



V Bruselu dne 30.3.2023
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích
a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -
{SWD(2023) 66 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem tohoto návrhu je zaplnit mezeru v právních předpisech EU pro nesilniční mobilní stroje. Nesilniční mobilní stroje jsou širokou kategorií strojů vybavených vlastním pohonem. Tyto stroje se pravidelně používají v určitých odvětvích nebo pro specifické účely, například jako zařízení pro stavebnictví, zemědělství, zahradnictví, komunální služby nebo manipulaci s materiálem. Mnoho technických aspektů nesilničních mobilních strojů je harmonizováno na úrovni EU (např. bezpečnost strojů, elektromagnetická kompatibilita, emise hluku při práci stroje, výfukové emise atd.). Kromě toho se řada těchto strojů musí příležitostně pohybovat po veřejných komunikacích, většinou za účelem přesunu z jednoho pracoviště na druhé, a v důsledku toho jsou i za tímto účelem uváděny na trh Unie. Stanovení požadavků, například na bezpečnost, vztahujících se výhradně na pohyb mobilních strojů po veřejných komunikacích však zůstává ve výlučné pravomoci členských států.

Skutečnost, že v současné době existují různé vnitrostátní regulační režimy, je pro odvětví nesilničních mobilních strojů příčinou dodatečných nákladů a administrativní zátěže. Studie nákladů a přínosů, kterou provedla Evropská komise v roce 2019, ukázala, že stanovení jednotných požadavků na úrovni EU by mohlo tomuto odvětví pomoci ušetřit 18 až 22 % nákladů na dodržování předpisů. Očekává se, že během deseti let by tento návrh mohl všem zúčastněným stranám přinést úspory ve výši až 846 milionů EUR. Vzhledem k tomu, že administrativní náklady se odhadují na 4 % celkových nákladů, celková **administrativní úspora** byla vypočtena na **3,38 milionu EUR ročně**. Výrobcům vznikají dodatečné náklady zejména kvůli nutnosti dodržovat různé vnitrostátní požadavky na silniční provoz při navrhování, zkoušení a výrobě těchto strojů. Pokud nebyla provedena harmonizace, dochází ke zpoždění při uvádění nových výrobků na trh v EU, což zároveň představuje překážku vstupu na trh (zejména pro malé a střední podniky). Tato skutečnost také brání pohybu mobilních strojů po celé EU. Cílem současného návrhu je tuto situaci řešit stanovením harmonizovaných pravidel pro nesilniční mobilní stroje, aby se posílil jednotný trh a zároveň zajistila vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu.

• Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Již mnoho let jsou na úrovni EU harmonizovány různé aspekty týkající se nesilničních mobilních strojů, jako jsou základní požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost týkající se návrhu a konstrukce strojů (směrnice 2006/42/ES)¹, emise znečišťujících látek z nesilničních mobilních strojů (nařízení (EU) 2016/1628)², emise hluku z určitých typů strojů (směrnice 2000/14/ES)³ a elektromagnetické rušení, které tyto stroje způsobují (směrnice 2014/30/ES)⁴.

Směrnice o strojních zařízeních 2006/42/ES slouží jako hlavní právní základ pro volný pohyb nesilničních mobilních strojů na jednotném trhu. Vyžaduje, aby tyto mobilní stroje uváděné

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES ze dne 8. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se emisí hluku zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru, do okolního prostředí.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility.

na jednotný trh splňovaly základní požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví stanovené v příloze I. Tyto požadavky se týkají aspektů funkce mobilních strojů při jízdě mimo pozemní komunikace, jako jsou zpomalování, zastavování, brzdění, místa k sezení, zádržné systémy atd. Základní požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví stanovené směrnicí o strojních zařízeních jsou však určeny pouze k řešení bezpečnosti při práci (tj. když je stroj v provozu), ale nevztahují se na bezpečnostní aspekty související s provozem tohoto stroje na veřejných komunikacích⁵.

Mnoho aspektů technické bezpečnosti vozidel, včetně požadavků na silniční provoz, je na úrovni EU harmonizováno právními předpisy týkajícími se schvalování typu vozidel, jako je nařízení (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o dozoru nad trhem s nimi nebo nařízení (EU) č. 167/2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly. Tyto právní akty se však nevztahují na nesilniční mobilní stroje s vlastním pohonem.

Návrh v co největší míře vychází z přístupu a struktury rámce EU pro schvalování typu motorových vozidel (nařízení (EU) 2018/858)⁶ a zemědělských a lesnických vozidel (nařízení (EU) č. 167/2013)⁷, aby se maximalizoval soulad se stávajícími právními předpisy týkajícími se vozidel. Pokud jde o technické požadavky a správní ustanovení, návrh úzce vychází z nařízení (EU) č. 167/2013. Co se naopak týká dozoru nad trhem, návrh se řídí podobnými ustanoveními, jaká jsou obsažena v nařízení (EU) 2018/858, která rovněž vycházejí z nového legislativního rámce⁸. Dále návrh obdobným způsobem zavádí Fórum pro výměnu informací o vynucování, které má vnitrostátním orgánům pomoci při uplatňování a vynucování požadavků tohoto nařízení jednotným způsobem v celé Unii. Tím se zajistí rovné podmínky a zamezí se uplatňování rozdílných postupů napříč Unii.

Návrh nemá vliv na použitelnost jiných právních předpisů Unie, které se vztahují na nesilniční mobilní stroje, a doplňuje mj. právní předpisy Unie týkající se:

- a) základních požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví vztahujících se na návrh a konstrukci strojů, jako je směrnice 2006/42/ES;
- b) emisí znečišťujících látek z nesilničních strojů, jako je nařízení (EU) 2016/1628;
- c) emisí hluku, jako je směrnice 2000/14/ES;

⁵ Komise přijala dne 21. dubna 2021 návrh nového nařízení o strojních výrobcích, které má nahradit stávající směrnici o strojních zařízeních. Stejně jako stávající směrnice se navrhované nařízení nebude vztahovat na bezpečnostní aspekty související s pohybem mobilních strojů po veřejných komunikacích. O navrhovaném nařízení probíhají interinstitucionální jednání. Navrhované nařízení je dostupné na adrese: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508>.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

⁸ V roce 2008 byl přijat nový legislativní rámec, který má pomoci zlepšit jednotný trh se zbožím a posílit podmínky pro uvádění široké škály výrobků na trh EU. Cílem tohoto balíčku opatření je zlepšit dozor nad trhem a zvýšit kvalitu posuzování shody. Balíček rovněž objasňuje používání označení CE a zavádí soubor opatření pro použití v právních předpisech týkajících se konkrétních výrobků (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_cs).

- d) elektromagnetické kompatibility, jako je směrnice 2014/30/EU nebo směrnice 2014/53/EU.

- **Soulad s ostatními politikami EU**

Tato iniciativa je v souladu se stávajícími legislativními rámci harmonizačních právních předpisů EU, zejména s rámcem pro schvalování vozidel a dozor nad trhem a s novým legislativním rámcem, jak je uvedeno výše, a doplňuje je.

Napomáhá rovněž provádění strategií EU v oblasti právních předpisů týkajících se jednotného trhu a průmyslové strategie EU. V souladu se sdělením Komise „Modernizace a zjednodušení *acquis communautaire*“⁹, které označilo systém schvalování typu motorových vozidel za prioritní oblast pro zjednodušení právních předpisů Společenství, iniciativa zjednoduší regulační požadavky na výrobce nesilničních mobilních strojů. Tato iniciativa se totiž zaměřuje na jednu z posledních zbývajících kategorií vozidel pro silniční provoz. Iniciativa je rovněž součástí úsilí o urychlení zelené a digitální transformace průmyslu EU, k čemuž vybízí aktualizace průmyslové strategie z května 2021¹⁰.

V neposlední řadě návrh pomáhá dosáhnout cíle EU, kterým je zvýšit bezpečnost na silnicích, jak je uvedeno zejména v pracovním dokumentu útvarů Komise „Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k ‚vizi nulových obětí na cestách‘“¹¹. Komise přijala tento pracovní dokument útvarů Komise jako součást balíčku Evropa v pohybu v květnu 2018. Stanoví, jak se politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu promítá do praxe.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

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

- **Subsidiarita**

Návrh vytváří harmonizovaný regulační rámec pro nesilniční mobilní stroje, který po přechodném období nahradí regulační režimy, jež v současnosti existují v členských státech. Jeho cílem je zlepšit fungování jednotného trhu a zároveň zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu. Rozdílné regulační režimy v členských státech vytvářejí na jednotném trhu nesrovnalosti, představují hospodářskou a administrativní zátěž a vytvářejí překážky volného pohybu nesilničních mobilních strojů. Harmonizovat bezpečnostní pravidla pro silniční provoz nesilničních mobilních strojů a zajistit jejich volný pohyb v těchto aspektech lze pouze na úrovni EU.

Bez opatření na úrovni EU zůstane jednotný trh roztržštěný, což povede k tomu, že se požadavky na silniční provoz mobilních strojů v EU budou stále více rozcházet.

⁹ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Modernizace a zjednodušení *acquis communautaire*“, 11.2.2003, COM(2003) 71 v konečném znění (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:en:PDF>).

¹⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: *budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy*“ COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

¹¹ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2019) 283 final (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

Jediným prostředkem k dosažení spravedlivějšího a hlubšího jednotného trhu s mobilními stroji je vytvoření rámce pro EU schvalování typu mobilních strojů a odpovídajícího rámce pro dozor nad trhem. Těchto výsledků by nebylo možné ve srovnatelné míře dosáhnout pomocí vnitrostátních právních předpisů. V důsledku rozdílných přístupů na vnitrostátní úrovni totiž vznikají překážky vstupu na trh pro výrobce, kteří se nacházejí v jednom členském státě a chtějí vyvážet do jiných členských států. To znamená, že tito výrobci musejí své výrobky přizpůsobovat specifickým vnitrostátním požadavkům jednotlivých členských států a nést s tím spojené regulační náklady.

- **Proporcionalita**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů k zajištění řádného fungování jednotného trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Jak již bylo uvedeno výše, návrh s určitými úpravami vychází z logiky zavedeného rámce pro schvalování typu motorových vozidel a zemědělských a lesnických vozidel. Tento referenční rámec se osvědčil jako vhodný pro stimulaci jednotného trhu s uvedenými vozidly. Zachováním vysoké míry podobnosti mezi návrhem a rámcem pro EU schvalování typu motorových vozidel se sníží administrativní zátěž spojená s prováděním aktu. Tam, kde to bylo možné a řádně odůvodněné, byl rámec zjednodušen, aby se zohlednilo, že některé bezpečnostní aspekty těchto strojů jsou již upraveny základními požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví stanovenými v příloze I směrnice o strojních zařízeních.

- **Volba nástroje**

Použití nařízení se považuje za vhodné a nezbytné, protože poskytuje záruky přímého a harmonizovaného uplatňování postupů a požadavků stanovených tímto aktem. U směrnice s požadavky na provedení do vnitrostátního práva hrozí, že využije značné zdroje vnitrostátních správních orgánů, aniž by přinesla přidanou hodnotu z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Vzhledem k technické povaze a podrobnosti harmonizace a častému přizpůsobování technickému pokroku jsou praktické možnosti vnitrostátních správních orgánů odchýlit se od ustanovení tohoto návrhu omezené.

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

- základní ustanovení a oblast působnosti stanoví Evropský parlament a Rada v nařízení založeném na článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie v souladu s řádným legislativním postupem,
- podrobné technické specifikace vycházející ze základních ustanovení budou stanoveny v aktech v přenesené pravomoci přijatých Komisí v souladu s článkem 290 SFEU, a
- prováděcí akty, které stanoví správní ustanovení, jako je vzor informačního dokumentu a certifikátů schválení typu, prohlášení o shodě atd., přijme Komise v souladu s článkem 291 SFEU.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Postupem času se k této věci uskutečnila řada konzultací, které jsou uvedeny níže:

v roce 2016 byly uskutečněny průzkumy u 35 zúčastněných stran v rámci studie o harmonizaci požadavků na silniční provoz nesilničních mobilních strojů v EU¹²;

v roce 2017 byla obdržena zpětná vazba k počátečnímu posouzení dopadů¹³ a byl uspořádán seminář zaměřený na shromáždění názorů vnitrostátních orgánů (ministerstev dopravy) na další možná politická řešení;

v roce 2018 byl upořádán druhý seminář, jehož cílem byla hlubší diskuse o upřednostňované variantě politiky a zahájení debaty o technických požadavcích¹⁴;

v roce 2019 byly v rámci studie nákladů a přínosů¹⁵ provedeny průzkumy u 90 zúčastněných stran, v období od května do září 2019 proběhla prostřednictvím průzkumu EU cílená konzultace s členskými státy ve 23 jazycích EU¹⁶ a v prosinci 2019 byl uspořádán seminář určený orgánům členských států, technickým službám, oznámeným subjektům a celoevropským organizacím zúčastněných stran, jehož cílem bylo sdílet výsledky studie nákladů a přínosů a cílené konzultace a dále diskutovat o možnostech politiky, oblasti působnosti a technických požadavcích¹⁷;

v roce 2020 byla formou průzkumu EU zahájena veřejná konzultace ve 23 jazycích EU, která probíhala 12 týdnů od listopadu 2020 do února 2021¹⁸;

v roce 2021 byl uspořádán seminář se všemi hlavními zúčastněnými stranami, na kterém se sdílely hlavní závěry procesu veřejné konzultace a dosáhlo se pokroku ohledně možností politiky, oblasti působnosti a technických požadavků¹⁹;

¹² „Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery“ (Studie o harmonizaci požadavků EU na silniční provoz mobilních strojů). ECORYS, 2016. K dispozici na adrese: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

¹³ K dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_en.

¹⁴ Pracovní dokumenty jsou k dispozici v sekci knihovny zájmové skupiny CIRCABC „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“ (Nová legislativní iniciativa – Požadavky na schválení pro silniční provoz nesilničních mobilních strojů).

¹⁵ „Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery“ (Studie analýzy nákladů a přínosů pro posouzení dopadů na silniční provoz nesilničních mobilních strojů), PPMI, 2019. K dispozici na adrese: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>.

¹⁶ Pracovní dokument „NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback“ shrnující výsledky cílené konzultace provedené Komisí o rozdílech mezi systémy schvalování pro silniční provoz nesilničních mobilních strojů v členských státech. K dispozici v sekci knihovny zájmové skupiny CIRCABC „New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“.

¹⁷ Pracovní dokumenty, jako například „NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1“, které shrnují diskusi se zúčastněnými stranami, jsou k dispozici v sekci knihovny zájmové skupiny CIRCABC „New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“.

¹⁸ Výsledky veřejné konzultace jsou k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_cs.

v roce 2022 byl uspořádán seminář se všemi hlavními zúčastněnými stranami s cílem sdílet a shromáždit zpětnou vazbu k hlavním rysům připravovaného legislativního návrhu pro schvalování nesilničních mobilních strojů²⁰.

Kromě toho bylo uspořádáno několik dvoustranných setkání se zúčastněnými stranami za účelem hlubší analýzy některých aspektů tohoto návrhu.

Níže je shrnuto srovnání názorů zúčastněných stran na možnosti politiky (většina názorů):

Možnost politiky	Schvalovací orgány členských států	Výrobci a distributoři	Půjčovny vozidel a koncoví uživatelé	Technické zkušebny
MP 0: výchozí stav	-	-	-	-
MP 1a: schválení typu	-	-	-	Upřednostňováno
MP 1b: zjednodušené schválení typu	Upřednostňováno	Upřednostňováno	Upřednostňováno	-
MP 2: označení CE	-	-	-	-
Směrnice	-	-	-	-
Nařízení	Upřednostňováno	Upřednostňováno	Upřednostňováno	Upřednostňováno
Povinná	Zpočátku volitelná, později povinná	-	-	Upřednostňováno
Volitelná		Upřednostňováno	Upřednostňováno	-
Stroje s vlastním pohonem a tažené stroje v dané oblasti působnosti	-	Upřednostňováno	-	-
Pouze stroje s vlastním pohonem v dané oblasti působnosti	Upřednostňováno	-	Upřednostňováno	-
Žádné omezení maximální konstrukční rychlosti		Upřednostňováno	-	-
Omezení maximální konstrukční rychlosti na 40 km/h	Upřednostňováno	-	Upřednostňováno	-

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh je podpořen posouzením dopadů. Související informace jsou k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_en.

Zvažované možnosti politiky jsou uvedeny níže.

¹⁹ Pracovní dokumenty, jako například „NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021“, které shrnují diskusi se zúčastněnými stranami, jsou k dispozici v sekci knihovny zájmové skupiny CIRCABC „New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“.

²⁰ Pracovní dokument „NRMM-2022.02 220608 Presentation Workshop NRMM 08.06“, který je k dispozici v sekci knihovny zájmové skupiny CIRCABC „New legislative initiative – Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“.

- Možnost 0 – výchozí stav. Žádná opatření.
- Možnost 1 – Schválení celého mobilního zařízení na úrovni EU udělované orgány členských států (starý přístup). Tato možnost politiky se řídí zásadami právních předpisů EU o vozidlech, kdy jsou technické specifikace pro splnění obecných požadavků začleněny do právních předpisů.
 - 1.a – schválení typu. U většiny konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků by se na schválení pro použití v silničním provozu podílela třetí strana.
 - 1.b – zjednodušené schválení typu. U konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků, které jsou pro bezpečnost silničního provozu důležitější, by se na posuzování shody podílela třetí strana (nezávislý autorizovaný orgán). U konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků, které jsou pro bezpečnost silničního provozu méně důležité, by posouzení shody vycházelo ze zpráv nebo vlastního osvědčení výrobce.
- Možnost 2 – Označení CE celého mobilního stroje udělené výrobcem (nový přístup). Tato možnost politiky se řídí zásadami nových právních předpisů EU o používání nesilničních mobilních strojů (např. směrnice o strojních zařízeních), kde jsou v právních předpisech zakotveny pouze základní bezpečnostní požadavky, nikoli podrobné technické specifikace.

Všechny možnosti lze v zásadě provést vydáním směrnice nebo nařízení.

Posuzovány byly také následující aspekty právních předpisů: i) stanovení povinnosti (nahrazení současných 27 vnitrostátních předpisů) nebo volitelnosti (alternativa k současným 27 vnitrostátním předpisům), ii) zahrnutí (nebo nezahrnutí) tažených zařízení do oblastí působnosti a iii) omezení (nebo neomezení) oblasti působnosti na nesilniční mobilní stroje s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 40 km/h.

Upřednostňovanou možností politiky je 1.b (zjednodušené schválení typu), povinná (po uplynutí přechodného období), vztahující se pouze na stroje s vlastním pohonem (nikoliv tažené), s maximální konstrukční rychlostí 40 km/h, a to formou nařízení.

Systém schvalování typu, který v právních předpisech podrobně popisuje technické specifikace, je v EU široce uznávaným a důvěryhodným rámcem pro bezpečnost silničního provozu. Je však třeba jej zjednodušit, aby byl přiměřený a zohledňoval vlastnosti nesilničních pojízdných strojů (nízká četnost provozu). Jako vhodnější se jeví stanovení povinné politiky po uplynutí přechodného období, během něhož si výrobci budou moci vybrat, zda požádají o EU schválení typu (a budou tak moci využívat výhod volného pohybu), nebo zda požádají o schválení podle vnitrostátních právních předpisů (platných pouze pro danou zemi).

Pravidla by se vztahovala pouze na stroje s vlastním pohonem, protože převážná většina tažených zařízení již může být schválena v rámci jiných kategorií vozidel. Maximální konstrukční rychlost strojů, na které se nařízení vztahuje, je stanovena na 40 km/h. Vyšší rychlost se pro tento typ stroje nepovažuje za nutnou ani za vhodnou. Výrobci rychlejších vozidel se totiž mohou v zásadě rozhodnout pro postupy schválení typu, které jsou v současné době dostupné pro ostatní kategorie vozidel.

Vzhledem k tomu, že na emise hluku většiny dotčených nesilničních mobilních strojů se již vztahuje směrnice 2000/14/ES²¹, že nesilniční mobilní stroje představují velmi malou část vozidel na silnicích EU a že maximální konstrukční rychlost v oblasti působnosti bude omezena na 40 km/h, nezdá se nutné stanovovat zvláštní požadavky na hluk navíc k těm, které již existují.

A konečně, vzhledem k tomu, že technické požadavky budou velmi podrobné a neponechají členským státům při jejich provádění prakticky žádný prostor pro vlastní uvážení, upřednostňuje se spíše nařízení.

Harmonizovaná politika zjednodušeného schválení typu pro silniční provoz bude mít pro zúčastněné strany následující důsledky.

- Výrobci a distributoři: i) budou mít snazší vstup na trh, ii) vyloučí zpoždění spojená se schvalováním ve více zemích EU, iii) využijí snížení nákladů na dodržování předpisů o pětinu, iv) zvýší svou konkurenceschopnost v EU i mimo ni.
- Půjčovny vozidel a koncoví uživatelé: i) využijí snížení nákladů na dodržování předpisů o pětinu, ii) budou moci snadno používat a přeprodávat stroje přes vnitřní hranice EU, iii) budou mít větší výběr nesilničních mobilních strojů, iv) budou mít přístup k inovativnějším návrhům.
- Orgány členských států: budou se muset přizpůsobit novým systémům, avšak dotčené orgány to nepovažují za problém nebo významnou zátěž.
- Technické zkušebny: budou se muset přizpůsobit novému systému a zaznamenají nárůst pracovního zatížení a příjmů, i když tento nárůst může být zmírněn skutečností, že počet schválení se pravděpodobně sníží vzhledem k tomu, že je výrobci budou muset absolvovat pouze v jedné zemi EU.
- Účastníci silničního provozu: budou moci využívat harmonizovaná pravidla, která zajistí vysokou bezpečnost silničního provozu v celé EU.

Celkové přínosy pro hospodářské subjekty jsou: odhadované čisté úspory 846 milionů EUR za období deseti let, z toho 502 milionů EUR pro výrobce a distributory a 344 milionů EUR pro půjčovny vozidel a koncové uživatele. Zvýšený obrat technických zkušeben je částečně kompenzován snížením celkového počtu schválení.

Odhadované náklady výrobců, distributorů, půjčoven vozidel a koncových uživatelů jsou výrazně kompenzovány odhadovanými úsporami. Odhad čistých úspor je uveden výše.

Z celkového počtu společností v odvětví nesilničních mobilních strojů tvoří 98 % malé a střední podniky, jejichž podíl na tržbách činí 18 % a na zaměstnanosti 30 %. Mnoho malých a středních podniků je významnými vývozci a ze zjednodušení pravidel platných v celé EU budou mít značný prospěch. Jiné budou moci nadále uplatňovat vnitrostátní pravidla. Čisté úspory pro malé a střední podniky se odhadují na 152 milionů EUR za období deseti let.

Odhaduje se, že společenským přínosem bude vyšší bezpečnost silničního provozu v celé EU.

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES ze dne 8. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se emisí hluku zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru, do okolního prostředí.

Výbor pro kontrolu regulace (RSB) vydal dne 10. 12. 2021 své stanovisko, na jehož základě bylo toto posouzení dopadů revidováno takto:

Doporučení Výboru pro kontrolu regulace	Provedené změny
B) Shrnutí zjištění	
<p>1) Zpráva dostatečně nevysvětluje, proč v tomto odvětví nefunguje vzájemné uznávání a proč podpora dodržování zásady vzájemného uznávání není jednou z možností politiky.</p>	<p>Oddíl 2 o popisu problému nyní podrobněji rozebírá, proč v odvětví nesilničních mobilních strojů nefunguje vzájemné uznávání, přestože se jedná o oblast technické regulace bez harmonizace na úrovni EU. Kromě toho byla analýza důvodů, proč vzájemné uznávání nefunguje a nefungovalo by ani v budoucnu, dále rozvedena v oddílech 5.1 a 5.3, kde je vysvětleno, proč byla zamítnuta možnost politiky zaměřená na podporu praktického provádění zásady vzájemného uznávání.</p>
<p>2) Zpráva neposkytuje přesvědčivé důkazy o tom, že neexistence harmonizovaných pravidel vede k většímu počtu nehod nesilničních mobilních strojů. Nezdůvodňuje, proč se iniciativa v zájmu bezpečnosti silničního provozu zaměřuje na rovnocenné požadavky a technická řešení.</p>	<p>Oddíl 7 lépe vysvětluje, proč by harmonizované požadavky pravděpodobně zvýšily úroveň bezpečnosti silničního provozu nesilničních mobilních strojů v celé EU a proč je pro bezpečnost silničního provozu zapotřebí, aby byly požadavky a technická řešení rovnocenné, a nikoli pouze přiměřeně vysoké. Tento přístup je v souladu s výběrem upřednostňované možnosti, neboť hlavním určujícím faktorem je v jejím případě lepší výsledek v oblasti bezpečnosti silničního provozu.</p> <p>Posouzení možností v oddíle 6 objasňuje, jak konkrétně tato iniciativa přispěje k bezpečnosti silničního provozu, a uvádí, zda všechny navrhované možnosti mohou dosáhnout stanovených cílů. Oddíl 4 o specifickém cíli pojednává o nedostatcích bezpečnosti silničního provozu jako o jednom z cílů nové politiky a o tom, jak by se navzdory těmto nedostatkům bezpečnost silničního provozu přijetím navrhované politiky zvýšila.</p>
<p>3) Ze zprávy není zřejmé, jaká metodika byla použita k odhadu nákladů a úspor. Chybí v ní informace o spolehlivosti a robustnosti důkazní základny.</p>	<p>Oddíl 2 o popisu problému nyní poskytuje přesný přehled různých kategorií nákladů a podrobněji popisuje náklady, které vznikly každé z dotčených skupin (výrobci, distributoři, půjčovny vozidel, koncoví uživatelé a orgány). Oddíl 2 rovněž vysvětluje, jak se odhadují nepřímé náklady, a zabývá se tím, zda jsou reálné, nebo zda hrozí jejich nadhodnocení, a upřesňuje, kterým nákladům a úsporám odpovídají. V oddílech 2 a 6 a v této příloze 1, kde byla posouzena spolehlivost odhadů a možné nejistoty ovlivňující důkazní základnu, byla doplněna další vysvětlení týkající se metodiky použité k odhadu nákladů a úspor, zdrojů informací a hlavních předpokladů.</p>
<p>4) Není jasné, proč zpráva v rámci hlavních možností politiky neposuzuje také dodatečné prvky návrhu. Nevysvětluje, nakolik by se hodnocení dopadů a výběr preferované varianty změnily, kdyby byly tyto prvky návrhu v analýze zohledněny.</p>	<p>Zpráva v oddíle 6 zdůvodňuje, proč jsou dodatečné prvky návrhu, které ovlivňují závaznou povahu i rozsah harmonizovaných pravidel, posuzovány odděleně od hlavních možností politiky. V oddíle 7 rovněž vypočítává, jaké dopady budou mít rozhodnutí týkající se těchto prvků návrhu. Konkrétně se v oddíle 7 zpráva zabývá tím, jak by se odhadované dopady změnily v případě souběžné existence pravidel EU a vnitrostátních pravidel nebo v případě zúžení oblasti působnosti. Rovněž objasňuje, že volba upřednostňované možnosti by se s ohledem na tyto specifické prvky návrhu nezměnila. Náklady a přínosy ve standardizované tabulce v příloze 3 byly upraveny tak, aby zahrnovaly dodatečné prvky</p>

	návrhu, které jsou součástí upřednostňované možnosti.
C) Co je třeba zlepšit	
1) Vzájemné uznávání	V oddíle 2 o popisu problému je podrobněji popsáno, proč v odvětví mobilních strojů nefunguje vzájemné uznávání, přestože se jedná o oblast technické regulace bez harmonizace EU, a proč tudíž neexistuje žádná možnost politiky zaměřená na podporu praktického uplatňování zásady vzájemného uznávání.
2) Popis problému by měl poskytovat jasný přehled různých kategorií nákladů.	V oddíle 2 o popisu problému jsou podrobněji popsány náklady, které vznikly výrobcům v důsledku zpoždění vstupu na trh, přičemž jsou jasně odlišeny od přímých nákladů, a způsob jejich odhadu podle jednotlivých dotčených skupin (výrobci, distributoři, uživatelé, půjčovny vozidel a úřady). Přílohy 1 a 4 obsahují podrobnější informace o omezeních týkajících se údajů a metodách výpočtu.
3) Odůvodnění harmonizovaných požadavků	Oddíl 6 vysvětluje, proč by harmonizované požadavky pravděpodobně zvýšily úroveň bezpečnosti silničního provozu mobilních strojů v celé EU a proč je pro bezpečnost silničního provozu zapotřebí stejných požadavků a technických řešení, a nikoli pouze dostatečně vysokých požadavků.
4) Bezpečnost silničního provozu jakožto sekundární cíl	Oddíl 4 jasně vysvětluje, že bezpečnost silničního provozu je spíše sekundárním cílem než jedním z hlavních specifických cílů. Oddíl 6 objasňuje, jak tato iniciativa přispěje konkrétně k bezpečnosti silničního provozu a jak a v jakém rozsahu mohou jednotlivé možnosti dosáhnout stanovených cílů.
5) Nová politika versus prováděcí právní předpisy.	Oddíl 8 objasňuje, o čem se na základě tohoto posouzení dopadů rozhoduje v současnosti a o čem se rozhodne později prostřednictvím prováděcích právních předpisů.
6) Metodika použitá k vyčíslení nákladů a úspor	V oddíle 6 jsou uvedeny zdroje informací a hlavní předpoklady, přičemž podrobnější informace jsou uvedeny v přílohách 1 a 4, kde je posouzena spolehlivost odhadů a možné nejistoty ovlivňující důkazní základnu.
7) Posouzení dodatečných prvků návrhu	V oddíle 6 je vysvětleno, proč jsou dodatečné prvky návrhu, které mají vliv na rozsah harmonizovaných pravidel a jejich zavádění, posuzovány odděleně od analýzy hlavních možností politiky, a je zde uvedeno, jak by se následkem rozhodnutí učiněných v souvislosti s těmito prvky návrhu změnil dopady. Tabulka nákladů a přínosů v příloze 4 zahrnuje dodatečné prvky návrhu, které jsou součástí upřednostňované možnosti.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Členské státy budou muset vynaložit určité náklady na přizpůsobení se novému nařízení. Jelikož však již nyní mají k dispozici několik rámců pro schvalování typu jiných vozidel, mají k dispozici strukturu a technické zkušebny, které se s tímto dodatečným nařízením vypořádají, aniž by to pro ně představovalo významnou zátěž.

Tato iniciativa nemá žádný dopad na rozpočet EU.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Jakmile bude zvolená možnost politiky provedena, je třeba monitorovat její skutečné dopady a porovnávat je s cíli a očekávanými dopady. Expertní skupina Komise se bude pravidelně scházet a shromažďovat odborné znalosti z odvětví mobilních strojů, aby analyzovala použitelnost a provádění tohoto nařízení ve všech zemích EU.

Ke shromažďování potřebných informací se navrhuje použít alespoň následující ukazatele:

- počet schválení EU pro nové nesilniční mobilní stroje udělených v každém členském státě,
- počet vnitrostátních schválení pro nové mobilní stroje udělených v každém členském státě ve srovnání s průměrem počtu vnitrostátních schválení udělených v posledních pěti kalendářních letech předcházejících vstupu nového nařízení v platnost,
- hlášení členských států o dopravních nehodách mobilních strojů,
- přímé náklady na splnění požadavků na EU schválení typu na každý nový typ stroje (tento ukazatel lze posoudit pouze na základě průzkumu, který se provádí v rámci studie posouzení dopadů; provedení takového průzkumu po úplném provedení nových právních předpisů by poskytlo srovnatelné údaje), a
- nepřímé úspory nákladů v souvislosti s udělením EU schválení na každý nový typ stroje (zpoždění na trhu): na základě průzkumu po úplném provedení nových právních předpisů.

Hodnocení nového nařízení by mělo být provedeno do pěti let od jeho vstupu v platnost.

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Návrh v maximální možné míře dodržuje strukturu nařízení (EU) č. 167/2013. Navržený právní akt se týká záležitostí Evropského hospodářského prostoru (EHP), a měl by proto na něj být rozšířen.

KAPITOLA I

V této kapitole je uveden účel návrhu, a to konkrétně:

- stanovit technické požadavky na bezpečnost nesilničních mobilních strojů, které spadají do oblasti působnosti návrhu, a správní ustanovení pro EU schvalování typu těchto strojů a
- stanovit pravidla a postupy pro dozor nad trhem s nesilničními mobilními stroji, které spadají do oblasti působnosti EU schvalování typu v souladu s tímto návrhem.

Dále návrh vymezuje oblast působnosti tím, že stanoví, že se vztahuje na nesilniční mobilní stroje, které jsou uváděny na trh EU, a uvádí konkrétní výjimky. Tato kapitola například stanoví, že návrh se nevztahuje na jednotlivá schválení, na žádné vozidlo, které spadá do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 167/2013, nařízení (EU) č. 168/2013 nebo nařízení (EU) 2018/858, ani na nesilniční stroje s maximální konstrukční rychlostí přesahující 40 km/h.

A konečně v článku 3 jsou uvedeny definice pojmů použitých v návrhu.

KAPITOLA II

Tato kapitola stanoví povinnosti členských států, schvalovacích orgánů a hospodářských subjektů (výrobců, zástupců výrobců, dovozců a distributorů).

Zejména ukládá členským státům povinnost:

- povolit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu pouze těch nesilničních mobilních strojů, které splňují požadavky stanovené v návrhu a
- organizovat a provádět činnosti dozoru nad trhem a kontroly nesilničních mobilních strojů uváděných na trh v souladu s kapitolami IV, V a VII nařízení (EU) 2019/1020.

Výrobci jsou povinni zajistit, aby byly na trh uváděny pouze nesilniční mobilní stroje, které jsou v souladu s předpisy.

Kapitola rovněž uvádí technické požadavky na bezpečnost nesilničních mobilních strojů v silničním provozu. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, kterými stanoví podrobné technické požadavky, postupy a zkoušky.

Nakonec tato kapitola obsahuje obecné ustanovení, které vyžaduje, aby nesilniční mobilní stroje byly dodávány, uváděny do provozu nebo registrovány pouze tehdy, pokud splňují požadavky.

KAPITOLY III–VIII

Tyto kapitoly obsahují ustanovení o postupu EU schválení typu a souvisejících otázkách, jako jsou certifikát schválení typu, prohlášení o shodě a označení.

Konkrétně se jedná o ustanovení týkající se: i) žádosti a dokumentace, které musí být předloženy, ii) toho, jakým způsobem a kdy musí schvalovací orgán udělit schválení typu, iii) certifikátu EU schválení typu a jeho změny, pokud je to nezbytné, iv) postupů prokazování shody s technickými požadavky, v) platnosti EU schválení typu, a vi) povinnosti vydat prohlášení o shodě a opatřit povinným štítkem s označením.

KAPITOLA IX

Tato kapitola obsahuje ustanovení o dozoru nad trhem EU, kontrolách nesilničních strojů vstupujících na trh EU a ochranných postupech EU. Jsou v ní začleněna ustanovení uvedená v rozhodnutí č. 768/2008/ES a křížové odkazy na nedávné nařízení o dozoru nad trhem (nařízení (EU) 2019/1020).

KAPITOLA X

Podle této kapitoly je výrobce povinen poskytnout technické informace, které se neodchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.

KAPITOLA XI

Tato kapitola stanoví požadavky týkající se technických zkušeben a postupy pro jejich určování.

KAPITOLA XII

Tato kapitola obsahuje podrobnosti o výkonu pravomoci Komise přijímat prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci podle návrhu.

KAPITOLA XIII

Tato kapitola zřizuje fórum, mění nařízení (EU) 2019/1020, stanovuje sankce a pravidla pro podávání zpráv a upřesňuje data vstupu v platnost a použitelnosti tohoto nařízení.

Tato kapitola obsahuje přechodné ustanovení, které členským státům umožňuje po dobu osmi let od data použitelnosti nařízení uplatňovat veškeré vnitrostátní právní předpisy týkající se vnitrostátního schvalování typu nesilničních mobilních strojů pro provoz na veřejných komunikacích. V případě, že nesilniční stroje budou v souladu s těmito vnitrostátními právními předpisy, nebudou moci využívat výhod volného pohybu.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Mobilní stroje s vlastním pohonem, které spadají do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES²³ a které jsou navrženy nebo konstruovány za účelem výkonu práce („nesilniční mobilní stroje“), mohou potřebovat, ať už příležitostně či často, se pohybovat po veřejných komunikacích, většinou za účelem přesunu z jednoho pracoviště na druhé.
- (2) Na některé aspekty návrhu a konstrukce nesilničních mobilních strojů se již vztahují harmonizační právní předpisy Unie, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628²⁴, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES²⁵, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU²⁶ nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU²⁷ a směrnice 2006/42/ES.

²² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

²³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních a o změně směrnice 95/16/ES (Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24).

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných 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).

²⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/14/ES ze dne 8. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se emisí hluku zařízení, která jsou určena k použití ve venkovním prostoru, do okolního prostředí.

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 79).

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU ze dne 16. dubna 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání rádiových zařízení na trh a zrušení směrnice 1999/5/ES (Úř. věst. L 153, 22.5.2014, s. 62).

- (3) Pokud jde o bezpečnost mobilních strojů, hlavním regulačním aktem, který se vztahuje na tyto stroje uváděné na trh Unie, je směrnice 2006/42/ES. Stanovuje základní požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví, které se vztahují na funkci mobilních strojů při jízdě v terénu, jako je zpomalování, zastavování, brzdění, místa řidiče, zádržné systémy atd. Základní požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví stanovené v této směrnici jsou však určeny pouze k řešení bezpečnosti při práci stroje, ale nevztahují se na bezpečnostní aspekty tohoto stroje při provozu na veřejných komunikacích.
- (4) Vzhledem k neexistenci harmonizovaných pravidel pro bezpečnost nesilničních mobilních strojů na pozemních komunikacích čelí hospodářské subjekty, které vyrábějí nebo dodávají na trh Unie nesilniční mobilní stroje, značným nákladům vyplývajícím z rozdílných regulačních požadavků v jednotlivých členských státech. Bezpečnost silničního provozu navíc není v případě těchto strojů zajištěna jednotně na celém území Unie. Proto je nezbytné stanovit na úrovni Unie harmonizovaná pravidla týkající se bezpečnosti nesilničních mobilních strojů na pozemních komunikacích.
- (5) Pro účely rozvoje a fungování vnitřního trhu Unie je vhodné zavést harmonizovaný systém schvalování typu pro bezpečnost nesilničních mobilních strojů určených k provozu na veřejných komunikacích.
- (6) Vzhledem k tomu, že účelem tohoto nařízení je řešit rizika vyplývající z provozu nesilničních mobilních strojů navržených a konstruovaných pro výkon práce, a nikoli pro přepravu osob, zvířat nebo zboží (s výjimkou přepravy materiálů, které slouží k provozu stroje), nemělo by se toto nařízení vztahovat na stroje, jejichž jediným cílem je pouhá přeprava osob, zvířat nebo zboží. Toto nařízení se proto nebude vztahovat na žádné typy nových zařízení pro osobní mobilitu (mimo jiné na elektrokoloběžky určené k jízdě vestoje či vsedě, na elektricky poháněná šlapací kola včetně jízdních kol s pomocným elektrickým pohonem a na kola určená k přepravě komerčního nákladu, na samovyvažující vozidla včetně samovyvažujících osobních transportérů a hoverboardů, na elektrické jednokolky, elektrické skateboardy a jednokolky ve stylu skateboardu).
- (7) Vzhledem k tomu, že účelem tohoto nařízení je řešit silniční provoz nesilničních mobilních strojů navržených a konstruovaných pro výkon práce, a nikoli pro přepravu pracovníků, měly by být z působnosti tohoto nařízení vyloučeny rovněž mobilní stroje, které jsou vybaveny více než třemi místy k sezení, včetně místa řidiče.
- (8) Převážnou část trhu nesilničních mobilních strojů tvoří pomalé nesilniční mobilní stroje. Některé členské státy navíc stanovily pro nesilniční mobilní stroje omezení rychlosti pohybu po pozemních komunikacích na 40 km/h. Vzhledem k tomu, že rizika pro bezpečnost silničního provozu jsou navíc úměrná rychlosti jízdy, nebylo by důsledné, aby se rámec, který se zabývá bezpečnostními riziky pouze u nesilničních mobilních strojů, a nikoli u běžných vozidel, vztahoval i na rychlé nesilniční mobilní stroje. Toto nařízení by se proto nemělo vztahovat na mobilní stroje s maximální konstrukční rychlostí přesahující 40 km/h.
- (9) Jednotlivá schválení mohou být použitelná pro stroje, které se pohybují na území pouze jednoho členského státu, a taková schválení by proto měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.
- (10) Vzhledem k tomu, že malé a střední podniky vyrábějí nesilniční mobilní stroje v malých sériích, z nichž počet jednotek dodaných na trh, registrovaných nebo uvedených do provozu nepřesahuje ročně a v každém členském státě 50 kusů daného

typu, je vhodné pro ně povolit vnitrostátní schválení typu malých sérií, a proto by tyto stroje měly být vyňaty z oblasti působnosti tohoto nařízení. Výrobce by však měl mít možnost požádat o EU schválení typu, aby mohl využívat výhod volného pohybu.

- (11) Vzhledem k tomu, že v některých případech by nesilniční mobilní stroje kvůli svým nadměrným rozměrům nemohly být na veřejných komunikacích dostatečně ovladatelné nebo by mohly kvůli své nadměrné hmotnosti či rozměrům poškozovat povrch veřejných komunikací nebo jiné silniční infrastruktury, je vhodné poskytnout členským státům možnost zakázat provoz takových strojů, i když byl jejich typ v souladu s tímto nařízením schválen.
- (12) S cílem minimalizovat riziko zranění osob a poškození silniční infrastruktury při provozu nesilničních mobilních strojů na veřejných komunikacích by měly být stanoveny technické požadavky. Technické požadavky by měly zahrnovat aspekty týkající se bezpečnosti silničního provozu, jako je kompaktnost konstrukce vozidla, maximální konstrukční rychlost, regulátor otáček, omezovače rychlosti a rychloměr, brzdová zařízení, řízení, pole výhledu a hmotnosti a rozměry.
- (13) S cílem snížit administrativní zátěž hospodářských subjektů by toto nařízení mělo umožnit používání konstrukčních částí a samostatných technických celků v nesilničních mobilních strojích, jejichž typ byl schválen v souladu s nařízením (EU) 167/2013 nebo nařízením (EU) 2018/858.
- (14) Všechny hospodářské subjekty zapojené do dodavatelského a distribučního řetězce by měly přijmout vhodná opatření, která zajistí, aby na trh dodávaly pouze nesilniční mobilní stroje, které jsou v souladu s tímto nařízením. Je třeba stanovit jasné a přiměřené rozdělení povinností odpovídající úloze jednotlivých hospodářských subjektů v dodavatelském a distribučním řetězci.
- (15) Aby se zajistilo, že byl správně proveden postup pro sledování shodnosti výroby, jenž je jedním ze základních prvků systému EU pro schvalování typu, a že řádně funguje, měly by výrobce pravidelně kontrolovat příslušné orgány nebo k tomuto účelu určená technická zkušebna s odpovídající kvalifikací.
- (16) S cílem zajistit právní jistotu je nezbytné vyjasnit, že pravidla pro dozor nad trhem Unie a kontrolu výrobků vstupujících na trh Unie stanovená v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1020²⁸ se použijí na nesilniční mobilní stroje, jež jsou předmětem tohoto nařízení, a to ve vztahu k aspektům, jimiž se toto nařízení zabývá nebo na něž se vztahují jeho technické požadavky, a pozměnit proto přílohu I uvedeného nařízení tak, aby v ní byly uvedeny odkazy na toto nařízení.
- (17) Komisi by měly být svěřeny prováděcí pravomoci za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění postupu EU schválení typu a některých správních ustanovení tohoto nařízení. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁹.
- (18) Základním předpokladem pro zajištění trvale vysoké úrovně zdraví a bezpečnosti v rámci vnitřního trhu je těsnější koordinace mezi vnitrostátními orgány

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1020 ze dne 20. června 2019 o dozoru nad trhem a souladu výrobků s předpisy a o změně směrnice 2004/42/ES a nařízení (ES) č. 765/2008 a (EU) č. 305/2011 (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 1).

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

prostřednictvím výměny informací a koordinovaných posouzení pod vedením koordinačního orgánu. To by také mělo vést k účinnějšímu využívání omezených zdrojů na vnitrostátní úrovni. Za tímto účelem by mělo být pro členské státy a Komisi zřízeno poradní fórum s cílem prosazovat osvědčené postupy, umožnit výměnu informací a koordinovat činnosti související s prosazováním tohoto nařízení. Vzhledem ke zřízení takového fóra a s ohledem na jeho úkoly by nemělo být nutné zřizovat samostatnou skupinu pro administrativní spolupráci, jak požaduje čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1020. Fórum by však mělo být považováno za skupinu pro administrativní spolupráci pro účely sítě Unie pro soulad výrobků s předpisy uvedené v článku 29 uvedeného nařízení.

- (19) Pro účely doplnění tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o harmonizaci prahových hodnot, které mohou členské státy uplatňovat ve vztahu k nadměrným rozměrům a hmotnostem nesilničních mobilních strojů, použitelnost prvků technických požadavků, stanovení podrobných technických požadavků, zkušebních postupů a zkušebních metod, virtuální zkoušky, opatření týkající se shody výroby a stanovování pravidel ve vztahu k technickým zkušebnám. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů³⁰. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (20) Členské státy by měly stanovit pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Uvedené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (21) Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení a na základě informací poskytnutých členskými státy případně znovu zváží otázku, zda nepředložit výlučný legislativní návrh na harmonizaci jednotlivých schvalovacích systémů na úrovni Unie či zda neprodloužit přechodné období pro vnitrostátní schvalování typu.
- (22) Aby se členské státy, vnitrostátní orgány i hospodářské subjekty mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením, mělo by být stanoveno datum použitelnosti připadající na pozdější den než den vstupu v platnost. Je rovněž nezbytné stanovit přechodné období, během něhož se výrobci mohou rozhodnout, že budou dodržovat toto nařízení a využívat výhod volného pohybu nebo postupovat v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy o schvalování typu.
- (23) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizované technické požadavky, správní požadavky a postupy pro schvalování typu nových nesilničních mobilních strojů v provozu na veřejných komunikacích, jakož i pravidla a postupy pro dozor nad trhem s těmito stroji, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

³⁰ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví technické požadavky, správní požadavky a postupy pro EU schválení typu a pro uvádění na trh nesilničních mobilních strojů určených pro provoz na veřejných komunikacích.
2. Toto nařízení rovněž stanoví pravidla a postupy pro dozor nad trhem s nesilničními mobilními stroji.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na nesilniční mobilní stroje, které jsou uváděny na trh a jsou určeny k provozu na veřejných komunikacích s řidičem nebo bez něj.
2. Toto nařízení se nevztahuje na:
 - a) nesilniční mobilní stroje s maximální konstrukční rychlostí přesahující 40 km/h;
 - b) nesilniční mobilní stroje vybavené více než třemi místy k sezení, včetně místa řidiče;
 - c) stroje definované v čl. 2 písm. a) směrnice 2006/42/ES, které jsou primárně určeny pro přepravu jedné nebo více osob nebo zvířat, stejně jako jakéhokoli zboží jiného než nástrojů nebo příslušenství potřebného k výkonu práce, materiálů, které jsou výsledkem práce nebo jsou pro ni nezbytné, nebo materiálů přepravovaných na staveništích;
 - d) vozidla, včetně motorových vozidel, traktorů, přívěsů, dvoukolových a tříkolových vozidel, čtyřkolek a výměnných tažených zařízení, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 167/2013, nařízení (EU) č. 168/2013 nebo nařízení (EU) 2018/858;
 - e) nesilniční mobilní stroje, které byly uvedeny na trh, registrovány nebo uvedeny do provozu před [*Uřad pro publikace: vložte prosím datum = datum použitelnosti tohoto nařízení*];
 - f) jednotlivá schválení nesilničních mobilních strojů pro provoz na veřejných komunikacích udělená v souladu s vnitrostátními právními předpisy a na nesilniční mobilní stroje, které jsou v souladu s těmito vnitrostátními právními předpisy;
 - g) schválení nesilničních mobilních strojů vyráběných v malých sériích pro provoz na veřejných komunikacích udělená v souladu s vnitrostátními

právními předpisy a na nesilniční mobilní stroje, které jsou v souladu s těmito vnitrostátními právními předpisy.

Pokud jde o nesilniční mobilní stroje vyráběné v malých sériích, může si výrobce zvolit, zda požádá o EU schválení typu, nebo zda bude dodržovat příslušné vnitrostátní právní předpisy uvedené v prvním pododstavci písm. g).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „nesilničním mobilním strojem“ jakýkoli mobilní stroj s vlastním pohonem, který spadá do oblasti působnosti směrnice 2006/42/ES a který je navržen nebo konstruován za účelem výkonu práce;
- 2) „jednotlivým schválením“ osvědčení schvalovacího orgánu, že konkrétní nesilniční stroj, ať už jedinečný či nikoli, splňuje příslušné vnitrostátní správní předpisy a technické požadavky pro vnitrostátní jednotlivé schválení nesilničních mobilních strojů;
- 3) „nesilničními mobilními stroji vyráběnými v malých sériích“ vnitrostátní schválení typu nesilničních mobilních strojů, jejichž počet kusů dodaných na trh, registrovaných nebo uvedených do provozu nesmí překročit 50 jednotek daného typu za rok a v každém členském státě;
- 4) „systémem“ sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí v nesilničním mobilním stroji, která podléhá technickým požadavkům;
- 5) „konstrukční částí“ zařízení, jež má být částí nesilničního mobilního stroje a pro něž lze získat schválení typu nezávisle na tomto stroji;
- 6) „samostatným technickým celkem“ zařízení, jež má být částí nesilničního mobilního stroje a pro něž lze získat schválení typu samostatně;
- 7) „EU schválením typu“ osvědčení od schvalovacího orgánu, že typ nesilničních mobilních strojů splňuje příslušná ustanovení tohoto nařízení;
- 8) „orgánem dozoru nad trhem“ orgán členského státu odpovědný za výkon dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;
- 9) „schvalovacím orgánem“ orgán členského státu, který tento členský stát oznámil Komisi a který je příslušný pro všechna hlediska schvalování typu nesilničních mobilních strojů, pro vydávání a popřípadě odnětí nebo odmítnutí udělit certifikáty 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;
- 10) „vnitrostátním orgánem“ 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 nesilničním mobilním strojům;
- 11) „technickou zkušebnou“ nezávislá organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem určeny jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzující shodu k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol

jménem schvalovacího orgánu, přičemž schvalovací orgán může tyto funkce provádět sám;

- 12) „výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí nesilniční mobilní stroje nebo si je nechává navrhovat nebo vyrobit a tyto stroje uvádí na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;
- 13) „zástupcem výrobce pro dozor nad trhem“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která je řádně jmenována výrobcem k provádění úkolů uvedených v článku 8;
- 14) „dovozcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh nesilniční mobilní stroje vyrobené ve třetí zemi;
- 15) „distributorem“ obchodní zástupce nebo jakákoli jiná fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, která na trh dodává nesilniční mobilní stroje;
- 16) „hospodářským subjektem“ výrobce, zástupce výrobce pro dozor nad trhem, dovozce nebo distributor;
- 17) „uvedením na trh“ první dodání nesilničního mobilního stroje na trh Unie;
- 18) „dodáním na trh“ dodání nesilničního mobilního stroje k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu, nebo bezplatně;
- 19) „uvedením do provozu“ první použití nesilničního mobilního stroje v Unii k určenému účelu;
- 20) „registrací“ správní povolení pro uvedení nesilničního mobilního stroje do provozu včetně provozu na pozemních komunikacích, zahrnující jeho identifikaci a vydání pořadového čísla známého jako registrační číslo, které může být stálé nebo dočasné;
- 21) „certifikátem EU schválení typu“ dokument vydaný schvalovacím orgánem, který osvědčuje, že danému typu nesilničního mobilního stroje bylo uděleno schválení typu v souladu s tímto nařízením;
- 22) „prohlášením o shodě“ dokument vydaný výrobcem podle tohoto nařízení, který osvědčuje, že vyrobené nesilniční mobilní stroje se shodují se schváleným typem nesilničních mobilních strojů;
- 23) „typem nesilničního mobilního stroje“ určitá kategorie nebo třída nesilničních mobilních strojů, včetně variant a verzí variant těchto strojů, které mají společné alespoň tyto základní rysy:
 - a) kategorii nebo třídu,
 - b) výrobce,
 - c) označení typu poskytnuté výrobcem,
 - d) základní koncepční a konstrukční vlastnosti,
 - e) páteřový podvozek / podvozek s podélníky / kloubový podvozek (zřejmě a základní rozdíly),
 - f) nápravy (počet) nebo pásy (počet),
 - g) výrobce a typ nesilničního mobilního stroje předchozího stupně v případě nesilničních mobilních strojů vyráběných ve více stupních;

- 24) „variantou“ nesilniční mobilní stroj stejného typu, který se neliší alespoň v těchto ohledech:
- a) koncepce konstrukce nebo typ karoserie,
 - b) stupeň dokončení,
 - c) motor (spalovací/hybridní/elektrický/hybridní elektrický),
 - d) pracovní princip,
 - e) počet a uspořádání válců,
 - f) rozdíl výkonu menší než 30 % (nejvyšší výkon nesmí být více než 1,3násobkem nejmenšího výkonu),
 - g) rozdíl ve zdvihovém objemu motoru je nejvýše 20 % (nejvyšší hodnota nesmí být více než 1,2násobkem hodnoty nejnižší),
 - h) hnací nápravy (počet, umístění, propojení),
 - i) řízené nápravy (počet a umístění),
 - j) rozdíl v maximální naložené hmotnosti nepřevyšuje 10 %,
 - k) převody (typ),
 - l) ochranná struktura proti převrácení,
 - m) brzděné nápravy (počet);
- 25) „verzí varianty“ vozidla, která jsou tvořena kombinací bodů uvedených ve schvalovací dokumentaci;
- 26) „technickými požadavky“ technické požadavky uvedené v článku 15;
- 27) „schvalovací dokumentací“ schvalovací dokumentace uvedená v čl. 19 odst. 4;
- 28) „držitelem EU schválení typu“ fyzická nebo právnická osoba, která požádala o EU schválení typu a které byl vydán certifikát EU schválení typu;
- 29) „nesilničními mobilními stroji představujícími vážné riziko“ nesilniční mobilní stroje, které na základě náležitého posouzení rizik, jež zohledňuje povahu rizika a pravděpodobnost jeho výskytu, představují vážné riziko ve vztahu k hlediskům, na něž se vztahuje toto nařízení;
- 30) „stažením z oběhu“ jakékoli opatření, jehož cílem je dosáhnout navrácení nesilničního mobilního stroje, který již byl zpřístupněn konečnému uživateli;
- 31) „stažením z trhu“ opatření, jehož cílem je zabránit, aby byl nesilniční mobilní stroj, který se nachází v dodavatelském řetězci, uveden na trh.

KAPITOLA II

POVINNOSTI

Článek 4

Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo jmenují orgány příslušné v záležitostech týkajících se schvalování a dozoru nad trhem v souladu s tímto nařízením. Členské státy oznámí Komisi zřízení a jmenování těchto orgánů.
2. V oznámení o schvalovacích orgánech a orgánech pro dozor nad trhem se uvádí jejich jméno, adresa včetně elektronické adresy a oblast odpovědnosti. Seznam schvalovacích orgánů a podrobnosti o nich zveřejní Komise na svých webových stránkách.
3. Členské státy povolí dodávání na trh, registraci, uvedení do provozu nebo provoz na veřejných komunikacích pouze těch nesilničních mobilních strojů, které jsou v souladu s tímto nařízením.
4. Členské státy nesmějí v souvislosti s aspekty, na které se vztahuje toto nařízení, zakazovat, omezovat ani bránit dodávání nesilničních mobilních strojů, které jsou v souladu s tímto nařízením, na trh, jejich registraci, uvádění do provozu nebo jejich pohybu na veřejných komunikacích.
5. Odchylně od odstavce 4 mohou členské státy omezit nebo zakázat provoz na veřejných komunikacích nesilničním mobilním strojům, které splňují následující kritéria:
 - a) stroj by vzhledem ke svým nadměrným rozměrům neumožňoval dostatečnou ovladatelnost na veřejných komunikacích nebo
 - b) stroj by mohl v důsledku své nadměrné hmotnosti či rozměrů poškodit povrch veřejných komunikací nebo jiné silniční infrastruktury.

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 47 za účelem doplnění tohoto nařízení, kterými stanoví prahové hodnoty, včetně maximální hmotnosti naloženého stroje na pozemní komunikaci, při jejichž překročení se rozměry, hmotnost a zatížení nesilničních mobilních strojů považují za nadměrné ve smyslu prvního pododstavce písm. a) a b). V těchto aktech v přenesené pravomoci mohou být vymezeny kategorie nebo třídy dotčených nesilničních strojů.

6. Členské státy organizují a provádějí činnosti dozoru nad trhem a kontroly nesilničních mobilních strojů uváděných na trh v souladu s kapitolami IV, V a VII nařízení (EU) 2019/1020.

Článek 5

Povinnosti schvalovacích orgánů

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

2. Schvalovací orgány schválí pouze takové nesilniční mobilní stroje, jež splňují požadavky tohoto nařízení.
3. Schvalovací orgány plní své povinnosti podle tohoto nařízení nezávisle a nestranně. Účelně a účinně spolupracují a sdílejí informace, jež jsou relevantní vzhledem k jejich úloze a funkcím.

Článek 6

Obecné povinnosti výrobců

1. Výrobci zajistí, aby nesilniční mobilní stroje, které uvádějí na trh, patřily k typu, kterému bylo uděleno EU schválení typu, a aby byly navrženy a vyrobeny v souladu s tímto typem.
2. Výrobci zajistí, aby nesilniční mobilní stroje, kterým bylo uděleno EU schválení typu a které uvádějí na trh, byly opatřeny povinným štítkem a označením požadovaným tímto nařízením, aby k nim bylo přiloženo prohlášení o shodě a aby byly vypracovány dokumenty, informace a návod pro uživatele v souladu s požadavky tohoto nařízení.
3. Pro účely dozoru nad trhem jmenují výrobci usazení mimo Unii jediného zástupce usazeného v Unii, kterým může být zástupce uvedený v článku 17 nebo jeden další zástupce. Zástupce výrobce pro účely dozoru nad trhem vykonává úkoly uvedené v plné moci, jak je stanoveno v článku 8.
4. Výrobci uvádějí své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a poštovní a e-mailovou adresu, na které je lze kontaktovat, na nesilničních mobilních strojích, nebo, není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k těmto strojům. Adresa musí uvádět jedno místo, na kterém lze výrobce kontaktovat. Kontaktní údaje se uvedou v jazyce, který je snadno srozumitelný pro konečné uživatele a orgány pro dozor nad trhem.
5. Výrobci odpovídají schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, bez ohledu na to, zda jsou přímo zapojeni do všech fází výroby nesilničních mobilních strojů.
6. Výrobci zajistí, aby byly zavedeny postupy, kterými se zajistí, aby sériová výroba zůstala ve shodě se schváleným typem. Změny návrhu nebo vlastností nesilničních mobilních strojů a změny požadavků, vůči nimž jsou tyto stroje prohlášeny za shodné, se zohlední v souladu s kapitolou V.
7. Výrobci zajistí, aby v době, kdy nesou za nesilniční mobilní stroj, jemuž bylo uděleno EU schválení typu, odpovědnost a kdy je tento stroj určen k dodání na trh, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho shodu s tímto nařízením.

Článek 7

Zvláštní povinnosti výrobců

1. Výrobci, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně přijmou nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto nesilničního mobilního stroje ve shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu.

Výrobce okamžitě podrobně informuje schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, o neshodě a o všech přijatých opatřeních.

2. Výrobci, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, představuje vážné riziko, o tom neprodleně informují schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem členských států, v nichž byl nesilniční mobilní stroj uveden na trh, a uvedou podrobnosti o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.
3. Výrobci uchovávají pro potřeby schvalovacích orgánů schvalovací dokumentaci a kopii prohlášení o shodě po dobu deseti let od uvedení nesilničního mobilního stroje na trh.
4. Na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu poskytnou výrobci tomuto orgánu prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu přeloženou do jazyka, který je pro daný orgán snadno srozumitelný.

Výrobce poskytne vnitrostátnímu orgánu součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 19 nařízení (EU) 2019/1020 s cílem odstranit riziko vyvolané jeho nesilničními mobilními stroji, jež byly uvedeny na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu.

5. Výrobci posoudí veškeré stížnosti, které obdrží ohledně rizik, podezřelých událostí nebo možného nesouladu nesilničních mobilních strojů, které uvedli na trh.

V případě, že je stížnost opodstatněná, informují o tom výrobci své distributory a dovozce.

Výrobci vedou evidenci stížností uvedených v prvním odstavci, přičemž u každé stížnosti uvedou popis problému a podrobné údaje potřebné k identifikaci dotčeného typu nesilničního mobilního stroje.

Článek 8

Povinnosti zástupců výrobce, pokud jde o dozor nad trhem

Zástupce výrobce pro dozor nad trhem vykonává úkoly uvedené v plné moci, kterou obdržel od výrobce. Tato plná moc musí zástupci umožňovat následující kroky:

- a) mít přístup k dokumentaci uvedené v článku 18 a k prohlášením o shodě;
- b) podávat schvalovacímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti veškeré informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody výroby nesilničního mobilního stroje;
- c) spolupracovat se schvalovacími orgány nebo orgány pro dozor nad trhem, pokud o to požádají, na všech činnostech, jejichž cílem je vyloučit závažná rizika vyvolaná nesilničními mobilními stroji, na které se vztahuje jeho plná moc.

Článek 9

Obecné povinnosti dovozců

1. Dovožci zajistí, aby nesilniční mobilní stroje, které uvádějí na trh, patřily k typu, kterému bylo uděleno EU schválení typu, a aby byly s tímto typem ve shodě.
2. Dovožci zajistí, aby nesilniční mobilní stroje, kterým bylo uděleno EU schválení typu a které uvádějí na trh, byly opatřeny povinným štítkem a označením

požadovaným tímto nařízením, aby k nim bylo přiloženo prohlášení o shodě, aby byly vypracovány dokumenty, informace a návod k použití podle požadavků tohoto nařízení a aby byly případně splněny povinnosti stanovené v čl. 6 odst. 3 a 4.

3. Dovožci uvádějí své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a poštovní a e-mailovou adresu, na které je lze kontaktovat, na nesilničních mobilních strojích, nebo, není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k těmto strojům. Adresa musí uvádět jedno místo, na kterém lze výrobce kontaktovat. Kontaktní údaje se uvedou v jazyce, který je snadno srozumitelný pro konečné uživatele a orgány pro dozor nad trhem.
4. Dovožci zajistí, aby v době, kdy nesou za nesilniční mobilní stroj, jemuž bylo uděleno EU schválení typu, odpovědnost a kdy je tento stroj určen k dodání na trh, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho shodu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.

Článek 10

Zvláštní povinnosti dovozců

1. Dovožci nesmí na trh uvádět nesilniční mobilní stroje, které nejsou ve shodě s tímto nařízením, dokud nebudou uvedeny ve shodu.
2. Dovožci, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně přijmou nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto nesilničního mobilního stroje v takovou shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu.
3. Dovožci, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, představuje vážné riziko, o tom neprodleně informují výrobce, schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem členských států, v nichž jej uvedli na trh nebo do provozu.

Dovožce je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

4. Dovožci po dobu deseti let od uvedení nesilničního mobilního stroje na trh uchovávají kopii prohlášení o shodě pro potřebu schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a zajišťují, aby těmto orgánům mohla být na jejich žádost poskytnuta schvalovací dokumentace.
5. Dovožce předloží vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti veškeré informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody nesilničního mobilního stroje v jazyce, který je pro daný orgán snadno srozumitelný. Dovožci spolupracují s tímto orgánem na jeho žádost při činnostech, jejichž cílem je vyloučit rizika vyvolaná nesilničními mobilními stroji, které uvedli na trh.
6. Dovožci vedou záznamy o stížnostech a staženích z oběhu týkajících se nesilničních mobilních strojů, které uvedli na trh, a průběžně o těchto stížnostech a staženích z oběhu informují své distributory.

Článek 11

Obecné povinnosti distributorů

1. Při dodávání nesilničních mobilních strojů s EU schválením typu na trh distributoři jednájí s náležitou péčí, pokud jde o příslušná ustanovení tohoto nařízení.
2. Před dodáním nesilničních mobilních strojů s EU schválením typu na trh musí distributoři ověřit, zda jsou splněny následující podmínky:
 - a) nesilniční mobilní stroj je opatřen povinným štítkem a označením požadovaným tímto nařízením;
 - b) ke stroji je přiloženo prohlášení o shodě;
 - c) dokumenty, informace a návod pro uživatele byly vypracovány v souladu s požadavky tohoto nařízení;
 - d) případně byly splněny povinnosti stanovené v čl. 6 odst. 3 a 4 a čl. 9 odst. 3.
3. Distributoři zajistí, aby v době, kdy nesou za nesilniční mobilní stroj, kterému bylo uděleno EU schválení typu, odpovědnost, neohrožovaly skladovací nebo přepravní podmínky jeho shodu s tímto nařízením.

Článek 12

Zvláštní povinnosti distributorů

1. Mají-li distributoři dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj není ve shodě s tímto nařízením, informují o tom výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, a nedopustí, aby byl tento stroj dodáván na trh, dokud nebude uveden ve shodu.
2. Distributoři, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, není ve shodě s tímto nařízením, informují o tom výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.
3. Distributoři, kteří mají dostatečný důvod se domnívat, že nesilniční mobilní stroj, který uvedli na trh, představuje vážné riziko, o tom neprodleně informují výrobce, dovozce a schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem členských států, v nichž jej uvedli na trh.

Distributor je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.
4. Distributoři na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu zajistí, aby výrobce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 7 odst. 4, nebo aby dovozce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 10 odst. 4. Na žádost tohoto orgánu s ním spolupracují na veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 19 nařízení (EU) 2019/1020 s cílem vyloučit rizika, která představuje nesilniční mobilní stroj, jež dodali na trh.
5. Distributoři neprodleně informují příslušného výrobce o veškerých stížnostech, které obdrželi ohledně rizik, podezřelých událostí nebo nesouladu nesilničních mobilních strojů, jež dodali na trh.

Článek 13

Případy, kdy se povinnosti výrobců vztahují na dovozce a distributory

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce a vztahují se na něj povinnosti výrobce v kterémkoli z následujících případů:

- a) pokud dovozce nebo distributor dodá na trh nebo zaregistruje nesilniční mobilní stroj nebo odpovídá za jeho uvedení do provozu pod svým jménem nebo ochrannou známkou;
- b) pokud dovozce nebo distributor upraví tento stroj tak, že to může ovlivnit soulad s tímto nařízením.

Článek 14

Identifikace hospodářských subjektů

Hospodářské subjekty musí na žádost schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem po dobu deseti let od uvedení nesilničních mobilních strojů na trh sdělit identifikační údaje:

- a) kteréhokoli hospodářského subjektu, jenž jim dodal nesilniční mobilní stroj;
- b) kteréhokoli hospodářského subjektu, jemuž dodaly nesilniční mobilní stroj.

Článek 15

Technické požadavky na nesilniční mobilní stroje

1. Nesilniční mobilní stroje musí být navrženy, konstruovány a montovány tak, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících a dalších osob a poškození silniční infrastruktury v okolí stroje, pokud je tento nesilniční mobilní stroj provozován na veřejné komunikaci.
2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 47, pokud jde o podrobná pravidla týkající se požadavků stanovených v odstavci 1 pro tyto prvky:
 - a) kompaktnost konstrukce vozidel;
 - b) maximální konstrukční rychlost, regulátor otáček, omezovače rychlosti a rychloměr;
 - c) brzdová zařízení;
 - d) řízení;
 - e) pole výhledu;
 - f) stírače čelního skla;
 - g) zasklení a jeho instalace;
 - h) zařízení pro nepřímý výhled;
 - i) osvětlení a osvětlovací zařízení;
 - j) vnějšek vozidla a příslušenství používané na silnici, včetně pracovního zařízení a výkyvné konstrukce;
 - k) zvuková výstražná zařízení a jejich instalace;
 - l) systémy vytápění, odmrazování a odmlžování;
 - m) umístění registrační tabulky;
 - n) povinný štítek a označení;

- o) rozměry;
- p) hmotnost, včetně maximální hmotnosti naloženého vozidla na silnici;
- q) palivové nádrže;
- r) pneumatiky;
- s) zpětný chod;
- t) pásy;
- u) mechanická spojovací zařízení;
- v) místa k sezení řidiče a ostatních cestujících a zadržné systémy;
- w) provozní příručka pro použití na pozemních komunikacích;
- x) ovládací prvky pro použití na pozemních komunikacích;
- y) informace, varování a značení na pozemních komunikacích.

Akty v přenesené pravomoci uvedené v prvním pododstavci mohou stanovit prováděcí pravidla pro jakýkoli jiný prvek, je-li to nezbytné s ohledem na technický a vědecký pokrok a k zajištění souladu s odstavcem 1.

Akty v přenesené pravomoci uvedené v prvním pododstavci zahrnují případně rovněž prováděcí pravidla týkající se:

- a) zkušebních postupů uvedených v čl. 21 odst. 3;
- b) zkušebních metod;
- c) mezních hodnot nebo parametrů ve vztahu k některému z prvků uvedených v prvním pododstavci;
- d) popisu zařízení nebo částí, kterými musí být nesilniční mobilní stroje vybaveny;
- e) zvláštních vlastností nesilničních mobilních strojů.

Akty v přenesené pravomoci uvedené v prvním pododstavci stanoví třídy nebo kategorie, jichž se prováděcí pravidla týkají, a mohou stanovit různá prováděcí pravidla pro různé třídy nebo kategorie nesilničních mobilních strojů.

Článek 16

Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu nesilničních mobilních strojů

1. Nesilniční mobilní stroje nesmějí být dodávány na trh, registrovány nebo uváděny do provozu, pokud nejsou ve shodě s tímto nařízením.
2. Nesilniční mobilní stroje jsou ve shodě s tímto nařízením pouze tehdy, jsou-li splněny povinnosti týkající se těchto strojů stanovené v tomto nařízení.

KAPITOLA III

POSTUP EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 17

Žádost o EU schválení typu

1. Žádost o EU schválení typu může podat fyzická nebo právnická osoba v kterémkoli členském státě.
Žádost o EU schválení se podává schvalovacímu orgánu.
V případě, že je žadatel o EU schválení typu usazen mimo Unii, jmenuje tento žadatel jediného zástupce usazeného v Unii, který jej před schvalovacím orgánem zastoupí.
2. EU schválení typu spočívá ve schválení nesilničního mobilního stroje jako celku v jednom kroku.
3. Pro konkrétní typ nesilničního mobilního stroje se podává pouze jedna žádost o EU schválení typu, a to pouze v jednom členském státě a pouze jednomu schvalovacímu orgánu v tomto státě.
4. Pro každý typ, který má být schválen, se podává samostatná žádost o EU schválení typu.

Článek 18

Dokumentace

1. Žadatel o EU schválení typu při podání žádosti podle čl. 17 odst. 1 předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci.
2. Dokumentace obsahuje tyto údaje:
 - a) informační dokument;
 - b) veškeré údaje, výkresy, fotografie a další příslušné informace;
 - c) EU prohlášení o shodě podle platných právních předpisů Unie harmonizujících podmínky pro uvádění výrobků na trh;
 - d) veškeré informace požadované schvalovacím orgánem v rámci postupu podávání žádosti.
3. Dokumentace musí být dodána v tištěné podobě nebo v elektronickém formátu, který je přijatelný pro technickou zkušebnu a schvalovací orgán.
4. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory pro informační dokument a dokumentaci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.

KAPITOLA IV

PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 19

Obecná ustanovení týkající se provádění postupů EU schválení typu

1. Pro každý typ nesilničního mobilního stroje udělí schvalovací orgány pouze jedno EU schválení typu.
2. Schvalovací orgány ověří všechny následující skutečnosti:
 - a) opatření pro shodnost výroby podle článku 22, a
 - b) shodnost typu nesilničního mobilního stroje s příslušnými technickými požadavky.

Pokud schvalovací orgán zjistí, že typ nesilničního mobilního stroje, ačkoli je v souladu s příslušnými technickými požadavky, představuje vážné riziko, může odmítnout udělit EU schválení typu. V tom případě ihned zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi podrobnou dokumentaci, v níž objasní důvody svého rozhodnutí a doloží svá zjištění.
3. Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odnětí jakéhokoli EU schválení typu společně s odůvodněním svého rozhodnutí, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů.
4. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci, která obsahuje všechny následující údaje:
 - a) dokumentaci, ke které jsou připojeny zkušební protokoly a veškeré další dokumenty, které do dokumentace dodala technická zkušebna nebo schvalovací orgán během provádění své činnosti;
 - b) rejstřík s obsahem schvalovací dokumentace, který je vhodně očíslován nebo jinak označen tak, aby bylo možno jasně identifikovat všechny stránky a formát každého dokumentu tak, aby představovala záznam o postupných 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 deseti let po skončení platnosti příslušného schválení.
5. Komise může mít přístup do společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů uvedeného v odstavci 3 a v čl. 20 odst. 3, čl. 25 odst. 3 a čl. 26 odst. 5. Komise může přijmout prováděcí akty, jež stanoví formát elektronických dokumentů, jež mají být prostřednictvím tohoto systému zpřístupněny, mechanismus výměny údajů, postupy pro informování orgánů o udělení EU schválení typu, o změnách, odmítnutí či odnětí EU schválení typu a o příslušných bezpečnostních opatřeních. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.

Certifikát EU schválení typu

1. Po udělení EU schválení typu vydá schvalovací orgán žadateli o EU schválení typu certifikát EU schválení typu.
Certifikát EU schválení typu zůstává v platnosti po dobu platnosti EU schválení typu.
Při změně příslušného EU schválení typu schvalovací orgán certifikát EU schválení typu upraví.
2. Certifikát EU schválení typu obsahuje všechny následující přílohy:
 - a) schvalovací dokumentaci;
 - b) list s výsledky zkoušek;
 - c) jméno a podpisový vzor osoby oprávněné podepisovat prohlášení o shodě a její funkce v podniku;
 - d) vyplněný vzor prohlášení o shodě.
3. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem stanoveným Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2. Schvalovací orgán zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států do jednoho měsíce od vydání EU schválení typu kopii certifikátu EU schválení typu nesilničního mobilního stroje i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů.
4. Certifikát EU schválení typu se vydává na základě vzoru stanoveného Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2. U každého typu nesilničního mobilního stroje schvalovací orgán:
 - a) vyplní všechny příslušné rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně příloženého listu s výsledky zkoušek;
 - b) sestaví rejstřík schvalovací dokumentace;
 - c) bez prodlení vydá žadateli o EU schválení typu vyplněný certifikát i s jeho přílohami.
5. Komise stanoví vzor pro list s výsledky zkoušek uvedený v odst. 2 písm. b) prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.
6. V případě EU schválení typu, u nějž byla v souladu s článkem 29 stanovena omezení ohledně jeho platnosti, se v certifikátu EU schválení typu tato omezení uvedou.
7. Schvalovací orgán sestaví seznam příslušných požadavků či aktů a přiloží tento seznam k certifikátu EU schválení typu. Komise přijme vzor takového seznamu pomocí prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.

Prokazování shody pro EU schválení typu

1. Pro účely udělení EU schválení typu se prokazuje shoda s požadavky tohoto nařízení, zejména s příslušnými technickými požadavky.
2. Žadatel o EU schválení typu prokáže splnění příslušných technických požadavků vypracováním technické dokumentace.
3. Technická dokumentace uvedená v odstavci 2, pokud jsou zkoušky požadovány v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle tohoto nařízení, zahrnuje příslušné zkušební protokoly, které jsou výsledkem těchto zkušebních postupů:
 - a) zkoušek provedených výrobcem;
 - b) zkoušek provedených technickou zkušebnou určenou k provádění takové činnosti nebo akreditovanou vnitropodnikovou technickou zkušebnou tohoto výrobce podle článku 40;
 - c) zkoušek provedených výrobcem pod dohledem technické zkušebny určené k výkonu takové činnosti, jiné než akreditované vnitropodnikové technické zkušebny uvedené v článku 40.
4. Pro EU schválení typu nesilničního mobilního stroje se přijmou konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s postupy a požadavky stanovenými v nařízení (EU) 167/2013 nebo v nařízení (EU) 2018/858, pokud jsou správně namontovány a zabudovány do nesilničního mobilního stroje a nemají vliv na shodu tohoto stroje s příslušnými technickými požadavky.
5. Formát zkušebních protokolů uvedených v odstavci 3 splňuje obecné požadavky, které stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.
6. Žadatel o EU schválení typu dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik nesilničních mobilních strojů, kolik je jich podle příslušných aktů v přenesené pravomoci přijatých podle tohoto nařízení potřeba k provedení zkoušek požadovaných těmito akty v přenesené pravomoci.

Vyžadované zkoušky se provádějí na nesilničních mobilních strojích představujících typ, jenž má být schválen.

Žadatel o EU schválení typu si však může po dohodě se schvalovacím orgánem zvolit nesilniční mobilní stroj, který nepředstavuje daný typ, ale spojuje ve vztahu k požadované úrovni výkonů řadu nejméně příznivých vlastností. K rozhodování během výběru lze využít zkušebních metod se simulací.
7. Se souhlasem schvalovacího orgánu lze jako alternativu ke zkušebním postupům uvedeným v odstavci 3 použít zkušební metody se simulací, a to na žádost žadatele podanou s přihlédnutím k požadavkům stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 9.
8. Zkušební metody se simulací musí splňovat podmínky uvedené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 9.
9. Aby se zajistilo, že výsledky zkoušek se simulací budou stejně průkazné jako výsledky fyzických zkoušek, je Komise zmocněna přijímat v souladu s článkem 47 akty v přenesené pravomoci, kterými stanoví požadavky, jejichž splnění lze zkoušet

pomocí zkoušek se simulací, a podmínky, za nichž se mají zkoušky se simulací provádět.

Článek 22

Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby ověřil, v případě potřeby i ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, že byla přijata odpovídající výrobní opatření k zajištění shody vyráběných nesilničních mobilních strojů se schváleným typem a dokumentovanými kontrolními plány, které budou dohodnuty s držitelem EU schválení typu pro každé schválení.
2. Schvalovací orgán ověří, zda držitel EU schválení typu vydal dostatečný počet vybraných prohlášení o shodě v souladu s článkem 27 a zda držitel EU schválení typu přijal vhodná opatření s cílem zajistit, že jsou údaje uvedené v prohlášeních o shodě správné.
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 vyráběné nesilniční mobilní stroje nadále shodovaly se schváleným typem, a zda jsou prohlášení o shodě nadále v souladu s článkem 27.
4. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, může provést jakékoli kontroly nebo zkoušky vyžadované pro udělení EU schválení typu na vzorcích odebraných v prostorách držitele EU schválení typu, včetně jeho výrobních zařízení.
5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 neuplatňují, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů nebo již nejsou považována za adekvátní, ačkoli výroba pokračuje, přijme buď nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby, nebo toto EU schválení typu odejme.

Komise je v souladu s článkem 47 zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se podrobných opatření ohledně shodnosti výroby.

KAPITOLA V

ZMĚNY EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 23

Obecná ustanovení

1. Držitel EU schválení typu neprodleně sdělí schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci.
2. Schvalovací orgán rozhodne o tom, který z postupů stanovených v článku 24 se použije.

3. V případě potřeby a po konzultaci s držitelem EU schválení typu může schvalovací orgán rozhodnout, že je třeba udělit změnu EU schválení typu.
4. Držitel EU schválení typu, které má být změněno, předloží žádost o změnu EU schválení typu schvalovacímu orgánu, který toto EU schválení typu, jež má být změněno, udělil.
5. Pokud schvalovací orgán shledá, že pro účely provedení změny EU schválení typu je nezbytné opakování kontrol nebo zkoušek, vyrozumí o tom držitele EU schválení typu, jež má být změněno.

Postupy uvedené v článku 24 se uplatní, pouze pokud schvalovací orgán na základě těchto kontrol nebo zkoušek usoudí, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

Článek 24

Změny EU schválení typu

1. Pokud schvalovací orgán ověří, že se údaje zaznamenané ve schvalovací dokumentaci změnil, udělí v souladu s článkem 23 změnu EU schválení typu, pro které byla žádost podána.
2. Schvalovací orgán označí změnu jako „revizi“, pokud není vyžadováno opakování kontrol nebo zkoušek.

V takovém 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 aktualizované verze schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.
3. Schvalovací orgán označí změnu jako „rozšíření“, pokud platí kterákoliv z těchto podmínek:
 - a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;
 - b) změnil se jakékoliv údaje uvedené v certifikátu EU schválení typu, s výjimkou jeho příloh;
 - c) vstoupí v platnost nové požadavky podle aktů v přenesené pravomoci přijatých podle tohoto nařízení pro schválený typ nesilničního mobilního stroje.
4. Při každém vydání změněných stránek schvalovací dokumentace nebo konsolidované a aktualizované verze této dokumentace se odpovídajícím způsobem upraví i rejstřík schvalovací dokumentace přiložený k certifikátu schválení typu tak, aby uváděl buď datum posledního rozšíření nebo revize, nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.
5. Změna EU schválení typu nesilničního mobilního stroje se nevyžaduje, pokud nové požadavky uvedené v odst. 3 písm. c) nejsou z technického hlediska pro tento typ nesilničního mobilního stroje relevantní.

Vydání a oznámení změn

1. V případě revize vydá schvalovací orgán držiteli EU schválení typu revidované dokumenty nebo případně konsolidovanou a aktualizovanou verzi, včetně revidovaného rejstříku schvalovací dokumentace.
2. V případě rozšíření vydá schvalovací orgán aktualizovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření následujícím po čísle řady již udělených rozšíření. V tomto certifikátu se zřetelně vyznačí důvod rozšíření a datum nového vydání aktualizovaného certifikátu EU schválení typu. Aktualizují se všechny příslušné části tohoto certifikátu, jeho přílohy a rejstřík schvalovací dokumentace.
Tento aktualizovaný certifikát a jeho přílohy vydá schvalovací orgán držiteli EU schválení typu.
3. Schvalovací orgán oznámí každou změnu učiněnou v EU schválení typu schvalovacím orgánům ostatních členských států pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů.

KAPITOLA VI

PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

Skončení platnosti

1. EU schválení typu se uděluje na neomezenou dobu.
2. EU schválení typu pozbývá platnosti v těchto případech:
 - a) výroba nesilničního mobilního stroje se schválením typu EU je s konečnou platností dobrovolně ukončena;
 - b) nové požadavky na EU schválený typ nesilničního mobilního stroje se stanou závaznými pro dodání na trh, registraci nebo uvedení do provozu nesilničních mobilních strojů a schválení typu nelze v souladu s kapitolou V aktualizovat;
 - c) doba platnosti EU schválení typu skončí z důvodu omezení v souladu s čl. 29 odst. 3;
 - d) EU schválení typu bylo odňato v souladu s čl. 22 odst. 5.V případě prvního pododstavce písm. b) však EU schválení typu a příslušný certifikát EU schválení typu pozbývají platnosti 18 měsíců od data použitelnosti nových požadavků uvedených v prvním pododstavci písm. b).
3. Pokud je dotčena pouze jedna varianta v rámci typu nebo jedna verze v rámci varianty, pozbývá EU schválení typu dotčeného nesilničního mobilního stroje platnosti pouze v rozsahu, v jakém se týká dané varianty nebo verze.

4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba konkrétního typu nesilničního mobilního stroje, oznámí držitel EU schválení typu tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro daný nesilniční mobilní stroj.
5. Do jednoho měsíce od obdržení oznámení uvedeného v odstavci 4 schvalovací orgán, který nesilničnímu mobilnímu stroji udělil EU schválení typu, informuje o této skutečnosti schvalovací orgány ostatních členských států pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů.
6. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5, má-li EU schválení typu nesilničního mobilního stroje pozbyt platnosti, oznámí držitel EU schválení typu tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.

Schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, neprodleně sdělí všechny příslušné informace schvalovacím orgánům ostatních členských států pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů.
7. Ve sdělení uvedeném v odstavci 6 se uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného nesilničního mobilního stroje.

KAPITOLA VII

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A POVINNÝ ŠTÍTEK S OZNAČENÍM

Článek 27

Prohlášení o shodě

1. Výrobce vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřen každý nesilniční mobilní stroj, který je vyroben ve shodě s nesilničním mobilním strojem, kterému bylo uděleno EU schválení typu.
2. Prohlášení o shodě se vydá konečnému uživateli bezplatně společně s nesilničním mobilním strojem. Jeho vydání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací držiteli EU schválení typu.
3. Prohlášení o shodě může být poskytnuto buď v tištěné, nebo v elektronické podobě.
Pokud však kupující při koupi nesilničního mobilního stroje požádá o tištěnou podobu prohlášení, musí být toto prohlášení v tištěné podobě poskytnuto bezplatně.
4. Výrobce vydá v období deseti let od data výroby nesilničního mobilního stroje na žádost vlastníka tohoto stroje duplikát prohlášení o shodě, a to za úplatu, která nepřesáhne náklady na jeho vydání. Na přední straně každého duplikátu prohlášení o shodě musí být jasně uvedeno slovo „duplikát“ v jazyce, v němž bylo prohlášení o shodě vystaveno.
5. Výrobce použije vzor prohlášení o shodě přijatý Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2. Prohlášení o shodě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání. Za tímto účelem prováděcí akt stanoví, že formát použitý pro dané prohlášení musí být chráněn několika ochrannými prvky. Prohlášení o shodě se vyhotoví v úředním jazyce

členského státu. Kterýkoliv schvalovací orgán může od výrobce požadovat, aby bylo prohlášení o shodě přeloženo do jeho vlastních úředních jazyků.

6. Osoba oprávněná podepisovat prohlášení o shodě musí působit v organizaci výrobce a musí být řádně pověřena vedením, aby v plném rozsahu převzala právní odpovědnost výrobce za návrh a konstrukci nebo za shodnost výroby nesilničního mobilního stroje.
7. Prohlášení o shodě se vyplňuje v plném rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití nesilničního mobilního stroje než ta, která jsou stanovena v tomto nařízení.
8. V prohlášení o shodě pro nesilniční mobilní stroje schválené v souladu s čl. 29 odst. 2 se v záhlaví uvede věta „Schválení typu na základě čl. 29 odst. 2 [Úřad pro publikace: vložte prosím úplný název a datum tohoto nařízení – přijatého aktu] (prozatímní schválení) pro nesilniční mobilní stroje“.
9. Aniž je dotčen odstavec 1, může výrobce předávat prohlášení o shodě registračnímu orgánu kteréhokoli členského státu elektronickými prostředky.

Článek 28

Povinný štítek s označením nesilničního mobilního stroje

1. Výrobce nesilničních mobilních strojů opatří každý nesilniční mobilní stroj vyrobený ve shodě se schváleným typem povinným štítkem s označením.
2. Povinný štítek s označením musí být v souladu se vzorem stanoveným Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do [Úřad pro publikace: vložte datum – 30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

KAPITOLA VIII

NOVÉ TECHNOLOGIE NEBO NOVÉ KONCEPCE

Článek 29

Výjimky pro nové technologie nebo nové koncepce

1. Žádost uvedená v článku 17 může být podána pro typ nesilničních mobilních strojů, který zahrnuje nové technologie nebo koncepce, jež nejsou slučitelné s platnými technickými požadavky.
2. Schvalovací orgán udělí EU schválení typu pro nesilniční mobilní stroje uvedené v odstavci 1 poté, co posoudí, zda jsou splněny všechny následující podmínky:
 - a) v žádosti jsou uvedeny důvody, proč jsou dané technologie nebo koncepce neslučitelné s platnými technickými požadavky;
 - b) žádost popisuje dopady ve vztahu k zahrnutým aspektům nové technologie a opatření přijatá s cílem zajistit alespoň rovnocennou úroveň ochrany v souvislosti s příslušnými aspekty, jakou stanoví požadavky, z nichž se požaduje výjimka;

- c) popisy a výsledky zkoušek provedených technickou zkušebnou určenou k provádění takové činnosti nebo akreditovanou vnitropodnikovou technickou zkušebnou tohoto výrobce podle článku 38 prokazují, že je splněna podmínka uvedená v písmenu b).

- 3. Udělení tohoto EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka novým technickým řešením nebo novým koncepcím, podléhá schválení Komise. Toto schválení nebo zamítnutí jeho udělení se provede prostřednictvím prováděcího aktu. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.

V případě potřeby tento prováděcí akt stanoví, zda jím udělené povolení podléhá nějakým omezením, a to včetně doby platnosti.

EU schválení typu však v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.

- 4. Dokud Komise nevydá rozhodnutí o povolení, může schvalovací orgán udělit prozatímní EU schválení typu.

Takové EU schválení typu je však pro typ nesilničního mobilního stroje, na který se vztahuje požadovaná výjimka, platné pouze na území daného členského státu a členských států, jejichž schvalovací orgán toto schválení přijal v souladu s odstavcem 5.

Schvalovací orgán, který udělil prozatímní EU schválení typu, neprodleně informuje Komisi a ostatní schvalovací orgány prostřednictvím dokumentace obsahující údaje podle odstavce 2, že jsou splněny všechny podmínky uvedené v uvedeném odstavci.

V záhlaví certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě musí být jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní dokumenty s omezenou územní platností. Pro účely tohoto odstavce Komise může přijmout prováděcí akty, jejichž prostřednictvím stanoví vzory certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.

- 5. Schvalovací orgán jiný než orgán uvedený v odstavci 4 může písemně přijmout prozatímní EU schválení typu uvedené v odstavci 4, aby byla platnost tohoto prozatímního schválení na území daného členského státu prodloužena.

- 6. Pokud Komise schválení odmítne, schvalovací orgán neprodleně vyrozumí držitele prozatímního schválení typu uvedeného v odstavci 3 o tom, že prozatímní schválení bude zrušeno šest měsíců po datu použitelnosti prováděcího aktu uvedeného v odstavci 3.

Nesilniční mobilní stroje však mohou být uvedeny na trh, registrovány nebo uvedeny do provozu v členském státě, jehož schvalovací orgán toto schválení udělil, a v kterémkoli členském státě, jehož schvalovací orgán toto schválení přijal, v případě, že:

- a) tento stroj byl vyroben ve shodě s prozatímním EU schválením typu předtím, než pozbylo platnosti;
- b) tento stroj je opatřen povinným štítkem a označením požadovaným tímto nařízením;
- c) ke stroji je přiloženo prozatímní prohlášení o shodě, a
- d) dokumenty, informace a návod pro uživatele byly vypracovány v souladu s požadavky tohoto nařízení.

Článek 30

Následné změny aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů

7. Pokud Komise schválí udělení výjimky podle článku 29, přijme neprodleně nezbytné kroky ke změně dotčených aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů v souladu s technologickým pokrokem.
8. Po změně příslušných aktů se zruší veškerá omezení v rozhodnutí Komise o schválení výjimky.
9. Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky ke změně aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, může Komise na žádost členského státu, který schválení udělil, formou prováděcího rozhodnutí přijatého v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 46 odst. 2 povolit členskému státu, aby platnost EU schválení typu prodloužil.

KAPITOLA IX

OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článek 31

Vnitrostátní posouzení nesilničních mobilních strojů, u nichž existuje podezření, že představují vážné riziko nebo nejsou ve shodě s platnými požadavky

1. Pokud má orgán dozoru nad trhem členského státu na základě svých vlastních činností dozoru nad trhem nebo na základě informací poskytnutých schvalovacím orgánem nebo výrobcem nebo na základě stížností dostatečné důvody domnívat se, že nesilniční mobilní stroj představuje vážné riziko nebo není ve shodě s tímto nařízením, provede posouzení dotčeného nesilničního mobilního stroje s ohledem na příslušná ustanovení tohoto nařízení.
2. Příslušné hospodářské subjekty a příslušné schvalovací orgány plně spolupracují s orgány dozoru nad trhem.

Článek 32

Vnitrostátní postupy pro nakládání s nesilničními mobilními stroji, které představují vážné riziko nebo nejsou ve shodě s platnými požadavky

1. Pokud orgán pro dozor nad trhem po provedení posouzení podle článku 31 zjistí, že nesilniční mobilní stroj představuje vážné riziko, požádá, aby příslušný hospodářský subjekt neprodleně přijal veškerá vhodná nápravná opatření, která zajistí, aby dotčený nesilniční mobilní stroj toto riziko nadále nepředstavoval.
2. Pokud orgán pro dozor nad trhem po provedení posouzení podle článku 31 zjistí, že nesilniční mobilní stroj není ve shodě s tímto nařízením, avšak nepředstavuje vážné riziko podle odstavce 1, bezodkladně příslušnému hospodářskému subjektu uloží, aby v přiměřené lhůtě přijal veškerá vhodná nápravná opatření, kterými uvede tento stroj ve shodu. Uvedená lhůta musí být přiměřená závažnosti případu neplnění.

3. Hospodářské subjekty u všech dotčených nesilničních mobilních strojů, které uvedly na trh, zaregistrovaly nebo uvedly do provozu, zajistí v souladu s povinnostmi stanovenými v člancích 6 až 13 přijetí všech vhodných nápravných opatření.
4. Pokud hospodářské subjekty v příslušných lhůtách uvedených v odstavcích 1 nebo 2 nepřijmou vhodná nápravná opatření nebo pokud riziko vyžaduje rychlou nápravu, přijmou vnitrostátní orgány veškerá vhodná prozatímní omezující opatření, jimiž na trhu svého členského státu zakáží nebo omezí dodávání na trh, registraci, včetně zákazu provozu na veřejných komunikacích, nebo uvedení do provozu dotčených nesilničních mobilních strojů, nebo je stáhnou z trhu či z oběhu.
5. Na omezující opatření uvedená v odstavci 4 se použije článek 18 nařízení (EU) 2019/1020.

Článek 33

Nápravná a omezující opatření na úrovni Unie

1. Orgán pro dozor nad trhem, který přijme nápravné nebo omezující opatření podle článku 32, o tom neprodleně uvědomí Komisi a vnitrostátní orgány ostatních členských států, a to prostřednictvím informačního a komunikačního systému uvedeného v čl. 34 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1020.

Dále o svých zjištěních neprodleně informuje schvalovací orgán, který udělil schválení. V případech nesilničních strojů, které představují vážné riziko, se nápravná nebo omezující opatření oznamují rovněž prostřednictvím systému pro rychlou výměnu informací (RAPEX) uvedeného v článku 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES³¹.

Součástí informací poskytnutých podle prvního a druhého pododstavce jsou všechny dostupné podrobnosti včetně údajů nezbytné k identifikaci dotčeného nesilničního mobilního stroje, údajů o původu uvedeného nesilničního mobilního stroje, o povaze údajného nesouladu nebo souvisejícího rizika, údaje o povaze a délce trvání nápravných a omezujících opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a případně stanoviska předložená příslušným hospodářským subjektem.

2. Členský stát, který přijímá nápravná či omezující opatření, uvede, zda je důvodem daného rizika nebo nesouladu:
 - a) skutečnost, že nesilniční mobilní stroj nesplňuje požadavky tohoto nařízení; nebo
 - b) nedostatky v příslušných regulačních aktech přijatých podle tohoto nařízení.
3. Jiné členské státy než členský stát, který přijímá nápravná nebo omezující opatření, uvědomí do jednoho měsíce od oznámení uvedeného v odstavci 1 Komisi a ostatní členské státy o veškerých nápravných nebo omezujících opatřeních, která přijaly, a sdělí veškeré údaje o nesouladu dotčeného nesilničního mobilního stroje nebo o riziku souvisejícím s tímto strojem, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s oznámeným vnitrostátním opatřením sdělí své námítky.

³¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ze dne 3. prosince 2001 o obecné bezpečnosti výrobků (Úř. věst. L 11, 15.1.2002, s. 4).

4. Pokud do tří měsíců od oznámení uvedeného v odstavci 1 nepodá jiný členský stát nebo Komise námitku ohledně oznámeného vnitrostátního opatření, zajistí ostatní členské státy, aby byla na jejich území neprodleně přijata podobná nápravná nebo omezující opatření týkající se dotčených nesilničních mobilních strojů.
5. Pokud do tří měsíců od oznámení uvedeného v odstavci 1 podá jiný členský stát nebo Komise námitku ohledně oznámeného vnitrostátního opatření, nebo pokud má Komise za to, že je oznámené vnitrostátní opatření v rozporu s právem Unie, Komise neprodleně zahájí konzultace s dotčenými členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty.
6. Na základě konzultací uvedených v odstavci 5 přijme Komise prováděcí akty, jimiž rozhodne o harmonizovaných nápravných nebo omezujících opatřeních na úrovni Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2.
7. Komise o svém rozhodnutí podle odstavce 6 neprodleně uvědomí příslušný hospodářský subjekt či subjekty. Členské státy bezodkladně zajistí, aby byla opatření obsažená v aktech uvedených v odstavci 6 prosazována, a uvědomí o tom Komisi.
8. Pokud má Komise za to, že je některé oznámené vnitrostátní opatření neodůvodněné nebo v rozporu s právem Unie, dotčený členský stát toto opatření zruší nebo změní, a to v souladu s rozhodnutím Komise uvedeným v odstavci 6.
9. Pokud je riziko nebo nesoulad přičítán nedostatkům v regulačních aktech přijatých podle tohoto nařízení, navrhne Komise nezbytné změny dotčených aktů.
10. Pokud je nápravné opatření považováno za odůvodněné v souladu s tímto článkem nebo se na něj vztahují prováděcí akty uvedené v odstavci 6, musí být toto opatření bezplatně k dispozici držitelům registrace dotčených nesilničních mobilních strojů. V případě, že byly před přijetím nápravného opatření provedeny opravy na náklady držitele registrace, uhradí náklady na tyto opravy výrobce, a to do výše nákladů na opravy požadované daným nápravným opatřením.

KAPITOLA X

POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

Článek 34

Informace určené pro uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout žádné technické informace týkající se údajů stanovených v tomto nařízení, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.
2. Výrobce zpřístupní uživatelům veškeré příslušné informace a nezbytné pokyny popisující všechny podmínky nebo omezení spojená s užíváním nesilničních mobilních strojů.
3. Informace uvedené v odstavci 2 se uvedou v návodu k obsluze pro provoz na pozemních komunikacích.
4. Provozní příručka pro použití na pozemních komunikacích, včetně informací uvedených v odstavci 2, musí být k dispozici spolu s nesilničními mobilními stroji a musí být dodána:

- a) v úředních jazycích členského státu, ve kterém má být nesilniční mobilní stroj uveden na trh, registrován či uveden do provozu, a
- b) v tištěné či elektronické podobě.

Pokud je provozní příručka poskytována v elektronické podobě, poskytne výrobce v tištěné nebo papírové podobě informace o tom, jak tuto příručku získat nebo najít, a to v úředních jazycích členského státu, ve kterém má být nesilniční mobilní stroj uveden na trh, registrován či uveden do provozu.

KAPITOLA XI

URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

Článek 35

Požadavky týkající se technických zkušeben

1. Určující schvalovací orgány zajistí, aby předtím, než určí technickou zkušebnu podle článku 37, tato zkušebna splňovala požadavky stanovené v odstavcích 2 až 10 tohoto článku.
2. S výjimkou technických zkušeben patřících určenému schvalovacímu orgánu a s výjimkou akreditovaných vnitropodnikových technických zkušeben výrobce podle článku 38 se technická zkušebna zřizuje podle vnitrostátních právních předpisů a má právní subjektivitu.
3. Technická zkušebna musí být třetí stranou nezávislou na postupech navrhování, výroby, dodávání nebo údržby nesilničních mobilních strojů, které posuzuje.

Za subjekt vyhovující požadavkům prvního pododstavce lze považovat subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na návrhu, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě nesilničních mobilních strojů, které tento subjekt posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.
4. Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů kategorií činností, pro které byly určeny podle čl. 37 odst. 1, nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají nebo provádějí údržbu nesilničních mobilních strojů, jež posuzují, a nesmí ani zastupovat strany účastníci se těchto činností. To nevyklučuje používání posuzovaných nesilničních mobilních strojů uvedených v odstavci 3, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových nesilničních mobilních strojů k osobním účelům.
5. Technická zkušebna zajistí, že činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrozí důvěrnost, objektivitu a nestrannost různých kategorií jejích činností, pro které byla určena.
6. Technická zkušebna a její zaměstnanci provádějí různé kategorie činností, pro něž byla určena, posuzování na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich

úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

7. Technická zkušebna musí být schopna provádět všechny kategorie úkolů, pro něž byla určena podle čl. 37 odst. 1, a prokázat určujícímu schvalovacímu orgánu, že má:
 - a) pracovníky s odpovídající kvalifikací, specifickými technickými znalostmi a odborným vzděláním a dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů;
 - b) popisy postupů týkajících se kategorií činností, pro něž si přeje být určena, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;
 - c) postupy pro provádění kategorií činností, pro něž si přeje být určena a jež řádně zohledňují míru složitosti technologie daného nesilničního mobilního stroje a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu, a
 - d) prostředky nezbytné k tomu, aby mohla náležitě plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, pro něž si přeje být určena, a aby měla přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

Zkušebna dále prokáže určujícímu schvalovacímu orgánu, že splňuje pravidla stanovená v aktech v přenesené pravomoci uvedených v článku 41, která jsou relevantní pro kategorie činností, pro něž je určena.

8. Musí být dodržena nestrannost technické zkušebny, jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo bezúhonnost ve vztahu ke kategoriím činností, pro něž byla zkušebna určena.
9. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti ve vztahu ke svým činnostem, pokud tuto odpovědnost v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.
10. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, 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, s výjimkou styku s určujícími schvalovacími orgány, nebo pokud tak vyžadují právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy. Vlastnická práva jsou chráněna.

Článek 36

Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben

1. Technická zkušebna smí některé ze svých činností, pro něž byla určena podle čl. 37 odst. 1, zadat subdodavateli nebo nechat provést pobočkou pouze se souhlasem svého určujícího schvalovacího orgánu.
2. Pokud technická zkušebna zadá konkrétní úkoly spojené s kategoriemi činností, pro něž byla určena, subdodavateli nebo pobočce, zajistí, že subdodavatel nebo pobočka splňuje požadavky stanovené v článku 35, a informuje určující schvalovací orgán.
3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené jejími subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeny.

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

Článek 37

Určení technických zkušeben

1. V závislosti na oblasti své působnosti se technické zkušebny určí podle jedné nebo více z těchto čtyř kategorií činností:
 - a) kategorie A: technické zkušebny, jež provádějí zkoušky podle tohoto nařízení ve svých vlastních zařízeních;
 - b) kategorie B: technické zkušebny, jež dohlížejí na zkoušky uvedené v tomto nařízení, pokud se tyto zkoušky provádějí v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí osoby;
 - c) kategorie C: technické zkušebny, jež pravidelně posuzují 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. Jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1 může být určen schvalovací orgán.
3. Technické zkušebny ze třetí země jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 38 mohou být oznámeny pro účely článku 41, pouze pokud tuto možnost stanoví dvoustranná dohoda mezi Unií a dotyčnou třetí zemí. Toto ustanovení nebrání možnosti technické zkušebny zřízené podle vnitrostátních právních předpisů v souladu s čl. 35 odst. 2 zřizovat pobočky ve třetích zemích, pokud jsou tyto pobočky přímo řízeny a ovládány určenou technickou zkušebnou.

Článek 38

Akreditované vnitropodnikové technické zkušebny výrobce

1. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna výrobce může být určena pouze k provádění činností kategorie A podle čl. 37 odst. 1 písm. a). Technická zkušebna musí tvořit samostatnou a oddělenou součást daného podniku a nesmí se podílet se na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě nesilničních mobilních strojů, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.
2. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna musí být určena schvalovacím orgánem členského státu a musí splňovat tato kritéria:
 - a) akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna musí být akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení

Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008³² a v souladu s pravidly uvedenými v článku 39;

- b) akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna a její pracovníci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají takové metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nezávislost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;
 - c) akreditovaná vnitropodniková 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 vnitropodniková technická zkušebna poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.
3. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna se pro účely článku 41 neoznamuje Komisi, avšak informace o její akreditaci poskytne podnik, jehož tvoří součást, nebo vnitrostátní akreditační orgán určujícímu schvalovacímu orgánu na žádost tohoto orgánu.

Článek 39

Pravidla pro posuzování technických zkušeben a akreditovaných vnitropodnikových technických zkušeben

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 47, pokud jde o pravidla, která musí technické zkušebny dodržovat při posuzování podle článku 40, a o akreditaci vnitropodnikových technických zkušeben podle článku 38.

Článek 40

Posouzení kvalifikace technických zkušeben

1. Určující schvalovací orgán vypracuje hodnotící zprávu dokládající, že bylo provedeno posouzení navržené technické zkušebny s ohledem na splnění požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení. Součástí této zprávy může být osvědčení o akreditaci vydané akreditačním orgánem.
2. Posouzení, na němž je založena zpráva uvedená v odstavci 1, se provádí v souladu s pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci podle článku 39. U hodnotící zprávy se nejméně každé tři roky provádí 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

³² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

pravidelně sledována určujícím schvalovacím orgánem a že splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

4. Schvalovací orgán, který usiluje o to, aby byl určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 37 odst. 2, dokládá shodu prostřednictvím posouzení, jež provádějí auditoři nezávislí na posuzované činnosti. Tito auditoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.
5. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna musí splňovat příslušná ustanovení tohoto článku.

Článek 41

Postupy pro oznámení

1. Členské státy oznámí Komisi u každé technické zkušebny, kterou určily, název, adresu včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a příslušnou kategorii činností a veškeré pozdější změny těchto určení. V oznámení je uvedeno, pro jaké položky uvedené v příloze tohoto nařízení jsou technické zkušebny určeny.
2. Technická zkušebna může provádět činnosti uvedené v čl. 37 odst. 1 jménem určujícího schvalovacího orgánu odpovědného za schválení typu, pouze pokud byla předem oznámena Komisi v souladu s ustanoveními odstavce 1 tohoto článku.
3. Technická zkušebna uvedená v odstavci 2 může být určena několika určujícími schvalovacími orgány a oznámena členskými státy těmto schvalovacím orgánům bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, jež bude vykonávat v souladu s čl. 37 odst. 1.
4. Členské státy oznámí Komisi jakékoli následné změny týkající se tohoto určení.
5. Pokud je třeba při použití aktu v přenesené pravomoci přijatého podle tohoto nařízení určit zvláštní organizaci nebo příslušný subjekt provádějící činnost, jež není zahrnuta do činností, na něž se vztahuje čl. 37 odst. 1, je třeba učinit oznámení podle tohoto článku.
6. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam technických zkušeben oznámených podle tohoto článku a podrobné údaje o nich.

Článek 42

Změny v určení

1. Pokud určující schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že jím 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 oznámil tuto technickou zkušebnu, o tom okamžitě uvědomí Komisi. Komise odpovídajícím způsobem upraví zveřejněné informace uvedené v čl. 41 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 určujícímu schvalovacímu orgánu nebo orgánům pro dozor nad trhem.

Článek 43

Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben

1. Komise vyšetří 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 určujícího schvalovacího orgánu předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se odůvodnění určení dané technické zkušebny nebo jeho zachování.
3. Komise zajistí, aby se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo už nesplňuje požadavky pro své určení, informuje o tom členský stát určujícího schvalovacího orgánu.

Komise požádá uvedený členský stát, aby v případě potřeby pozastavil, omezil nebo zrušil určení.

Pokud členský stát nepřijme nezbytná nápravná opatření, může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž rozhodne o omezení, pozastavení nebo zrušení určení dotčené technické zkušebny. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 46 odst. 2. Komise oznámí tyto prováděcí akty dotyčnému členskému státu a odpovídajícím způsobem aktualizuje zveřejněné informace uvedené v čl. 41 odst. 6.

Článek 44

Provozní povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny provádějí jménem určujícího schvalovacího orgánu kategorie činností, pro něž byly určeny, a to v souladu s postupy posuzování shody a zkušebními postupy stanovenými v tomto nařízení. .
2. Technické zkušebny dohlížejí na provádění zkoušek potřebných ke schválení nebo kontrol uvedených v tomto nařízení nebo tyto činnosti samy provádějí. Technické zkušebny neprovádějí zkoušky, posouzení ani kontroly, k nimž nejsou řádně určeny svým schvalovacím orgánem.
3. Technické zkušebny musí vždy:
 - a) umožnit ve vhodných případech schvalovacímu orgánu, který zkušebnu určil, návštěvu v průběhu posuzování shody, a
 - b) aniž je dotčen čl. 35 odst. 10 a článek 45, poskytnout svému určujícímu schvalovacímu orgánu na jeho žádost veškeré požadované informace o jejich kategoriích činností spadajících do působnosti tohoto nařízení.
4. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, oznámí tuto skutečnost určujícímu schvalovacímu orgánu a tento orgán nařídí výrobcí, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá certifikát schválení

typu, dokud nebudou přijata vhodná nápravná opatření dle požadavků schvalovacího orgánu.

5. Pokud v průběhu sledování shody výroby po vydání certifikátu schválení typu technická zkušebna, která jedná jménem určujícího schvalovacího orgánu, zjistí, že nesilniční mobilní stroj již není ve shodě s tímto nařízením, oznámí tuto skutečnost určujícímu schvalovacímu orgánu. Schvalovací orgán přijme náležitá opatření podle článku 22.

Článek 45

Informační povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny informují svůj určující schvalovací orgán o:
 - a) veškerých zjištěných případech neshody, jež si mohou vyžádat zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu schválení typu;
 - b) všech okolnostech, které mají vliv na rozsah a podmínky 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 technické zkušebny poskytují informace o činnostech v rámci působnosti jejich určení a o jakékoli jiné prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

KAPITOLA XII

PROVÁDĚCÍ AKTY A AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Článek 46

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – zemědělská vozidla“ (TC-AV) zřízený článkem 69 nařízení (EU) č. 167/2013, který 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.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 47

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 5, čl. 15 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 22 odst. 6 a článku 39 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: - vložte prosím datum vstupu v platnost.]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto

pětiletého období. 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.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 5, čl. 15 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 22 odst. 6 a článku 39 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí 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 žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci, včetně revidujícího, pozměňujícího nebo zrušujícího aktu v přenesené pravomoci, Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 5, čl. 15 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 22 odst. 6 a článku 39 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

KAPITOLA XIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 48

Změna nařízení (EU) 2019/1020

V příloze I nařízení (EU) 2019/1020 se doplňuje nový bod, který zní:

„71. [Nařízení XXX] „o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020“

Článek 49

Fórum

1. Komise zřídí fórum pro výměnu informací o prosazování (dále jen „fórum“), předsedá mu a řídí jej.
Fórum je složeno ze zástupců jmenovaných každým členským státem, zastupujících jeho schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem.
V souladu s jednacím řádem fóra uvedeným v odstavci 6 mohou být k fóru přizváni jako pozorovatelé, kdykoli je to vhodné, technické zkušebny, zástupci Evropského parlamentu, průmyslu a příslušných hospodářských subjektů, jakož i zúčastněných stran, které se zabývají otázkami bezpečnosti.
2. Cílem poradních úkolů fóra je podporovat osvědčené postupy, aby se usnadnil jednotný výklad a provádění tohoto nařízení.

Fórum projednává:

- a) otázky týkající se jednotného výkladu požadavků stanovených v tomto nařízení;
 - b) výsledky činností týkajících se schvalování typu a dozoru nad trhem;
 - c) otázky obecného zájmu týkající se provádění požadavků stanovených v tomto nařízení ve vztahu k posuzování, určování a oznamování technických zkušeben;
 - d) porušení ze strany hospodářských subjektů;
 - e) provádění nápravných nebo omezujících opatření stanovených v kapitole IX;
 - f) plánování, koordinace a výsledky činností v oblasti dozoru nad trhem.
3. V rámci své poradenské úlohy a s přihlédnutím k výsledku projednávání podle odstavce 2 může fórum vyjadřovat stanoviska a vydávat doporučení.
4. Při vyjadřování stanovisek a vydávání doporučení usiluje fórum o dosažení konsensu. Pokud takového konsensu nelze dosáhnout, vyjádří fórum své stanovisko nebo vydá doporučení prostou většinou členských států. Každý členský stát má jeden hlas. Členské státy s odlišnými postoji mohou požadovat, aby jejich postoje a důvody, na nichž se zakládají, byly zaznamenány ve stanovisku nebo doporučení fóra.
5. Komise při přijímání prováděcích aktů řádně zohlední stanoviska vyjádřená fórem podle odstavce 2.
6. Fórum přijme svůj jednací řád.
7. Pro účely tohoto nařízení:
- a) ustanovení čl. 30 odst. 2 a článek 32 nařízení (EU) 2019/1020 se nepoužijí;
 - b) odkazy na „skupinu pro správní spolupráci;“ v čl. 11 odst. 8, čl. 30 odst. 1 a 3, čl. 31 odst. 2 a článku 33 nařízení (EU) 2019/1020 se považují za odkazy na fórum.

Článek 50

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy do *[Úřad pro publikace: vložte prosím datum – přesný den, který předchází datu použitelnosti tohoto nařízení]* oznámí tato ustanovení Komisi a neprodleně ji uvědomí o všech následných změnách, které se těchto ustanovení týkají.
2. Typy porušení nařízení, na které se vztahují sankce, 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 nebo odnětí schválení typu;

- d) odmítnutí zpřístupnit informace;
- e) dodávání nesilničních mobilních strojů, které podléhají schválení, na trh nebo do provozu ze strany hospodářských subjektů, aniž by toto schválení bylo uděleno, nebo padělání dokumentů či značek za tímto účelem;
- a) neplnění povinností ze strany hospodářských subjektů;
- b) nedodržení požadavků na určení ze strany technických zkušeben.

Článek 51

Přezkum

1. Do dne [Úřad pro publikace: vložte prosím datum – 60 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení, jejíž součástí případně mohou být i příslušné legislativní návrhy.
2. Tato zpráva bude založena na konzultacích s příslušnými zúčastněnými subjekty a zohlední všechny související evropské nebo mezinárodní normy a informace uvedené v odstavci 3.
3. Do dne [Úřad pro publikace: vložte prosím datum – 48 měsíců ode dne použitelnosti tohoto nařízení], členské státy informují Komisi o:
 - a) používání postupů schválení typu a postupů dozoru nad trhem stanovených v tomto nařízení.
 - b) počtu EU schválení typu udělených podle tohoto nařízení ode dne [Úřad pro publikace: vložte prosím datum – datum použitelnosti tohoto nařízení];
 - c) vnitrostátních požadavcích na vnitrostátní schválení typu malých sérií, vnitrostátní jednotlivé schválení a vnitrostátní schválení typu a o počtu těchto schválení udělených ode dne [Úřad pro publikace: vložte prosím datum – datum použitelnosti tohoto nařízení].

Článek 52

Přechodná ustanovení

Odchylně od tohoto nařízení mohou členské státy do ...[vložte prosím datum: 8 let od data použitelnosti] uplatňovat veškeré vnitrostátní právní předpisy o vnitrostátním schvalování typu nesilničních mobilních strojů pro provoz na veřejných komunikacích *na nesilniční mobilní stroje, které jsou uváděny na trh mezi ... [vložte prosím datum použitelnosti] a ...[vložte prosím datum: 8 let od data použitelnosti]*. Během tohoto období se výrobce může rozhodnout, zda požádá o EU schválení typu, nebo zda bude dodržovat příslušné vnitrostátní právní předpisy.

Článek 53

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se ode dne [*Úřad pro publikace: vložte prosím datum – 36 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.*]

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament

Za Radu