedadla cestujících | RVCR | | X | X | ►**M1** X ◄ | ►**M1** X ◄ | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 42 | 18.2(d) | Vystavení řidiče hladině hluku | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 43 | 18.2(e) | Sedadlo a kabina řidiče | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ►M1 X ◄ | ►M1 X ◄ | NA | NA | NA | NA |
| 44 | 18.2(f) | Pracovní prostor, přístup do kabiny řidiče | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ►M1 X ◄ | ►M1 X ◄ | NA | NA | NA | NA |
| 45 | 18.2(g) | Vývodové hřídele | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 46 | 18.2(h) | Ochrana konstrukčních částí pohonu | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 47 | 18.2(i) | Ukotvení bezpečnostních pásů | RVCR (alternativa protokolu o zkouškách k protokolu platnému v rámci oblasti působnosti kodexů OECD 3, 4, 6, 7, 8; v platném znění) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 48 | 18.2(j) | Bezpečnostní pásy | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 49 | 18.2(k) | Ochrana řidiče proti pronikajícím předmětům (OPS) | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 50 | 18.2(l) | Výfukový systém | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |
| 51 | 18.2(l), 18.2 (m), 18.2 (q), 18.4 | Provozní příručka | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 52 | 18.2(n) | Kontroly, zejména včetně zařízení pro nouzové a automatické zastavení | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 53 | 18.2(p) | Ochrana proti mechanickému nebezpečí jiného druhu, než je uvedeno v čl. 18 odst. 2 písm. a), b), g) a k), včetně ochrany před prasknutím ohebných potrubí pro tekutiny a nekontrolovaným pohybem vozidla | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |
| 54 | 18.2(r), 18.2(p) | Kryty a ochranná zařízení | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |
| 55 | 18.2(l), 18.2(s), 18.2(q), 18.4 | Informace, varování a označení | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 56 | 18.2(t) | Materiály a výrobky | RVCR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 57 | 18.2(u) | Baterie | RVCR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 58 | 18.4 | Nouzový východ | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | |
| 59 | 18.2(l), 18.4- | Ventilační a filtrační systém v kabině | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 60 | 18.4 | Rychlost hoření materiálu, z něhož je zhotovena kabina | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |
| 61 | 19.2(a) | Znečišťující emise | REPPR (etapy mezních hodnot emisí podle 2000/25/ES a 97/68/ES) | | X | X | X | X | X Pokud v rozsahu působnosti směrnice | X Pokud v rozsahu působnosti směrnice | X | X | X | X | X | X | X | X | NA | NA | NA | NA |

▼B

| Číslo | Článek | Položka | Odkaz na regulační akt | Motorová vozidla (kromě motocyklů) | Kategorie vozidla | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T 4.1a | T4.1b (+) | T 4.2a | T 4.2b (+) | T 4.3a | T4.3b | Ca | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 62 | 19.2(b) | Úroveň hluku (vnější) | REPPR (mezní hodnoty podle 2009/63/ES) | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | NA | NA | NA | NA |

Vysvětlivky:

(+) = je-li taková subkategorie v rámci kategorie vytvořena
(++) = pouze pro subkategorie, které spadají do kategorie T a jsou označeny písmenem „b“
X = použije se
I = totožné jako pro T podle kategorie
Y = příslušné akty pro motorová vozidla jsou přijata jako ekvivalentní, jak je specifikováno v aktu v přenesené pravomoci
Z = použije se pouze u výměnných tažených zařízení, která spadají do kategorie R, a to kvůli poměru maximální technicky přípustné hmotnosti k hmotnosti v nenaloženém stavu, který se rovná nebo je větší než 3,0 (článek 3, definice 9)
NA = není použitelné
RVFSR = nařízení o požadavcích týkajících se funkční bezpečnosti vozidla (akt v přenesené pravomoci)
RVCR = nařízení o požadavcích na konstrukci vozidla (akt v přenesené pravomoci)
REPPR = nařízení o požadavcích týkajících se vlivu na životní prostředí a pohonu (akt v přenesené pravomoci)
RVBR = nařízení o požadavcích na brzdění vozidel (akt v přenesené pravomoci)

▼B

*PŘÍLOHA II*

## OMEZENÍ PRO MALÉ SÉRIE

Počet jednotek v rámci jednoho typu, který má být dodán na trh, registrován, nebo uveden 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 |

▼B

*PŘÍLOHA III*

**Srovnávací tabulka**

**(zmíněná v článku 76)**

| Směrnice 2003/37/ES | Toto nařízení |
|---|---|
| Článek 1 | Články 1 a 2 |
| Článek 2 | Článek 3 |
| Článek 3 | Články 20 až 23 |
| Článek 4 | Články 22, 24 a 26 |
| Článek 5 | Články 29 až 31 |
| Článek 6 | Články 33 a 34 |
| Článek 7 | Články 5, 38 a 40 |
| Čl. 8 odst. 1<br>Čl. 8 odst. 2 | Čl. 38 odst. 2<br>Články 35 až 37 a článek 39 |
| Článek 9 | Články 37 |
| Článek 10 | Článek 39 |
| Článek 11 | Články 34 a 35 |
| Článek 12 | Články 49 a 50 |
| Článek 13 | Články 8 a 28 |
| Článek 14 | Čl. 24 |
| Článek 15 | Články 41 až 48 |
| Článek 16 | Články 41 a 44 |
| Článek 17 | Článek 44 |
| Článek 18 | Článek 48 |
| Článek 19 | Články 68, 70 a 71 |
| Článek 20 | Článek 69 |
| Článek 21 | Článek 5 a články 57 až 67 |
| Článek 22 | — |
| Článek 23 | — |
| Článek 24 | — |
| Článek 25 | — |
| Článek 26 | — |