

Переклад затверджений

Виконуючий обов'язки генерального директора
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)


(підпис)

Д. В. Чорний
(ініціали та прізвище)

19 січня 2023 р.

02013R0167 — UA — 18.04.2019 — 005.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 167/2013

від 05 лютого 2013 року

про затвердження сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів та
ринковий нагляд щодо них

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 060, 02.03.2013, с. 1)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 1322/2014 від 19 вересня 2014 року	L 364	1	18.12.2014
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2016/1628 від 14 вересня 2016 року	L 252	53	16.09.2016
► M3	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2016/1788 від 14 липня 2016 року	L 277	1	13.10.2016
► M4	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2018/830 від 09 березня 2018 року	L 140	15	06.06.2018
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/519 від 19 березня 2019 року	L 91	42	29.03.2019

▼ В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 167/2013

від 05 лютого 2013 року

про затвердження сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів та ринковий
нагляд щодо них

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 167/2013

від 05 лютого 2013 року

про затвердження сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів та ринковий нагляд щодо них

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 060, 02.03.2013, с. 1)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 1322/2014 від 19 вересня 2014 року	L 364	1	18.12.2014
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2016/1628 від 14 вересня 2016 року	L 252	53	16.09.2016
► M3	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2016/1788 від 14 липня 2016 року	L 277	1	13.10.2016
► M4	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2018/830 від 09 березня 2018 року	L 140	15	06.06.2018
► M5	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/519 від 19 березня 2019 року	L 91	42	29.03.2019

▼ В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 167/2013

від 05 лютого 2013 року

про затвердження сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів та ринковий нагляд щодо них

(Текст стосується ЄЕП)

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ І ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ

Стаття 1

Предмет

1. Цей Регламент встановлює адміністративні та технічні вимоги до затвердження типів усіх нових транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, зазначених у статті 2(1).

Цей Регламент не застосовується до затвердження окремих транспортних засобів. Утім, держави-члени, які здійснюють таке окреме затвердження, повинні визнавати будь-які затвердження типу транспортних засобів, компонентів та окремих технічних вузлів, здійснені згідно з цим Регламентом замість відповідних національних положень.

2. Цей Регламент встановлює вимоги до ринкового нагляду щодо транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, які підлягають затвердженню відповідно до цього Регламенту. Цей Регламент також встановлює вимоги до ринкового нагляду щодо складових частин та обладнання для таких транспортних засобів.

3. Цей Регламент не обмежує застосування законодавства про безпеку дорожнього руху.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується до всіх сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів, як описано в статті 4, розроблення та конструювання яких здійснюють в один або більш ніж один етап, до систем, компонентів та окремих технічних вузлів, а також складових частин та обладнання, розроблених та сконструйованих для таких транспортних засобів.

Зокрема, цей Регламент застосовується до таких транспортних засобів:

- (a) трактори (категорії T і C);
- (b) причепи (категорія R); та
- (c) змінні причіпні машини (категорія S).

▼M5

2. Цей Регламент не застосовується до змінного обладнання, яке повністю піднімається над землею або яке не може переміщуватися на шарнірному з'єднанні навколо вертикальної осі, коли транспортний засіб, до якого воно прикріплене, використовується на дорозі.

▼B

3. Для перелічених нижче транспортних засобів виробник може вибирати, чи подавати заявку на затвердження згідно з цим Регламентом, чи забезпечити відповідність належним національним вимогам:

- (a) причепи (категорія R) та змінні причіпні машини (категорії S);
- (b) гусеничні трактори (категорія C);
- (c) колісні трактори спеціального призначення (категорії T4.1 і T4.2).

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту та актів, перелік яких подано в додатку I, якщо інше не зазначено в цьому Регламенті та згаданому додатку, застосовуються такі терміни та означення:

- (1) «затвердження типу» означає процедуру, відповідно до якої орган затвердження засвідчує, що певний тип транспортних засобів, система, компонент або окремих технічних вузлів відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам;
- (2) «затвердження типу цілого транспортного засобу» означає затвердження типу, яким орган затвердження засвідчує, що тип незавершеного, поетапно завершеного або завершеного

транспортного засобу відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам;

- (3) «затвердження типу системи» означає затвердження типу, яким орган затвердження засвідчує, що система, вбудована в транспортний засіб конкретного типу, відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам;
- (4) «затвердження типу компонента» означає затвердження типу, яким орган затвердження засвідчує, що компонент, незалежно від транспортного засобу, відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам;
- (5) «затвердження типу окремого технічного вузла» означає затвердження типу, яким орган затвердження засвідчує, що окремий технічний вузол відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам стосовно одного або більш ніж одного конкретного типу транспортних засобів;
- (6) «національне затвердження типу» означає встановлену національним правом держави-члена процедуру затвердження типу, яке є дійсною лише на території відповідної держави-члена;
- (7) «затвердження типу ЄС» означає процедуру, відповідно до якої орган затвердження засвідчує, що певний тип транспортних засобів, система, компонент або окремий технічний вузол відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам цього Регламенту;
- (8) «трактор» означає будь-яке моторизований колісний або гусеничний сільськогосподарський або лісогосподарський транспортний засіб, який має щонайменше дві осі та максимальну конструктивну швидкість щонайменше 6 км/год, основна функція якого полягає в тяговій потужності та який був спеціально розроблений, щоб тягнути, штовхати, переміщати або приводити в дію певні змінні причіпні машини, розроблені для виконання сільськогосподарських і лісогосподарських робіт або для буксирування сільськогосподарських або лісогосподарських причепів чи обладнання; його може бути адаптовано для перевезення вантажів у контексті сільськогосподарських або лісогосподарських робіт та/або обладнано одним або більш ніж одним пасажирським сидінням;
- (9) «причіп» означає будь-який сільськогосподарський або лісогосподарський транспортний засіб, призначений передусім для буксирування трактором та призначений передусім для перевезення вантажів, і коли відношення технічно допустимої максимальної спорядженої маси до неспорядженої маси такого транспортного засобу дорівнює 3,0 або більше;
- (10) «змінна причіпна машина» означає будь-який транспортний засіб, який використовують у сільському або лісному господарстві, та який розроблений для буксирування трактором, змінення його функцій або додання нових функцій, до складу якого на постійній основі входить інструмент, або який розроблений для оброблення матеріалів, який може мати вантажну платформу, розроблену та сконструйовану для приймання будь-яких інструментів і приладів, потрібних для зазначених цілей, та тимчасового зберігання будь-яких матеріалів, вироблених або потрібних під час роботи, і коли відношення технічно допустимої максимальної спорядженої маси до неспорядженої маси такого транспортного засобу менше ніж 3,0;
- (11) «транспортний засіб» означає будь-який трактор, причіп або змінні причіпні машини, означені в пунктах 8, 9 і 10;
- (12) «базовий транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який використовують на початковому етапі поетапного процесу затвердження типу;
- (13) «незавершений транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який повинен пройти щонайменше один подальший етап доповнення, щоб задовольнити відповідні технічні вимоги цього Регламенту;

- (14) «поетапно завершений транспортний засіб» означає транспортний засіб, отриманий в результаті процесу поетапного затвердження типу, який задовольняє відповідні технічні вимоги цього Регламенту;
- (15) «завершений транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який не потрібно завершувати, щоб задовольнити відповідні технічні вимоги цього Регламенту;
- (16) «транспортний засіб кінцевої серії» означає будь-який транспортний засіб, що є частиною партії, який не можна надавати на ринку або який більше не можна надавати на ринку, реєструвати чи вводити в експлуатацію через набуття чинності новими технічними вимогами, відносно яких його не було затверджено;
- (17) «система» означає сукупність пристроїв, поєднаних для виконання однієї або більш ніж однієї конкретної функції у транспортному засобі, на яку поширюються вимоги цього Регламенту або будь-яких делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту;
- (18) «компонент» означає пристрій, на який поширюються вимоги цього Регламенту або будь-яких делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, який за призначенням є частиною транспортного засобу, та тип якого можуть затверджувати незалежно від транспортного засобу відповідно до цього Регламенту та делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту у випадках, коли зазначені акти безпосередньо передбачають такі дії;
- (19) «окремий технічний вузол» означає пристрій, на який поширюються вимоги цього Регламенту або будь-яких делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, який призначений для використання як складової частини транспортного засобу, та тип якого можуть затверджувати окремо, але лише стосовно одного або більш ніж одного конкретного типу транспортного засобу, коли зазначені акти безпосередньо передбачають такі дії;
- (20) «складові частини» означають товари, які використовують для збирання транспортного засобу, а також запасні частини;
- (21) «обладнання» означає будь-які товари, окрім складових частин, які може бути додано до транспортного засобу або встановлено на ньому;
- (22) «оригінальні складові частини або обладнання» означають складові частини або обладнання, вироблені відповідно до наданих виробником транспортного засобу специфікацій та виробничих стандартів щодо виробництва складових частин або обладнання для збирання відповідного транспортного засобу; це означення також охоплює складові частини або обладнання, які виробляють на тій самій лінії виробництва, що й зазначені частини або обладнання; вважається, якщо не доведено протилежне, що складові частини або обладнання оригінальні, якщо виробник засвідчує, що якість таких складових частин або обладнання відповідає якості компонентів, які використовують для збирання відповідного транспортного засобу, та які були вироблені відповідно до специфікацій та виробничих стандартів виробника такого транспортного засобу;
- (23) «запасні частини» означають товари, призначені для встановлення на транспортному засобі для заміни оригінальних складових частин такого транспортного засобу, в тому числі такі товари, як мастило, необхідні для експлуатації транспортного засобу, за винятком палива;
- (24) «функціональна безпечність» означає відсутність неприпустимих ризиків завдання фізичних ушкоджень або шкоди здоров'ю осіб чи власності через небезпечні фактори, спричинені несправною роботою механічних, гідравлічних, пневматичних, електричних або електронних систем, компонентів або окремих технічних вузлів;

- (25) «виробник» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка відповідає перед органом затвердження за всі аспекти процесу затвердження типу або авторизації, за забезпечення відповідності виробництва, а також за питання ринкового нагляду щодо вироблених транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, незалежно від того, чи така фізична або юридична особа безпосередньо залучена до всіх етапів розроблення та конструювання відповідного транспортного засобу, компонента або окремого технічного вузла, який підлягає процесу затвердження;
- (26) «представник виробника» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка має осідок у Союзі та яка була належним чином призначена виробником представляти виробника перед органом затвердження або органом ринкового нагляду, а також діяти від імені виробника у питаннях, які охоплює цей Регламент;
- (27) «орган затвердження» означає орган держави-члена, який створює або призначає державачлен та про який держава-член повідомляє Комісії, із компетенцією щодо всіх аспектів затвердження типів транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, щодо процесу авторизації, щодо видачі та, у відповідних випадках, щодо анулювання або відмови у присвоєнні сертифікатів про затвердження, щодо виконання ролі контактної пункту для органів затвердження інших держав-членів, щодо призначення технічних служб та щодо забезпечення виконання виробником його обов'язків стосовно відповідності виробництва;
- (28) «технічна служба» означає організацію або орган, призначений органом затвердження держави-члена як випробувальна лабораторія для проведення випробувань або як орган з оцінювання відповідності для проведення початкового оцінювання та інших випробувань або інспектувань від імені органу затвердження, за умови закріплення за органом затвердження можливості самостійно виконувати зазначені функції;
- (29) «самостійне випробування» означає проведення випробувань на власних об'єктах, реєстрацію результатів випробувань та подання звіту, в тому числі висновків, органу затвердження виробником, якого призначили як технічну службу для оцінювання відповідності деяким вимогам;
- (30) «метод віртуального випробування» означає комп'ютерні симуляції, в тому числі розрахунки, з метою підтвердження відповідності певного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла технічним вимогам делегованого акта, ухваленого відповідно до статті 27(6), для яких не є необхідним використання фізичного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла;
- (31) «сертифікат про затвердження типу» означає документ, яким орган затвердження офіційно засвідчує, що певний тип транспортних засобів, систему, компонент або окремий технічний вузол затверджено;
- (32) «сертифікат про затвердження типу ЄС» означає сертифікат, в основі якого лежить шаблон, визначений в імплементаційному акті, ухваленому відповідно до цього Регламенту, або у формі повідомлення, визначений у відповідних правилах ЄЕК ООН, згаданих у цьому Регламенті, або в делегованих актах, ухвалених відповідно до цього Регламенту;
- (33) «сертифікат відповідності» означає документ, виданий виробником, який засвідчує відповідність виробленого транспортного засобу затверженому типу транспортного засобу;
- (34) «система бортової діагностики» або «система OBD» означає систему, здатну ідентифікувати ймовірну зону несправності за допомогою кодів несправностей, що зберігаються в пам'яті комп'ютера;
- (35) «інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу» означає всю інформацію, необхідну для діагностування, обслуговування, інспектування, періодичного

моніторингу, ремонту, перепрограмування чи реініціалізації транспортного засобу, яку виробник надає своїм уповноваженим дилерам чи ремонтникам, у тому числі всі подальші зміни та доповнення такої інформації; до зазначеної інформації також входить уся інформація, необхідна для встановлення на транспортних засобах складових частин та обладнання;

- (36) «незалежні оператори» означає підприємства, окрім уповноважених дилерів та ремонтників, які безпосередньо чи опосередковано залучені до ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, зокрема ремонтників, виробників чи дилерів ремонтного обладнання, інструментів або запасних частин, видавців технічної інформації, автомобільні клуби, операторів екстреної допомоги на дорозі, операторів, що надають послуги з інспектування та випробування, операторів, що надають навчальні послуги для монтажників, виробників і ремонтників обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі;
- (37) «новий транспортний засіб» означає транспортний засіб, який раніше ніколи не реєстрували або не вводили в експлуатацію;
- (38) «реєстрація» означає адміністративний дозвіл на введення транспортного засобу в експлуатацію, в тому числі в дорожньому русі, який передбачає його ідентифікацію та присвоєння йому серійного номера, в подальшому відомого як реєстраційний номер, незалежно від того, чи це присвоєння на постійній основі, тимчасове або на короткий період часу;
- (39) «введення в обіг» означає перше надання на ринку Союзу транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, складової частини або обладнання;
- (40) «введення в експлуатацію» означає перше використання за призначенням в Союзі транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, складової частини або обладнання;
- (41) «імпортер» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, що має осідок у Союзі, яка вводить в обіг транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, складову частину або обладнання із третьої країни;
- (42) «розповсюджувач» означає будь-яку фізичну чи юридичну особу в ланцюгу постачання, окрім виробника або імпортера, яка надає на ринку транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, складову частину або обладнання;
- (43) «суб'єкт господарювання» означає виробника, представника виробника, імпортера або розповсюджувача;
- (44) «ринковий нагляд» означає діяльність, яку здійснюють національні органи, і заходи, яких вони вживають для перевірки і забезпечення відповідності наданих на ринку транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів вимогам, визначеним у відповідному гармонізаційному законодавстві Союзу, та відсутності загроз для здоров'я, безпеки або будь-якого іншого аспекту захисту суспільних інтересів, які можуть створювати такі транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли;
- (45) «орган ринкового нагляду» означає орган держави-члена, відповідальний за здійснення ринкового нагляду на території такої держави-члена;
- (46) «національний орган» означає орган затвердження або будь-який інший орган, залучений до ринкового нагляду, прикордонного контролю або реєстрації в державі-члені, що стосується транспортних засобів, систем, компонентів, окремих технічних вузлів, складових частин або обладнання, та відповідальний за такий ринковий нагляд, прикордонний контроль та реєстрацію;
- (47) «надання на ринку» означає будь-яке платне або безоплатне постачання транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, складової частини або обладнання для розповсюдження або використання на ринку в процесі здійснення комерційної діяльності;

- (48) «тип транспортного засобу» означає групу транспортних засобів, в тому числі варіанти та версії в одній категорії, які не відрізняються щонайменше у таких основних аспектах:
- категорія,
 - виробник,
 - призначення типу, визначене виробником,
 - основні конструктивні та проєктні характеристики,
 - шасі з несною рамою/шасі з лонжеронами/шарнірно-зчленоване шасі (очевидні та фундаментальні відмінності),
 - для категорії Т: осі (кількість); або для категорії С: осі/гусениці (кількість),
 - якщо транспортні засоби збудовані в кілька етапів, виробник і тип транспортного засобу попереднього етапу;
- (49) «варіант» означає транспортні засоби одного типу, які не відрізняються щонайменше в таких аспектах:
- (a) для тракторів:
- принципи конструкції кузова або тип кузова,
 - етап доповнення,
 - двигун (внутрішнього згоряння/гібридний/електричний/гібридний електричний),
 - принцип роботи,
 - кількість і розташування циліндрів,
 - різниця в потужності не перевищує 30% (найбільша потужність перевищує найменшу потужність не більше ніж в 1,3 разу),
 - різниця в об'ємі циліндрів не перевищує 20% (найбільша величина перевищує найменшу величину не більше ніж в 1,2 разу),
 - тягові осі (кількість, розташування, взаємоз'єднання),
 - керовані осі (кількість і розташування),
 - різниця в максимальній спорядженій масі не перевищує 10%,
 - трансмісія (тип),
 - конструкція захисту при перевертанні,
 - гальмівні осі (кількість);
- (b) для причепів або змінних причіпних машин;
- керовані осі (кількість, розташування, взаємоз'єднання),
 - різниця в максимальній спорядженій масі не перевищує 10%,
 - гальмівні осі (кількість);
- (50) «гібридний транспортний засіб» означає самохідний транспортний засіб, на якому встановлені принаймні два різні перетворювачі енергії та дві різні системи зберігання енергії (на самому транспортному засобі), призначені для його урухомлення;
- (51) «гібридний електричний транспортний засіб» означає транспортний засіб, який отримує енергію для механічного урухомлення із таких двох вбудованих джерел накопиченої енергії/потужності:
- (a) споживане паливо;

- (b) батарея, конденсатор, маховик/генератор або інший пристрій накопичення електричної енергії або потужності.

Це означення також охоплює транспортні засоби, які отримують енергію від споживаного пального лише для перезаряджання пристрою накопичення електричної енергії/потужності;

- (52) «суто електричний транспортний засіб» означає транспортний засіб, який працює від системи, що складається з одного або більш ніж одного пристрою накопичення електроенергії, одного або більш ніж одного пристрою перетворення електричної потужності та однієї чи більш ніж однієї електричної машини, які перетворюють накопичену електричну енергію в механічну енергію, яка передається колесам для урухомлення транспортного засобу;
- (53) «версія варіанта» означає транспортні засоби, які поєднують у собі елементи інформаційного пакета, зазначеного в статті 24(10).

Наведені в цьому Регламенті покликання на вимоги, процедури або умови, встановлені в цьому Регламенті, необхідно сприймати як покликання на такі вимоги, процедури та умови, встановлені в цьому Регламенті, а також у делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього Регламенту.

Стаття 4

Категорії транспортних засобів

Для цілей цього Регламенту застосовуються такі категорії транспортних засобів:

- (1) «категорія Т» охоплює всі колісні трактори; кожне позначення категорії колісного трактора, описаної в пунктах 2–8, доповнюється в кінці індексом «а» або «b» відповідно до його конструкційної швидкості:
 - (a) «а» для колісних тракторів із максимальною конструкційною швидкістю не більше ніж 40 км/год;
 - (b) «b» для колісних тракторів із максимальною конструкційною швидкістю більше ніж 40 км/год;

▼M5

- (2) «категорія T1» охоплює колісні трактори, в яких вісь, розташована найближче до водія, має мінімальну ширину колії не менше ніж 1150 мм, з неспорядженою масою в робочому стані не більше ніж 600 кг і кліренсом не більше ніж 1000 мм; для тракторів з реверсивним водійським місцем (реверсивними сидінням і кермом) найближчою до водія віссю є вісь, обладнана шинами з найбільшим діаметром;
- (3) «категорія T2» охоплює колісні трактори з мінімальною шириною колії менше ніж 1150 мм, неспорядженою масою в робочому стані більше ніж 600 кг та кліренсом не більше ніж 600 мм; якщо висота центру маси трактора (визначена відповідно до стандарту ISO 789-6:1982 і виміряна відносно землі), поділена на середню мінімальну ширину колії для кожної осі, перевищує 0,90, максимальна конструкційна швидкість повинна бути обмежена 30 км/год;

▼B

- (4) «категорія T3» охоплює колісні трактори з неспорядженою масою в робочому стані не більше ніж 600 кг;
- (5) «категорія T4» охоплює колісні трактори спеціального призначення;
- (6) «категорія T4.1» (трактори з високим кліренсом) охоплює трактори, призначені для роботи з високостебловими культурами, як-от виноградна лоза. Вони мають підняте високо шасі або частину шасі, що дає їм змогу пересуватися паралельно культурі в такий спосіб, що ліві та праві колеса рухаються уздовж одного або більш ніж одного ряду культури. Вони призначені для

перевезення робочих інструментів, які можуть бути встановлені спереду, між осями, ззаду або на платформі. Коли трактор перебуває в робочому положенні, кліренс перпендикулярно до рядів культури перевищує 1000 мм. Якщо висота центру маси трактора, виміряна відносно землі з використанням нормально встановлених шин, поділена на середню мінімальну ширину колії всіх осей, перевищує 0,90, максимальна конструкційна швидкість повинна не перевищувати 30 км/год;

- (7) «категорія T4.2» (надширокі трактори) охоплює трактори, які характеризуються великими габаритами, призначені перш за все для оброблювання великих площ сільськогосподарських угідь;
- (8) «категорія T4.3» (трактори з низьким кліренсом) охоплює трактори з приводом на чотири колеса зі змінним обладнанням, призначеним для сільськогосподарського або лісогосподарського використання, які характеризуються опорною рамою, обладнаною одним або більш ніж одним пристроєм відбирання потужності, які мають технічно допустиму масу не більше ніж 10 тонн, при чому відношення цієї маси до максимальної неспорядженої маси в робочому стані становить менше ніж 2,5, та в яких висота центру мас, виміряна відносно землі з використанням нормально встановлених шин, не перевищує 850 мм;
- (9) «категорія C» охоплює гусеничні трактори, урухомлювані нескінченними гусеницями або поєднанням коліс і нескінченних гусениць, з підкатегоріями, які визначаються аналогічно таким категорії T;
- (10) «категорія R» охоплює причепа; кожне позначення категорії, описаної в пунктах 11–14, доповнюється в кінці індексом «а» або «b» відповідно до його конструкційної швидкості:
 - (a) «а» для причепів із максимальною конструкційною швидкістю не більше ніж 40 км/год;
 - (b) «b» для причепів із максимальною конструкційною швидкістю більше ніж 40 км/год;
- (11) «категорія R1» охоплює причепа із сумою технічно допустимих мас на вісь не більше ніж 1500 кг;
- (12) «категорія R2» охоплює причепа із сумою технічно допустимих мас на вісь більше ніж 1500 кг, але не більше ніж 3500 кг;
- (13) «категорія R3» охоплює причепа із сумою технічно допустимих мас на вісь більше ніж 3500 кг, але не більше ніж 21 000 кг;
- (14) «категорія R4» охоплює причепа із сумою технічно допустимих мас на вісь більше ніж 21 000 кг;
- (15) «категорія S» охоплює змінні причіпні машини.

Кожне позначення категорії змінних причіпних машин доповнюється в кінці індексом «а» або «b» відповідно до його конструкційної швидкості:

- (a) «а» для змінних причіпних машин із максимальною конструкційною швидкістю не більше ніж 40 км/год;
 - (b) «b» для змінних причіпних машин із максимальною конструкційною швидкістю більше ніж 40 км/год;
- (16) «категорія S1» охоплює змінних причіпних машин із сумою технічно допустимих мас на вісь не більше ніж 3500 кг;
 - (17) «категорія S2» охоплює змінних причіпних машин із сумою технічно допустимих мас на вісь більше ніж 3500 кг.

ГЛАВА II
ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

Стаття 5

Обов'язки держав-членів

1. Держави-члени повинні створити або призначити органи затвердження, компетентні у питаннях стосовно затвердження, а також органи ринкового нагляду, компетентні у питаннях стосовно ринкового нагляду відповідно до цього Регламенту. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про створення та призначення таких органів.

Повідомлення про органи затвердження та ринкового нагляду повинне містити назву таких органів, їхню адресу, зокрема електронну адресу, та зону відповідальності. Комісія повинна публікувати на своєму вебсайті перелік органів затвердження та детальну інформацію про них.

2. Держави-члени повинні дозволяти введення в обіг, реєстрацію та введення в експлуатацію лише таких транспортних засобів, компонентів та окремих технічних вузлів, які відповідають вимогам цього Регламенту.

3. Держави-члени не повинні забороняти та обмежувати введення в обіг, реєстрацію або введення в експлуатацію транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, а також перешкоджати такому введенню в обіг, реєстрації та введенню в експлуатацію на підставах, пов'язаних із аспектами їхньої конструкції та функціонування, на які поширюються положення цього Регламенту, якщо вони задовольняють його вимоги.

4. Держави-члени повинні організувати та здійснювати ринковий нагляд та контроль над транспортними засобами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, які вводяться в обіг відповідно до глави III Регламенту (ЄС) № 765/2008.

Стаття 6

Обов'язки органів затвердження

1. Органи затвердження повинні забезпечувати дотримання виробниками, які подають заявки на затвердження типу, їхніх обов'язків відповідно до цього Регламенту.

2. Органи затвердження повинні затверджувати лише такі транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які відповідають вимогам цього Регламенту.

Стаття 7

Заходи з ринкового нагляду

1. Органи ринкового нагляду повинні проводити, у доцільному обсязі, відповідні перевірки документів щодо транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, типи яких було затверджено, беручи до уваги встановлені принципи оцінювання ризиків, скарги та іншу інформацію.

Органи ринкового нагляду можуть вимагати, щоб суб'єкти господарювання оприлюднювали таку документацію та інформацію, оприлюднення якої вважається необхідним для виконання ними своїх обов'язків.

Якщо суб'єкти господарювання надають сертифікати відповідності, органи ринкового нагляду повинні звертати належну увагу на такі сертифікати.

2. Щодо складових частин та обладнання, не охоплених параграфом 1 цієї статті, застосовується у повному обсязі стаття 19(1) Регламенту (ЄС) № 765/2008.

Зобов'язання виробників

1. Виробники забезпечують вироблення та затвердження їхніх транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів відповідно до вимог, встановлених у цьому Регламенті та делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до положень цього Регламенту, у випадку введення таких транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів в обіг або їх введення в експлуатацію.
2. У разі поетапного затвердження типу кожен виробник відповідає за затвердження та відповідність виробництва систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які додаються на етапі здійснюваного виробником доповнення транспортного засобу. Будь-який виробник, який змінює компоненти або системи, які вже були затверджені на етапах раніше, відповідає за затвердження та відповідність виробництва змінених компонентів та систем.
3. Виробники, які змінюють незавершений транспортний засіб таким чином, що він підпадає під іншу категорію транспортного засобу, внаслідок чого зазнають змін правові вимоги, що вже були оцінені на попередньому етапі затвердження, також відповідають за дотримання вимог, застосованих до категорії транспортних засобів, під яку підпадає змінений транспортний засіб.
4. Для цілей затвердження транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, на які поширюються положення цього Регламенту, виробники, які мають осідок поза межами Союзу, повинні призначити єдиного представника, що має осідок у Союзі, який представлятиме їх перед органом затвердження.
5. Виробники, які мають осідок поза межами Союзу, повинні також призначити єдиного представника, що має осідок у Союзі, для цілей ринкового нагляду, який може бути представником, зазначеним у параграфі 4, або додатковим представником.
6. Виробники відповідають перед органом затвердження за всі аспекти процесу затвердження, а також за забезпечення відповідності виробництва, незалежно від того, чи залучені вони безпосередньо до всіх етапів конструювання транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, чи ні.
7. Відповідно до цього Регламенту, а також делегованих та імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, виробники повинні забезпечувати наявність процедур, що забезпечують подальшу відповідність серійного виробництва відповідному затвердженому типу. Зміни конструкції транспортного засобу, компонента чи окремого технічного вузла або їхніх характеристик, а також зміни вимог, щодо яких визнано відповідність транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, необхідно враховувати відповідно до положень глави VI.
8. На додачу до передбаченого законом маркування та позначок затвердження типу, які наносять на транспортні засоби, компоненти або окремі технічні вузли відповідно до статті 34, виробники повинні зазначати своє найменування, зареєстроване комерційне найменування або зареєстровану торговельну марку та контактну адресу на території Союзу на своїх транспортних засобах, компонентах або окремих технічних вузлах, які надають на ринку, або, у випадку, якщо це неможливо, на пакованні або в документі, що супроводжує відповідний компонент або окремий технічний вузол.
9. Виробники повинні забезпечувати, щоб під час перебування транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у сфері їхньої відповідальності умови його зберігання або транспортування не створювали загрози для його відповідності вимогам, визначеним у цьому Регламенті.

Обов'язки виробників щодо їхніх продуктів, які не є відповідними або які становлять значний ризик

1. Виробники, які вважають або мають причини вважати, що їхній транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол, введений в обіг або введений в експлуатацію, не відповідає положенням цього Регламенту або делегованих та імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, повинні негайно вжити коригувальних заходів, необхідних для приведення такого транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у відповідність, вилучити його з обігу або відкликати, залежно від випадку.

Виробник повинен негайно повідомити орган затвердження, який здійснив відповідне затвердження, із зазначенням деталей зокрема щодо невідповідності, а також щодо будь-яких вжитих коригувальних заходів.

2. У разі, якщо транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, складова частина або обладнання становить значний ризик, виробники повинні негайно повідомити про це органи затвердження та ринкового нагляду держав-членів, у яких було надано на ринку або введено в експлуатацію відповідний транспортний засіб, систему, компонент, окремих технічний вузол, складову частину або обладнання із зазначенням деталей зокрема щодо невідповідності, а також щодо будь-яких коригувальних заходів.

3. Виробники повинні надавати інформаційний пакет, зазначений у статті 24(10), а також виробники транспортних засобів повинні надавати копію сертифікатів відповідності, зазначених у статті 33, в розпорядження органів затвердження на період тривалістю 10 років після введення в обіг транспортного засобу та на період тривалістю 5 років після введення в обіг системи, компонента або окремого технічного вузла.

4. Виробники повинні у відповідь на обґрунтований запит національного органу надавати такому органу через орган затвердження копію сертифіката про затвердження типу ЄС або авторизації, зазначеної в статті 46(1) і (2), який підтверджує відповідність транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, легко зрозумілою для такого органу мовою. Виробники повинні співпрацювати з відповідним національним органом щодо будь-яких заходів, вжитих відповідно до статті 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008 для усунення ризиків, які становлять їхні транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які були введені в обіг, зареєстровані або введені в експлуатацію.

Стаття 10

Зобов'язання представників виробників стосовно ринкового нагляду

Представник виробника з питань ринкового нагляду повинен виконувати завдання, зазначені в дорученні, отриманому від виробника. Таке доручення повинне надавати представнику змогу щонайменше:

- (a) мати доступ до комплексу документів, зазначеного в статті 22, та сертифікатів відповідності, зазначених у статті 33, для надання їх у розпорядження органів затвердження на період тривалістю 10 років після введення в обіг транспортного засобу та на період тривалістю 5 років після введення в обіг системи, компонента або окремого технічного вузла;
- (b) у відповідь на обґрунтований запит органу затвердження надавати такому органу всю інформацію та документацію, необхідну для підтвердження відповідності виробництва транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла;
- (c) співпрацювати з органами затвердження або ринкового нагляду на запит таких органів щодо вжиття будь-яких заходів для усунення значних ризиків, створених транспортними засобами,

системами, компонентами, окремими технічними вузлами, складовими частинами або обладнанням, на які поширюється їхнє доручення.

Стаття 11

Обов'язки імпортерів

1. Імпортери повинні вводити в обіг лише транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які є відповідними, та які також отримали затвердження типу ЄС або відповідають вимогам щодо національного затвердження або складових частин або обладнання, на які в повному обсязі поширюються вимоги Регламенту (ЄС) № 765/2008.
2. Перш ніж вводити в обіг транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол, типи яких було затверджено, імпортери повинні забезпечити наявність інформаційного пакета, що відповідає положенням статті 24(10), а також наявність на системі, компоненті або окремому технічному вузлі маркування про затвердження типу та їх відповідності статті 8(8). У випадку з транспортним засобом імпортер повинен перевірити, чи супроводжується транспортний засіб необхідним сертифікатом відповідності.
3. У випадках, коли імпортери вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, компонент або окремих технічний вузол, складова частина або обладнання не відповідає вимогам цього Регламенту, а зокрема не відповідає відповідному затвердженню типу, вони не повинні вводити в обіг відповідний транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол та дозволяти його введення в експлуатацію або реєстрацію, доки його не буде приведено у відповідність. Окрім того, якщо імпортери вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, складова частина або обладнання становить значний ризик, вони повинні повідомити про це виробника та органи ринкового нагляду. У випадку з транспортними засобами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, тип яких було затверджено, імпортери також повинні повідомляти про такі випадки орган затвердження, який здійснив затвердження.
4. Імпортери повинні зазначити своє найменування, зареєстроване найменування або зареєстровану торговельну марку, а також свою контактну адресу на транспортному засобі, системі, компоненті, окремому технічному вузлі, складовій частині або обладнанні, або, коли це неможливо, на пакованні відповідної системи, компонента, окремого технічного вузла, складової частини або обладнання або в документі, що їх супроводжує.
5. Імпортери повинні забезпечувати супроводження транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла інструкціями та інформацією відповідно до вимог, встановлених у статті 51, наданими офіційною мовою або офіційними мовами відповідної держави-члена.
6. Імпортери повинні забезпечувати, щоб під час перебування транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у сфері їхньої відповідальності умови його зберігання або транспортування не створювали загроз для його відповідності вимогам, визначеним у цьому Регламенті.
7. Якщо це вважається за доцільне у зв'язку зі значними ризиками, які становить транспортний засіб, компонент, окремих технічний вузол, складова частина або обладнання, імпортери повинні з метою захисту здоров'я та безпеки споживачів розглядати скарги та, за необхідності, вести реєстр скарг про транспортні засоби, системи, компоненти, окремі технічні вузли, складові частини або обладнання та випадків їх відкликання, а також інформувати розповсюджувачів про такий моніторинг.

Стаття 12

Обов'язки імпортерів стосовно їхніх продуктів, які не є відповідними або які становлять значний ризик

1. Імпортери, які вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол, який вони ввели в обіг, не відповідає вимогам цього Регламенту, повинні невідкладно вжити коригувальних заходів, необхідних, щоб, залежно від обставин, привести такий транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол у відповідність, вилучити його з обігу або відкликати, залежно від випадку.

2. У разі, якщо транспортний засіб, система, компонент, окремий технічний вузол, складова частина або обладнання становить значний ризик, імпортери повинні негайно повідомити про це виробника та органи затвердження та ринкового нагляду держав-членів, у яких вони ввели в обіг такий транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, складову частину або обладнання. Імпортер повинен також повідомляти зазначені органи про будь-які вжиті заходи та надавати детальну інформацію, зокрема про відповідний значний ризик та про будь-які коригувальні заходи, вжиті виробником.

▼ M5

3. Імпортери повинні на період тривалістю 10 років після введення в обіг транспортного засобу та на період тривалістю 5 років після введення в обіг системи, компонента або окремого технічного вузла надавати копію сертифіката про затвердження типу ЄС в розпорядження органів затвердження та органів ринкового нагляду та забезпечувати можливість надання на вимогу зазначеним органам інформаційного пакета, зазначеного в статті 24(10).

▼ B

4. Імпортери повинні на обґрунтований запит від національного органу надавати такому органу всю інформацію та документи, необхідні для підтвердження відповідності транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, легко зрозумілою для такого органу мовою. На вимогу зазначеного органу імпортери повинні співпрацювати з ним щодо будь-яких заходів, вжитих для усунення ризиків, які становить введений ними в обіг транспортний засіб, система, компонент, окремий технічний вузол, складова частина або обладнання.

Стаття 13

Обов'язки розповсюджувачів

1. У процесі надання на ринку транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, складової частини або обладнання розповсюджувачі повинні діяти з належною обачністю відповідно до вимог цього Регламенту.

2. Перш ніж надати на ринку, зареєструвати чи ввести в експлуатацію транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол, розповсюджувачі повинні перевірити, чи нанесено на такий транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол обов'язкове за законом маркування або позначку затвердження типу, чи супроводжується такий транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол необхідними документами, інструкціями та інформацією про безпечність офіційною мовою (офіційними мовами) держави-члена, у якій їх надаватимуть на ринку, а також чи дотримуються імпортер та виробник вимог, визначених у статті 11(2) та (4) та статті 34(1) та (2).

3. Розповсюджувачі повинні забезпечувати, щоб під час перебування транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у сфері їхньої відповідальності умови його зберігання або транспортування не створювали загрози для його відповідності вимогам, визначеним у цьому Регламенті.

Стаття 14

Обов'язки розповсюджувачів стосовно їхніх продуктів, які не є відповідними або які становлять значний ризик

1. У випадках, коли розповсюджувачі вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, компонент або окремих технічний вузол не відповідає вимогам цього Регламенту, вони не повинні надавати на ринку, реєструвати або вводити в експлуатацію відповідний транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол, доки його не буде приведено у відповідність.
2. Розповсюджувачі, які вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент, або окремих технічний вузол, який вони надали на ринку або зареєстрували, або за введення в експлуатацію якого вони відповідають, не відповідає вимогам цього Регламенту, повинні негайно повідомити виробника або представника виробника, щоб забезпечити вжиття коригувальних заходів для приведення такого транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у відповідність або, у відповідних випадках, його відкликання відповідно до статті 9(1) або статті 12(1).
3. У разі, якщо транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, складова частина або обладнання становить значний ризик, розповсюджувачі повинні негайно повідомити про це виробника, імпортера та органи затвердження та ринкового нагляду держав-членів, у яких вони надали на ринку такий транспортний засіб, систему, компонент, окремих технічний вузол, складову частину або обладнання. Розповсюджувач повинен також повідомляти зазначені органи про будь-які вжиті заходи та надавати детальну інформацію, зокрема про відповідний значний ризик та про коригувальні заходи, вжиті виробником.
4. Розповсюджувачі повинні на обґрунтований запит від національного органу забезпечувати надання виробником такому національному органу інформації, визначеної в статті 9(4), або надання імпортером такому національному органу інформації, визначеної в статті 12(3). На вимогу зазначеного органу розповсюджувачі повинні співпрацювати з ним щодо будь-яких заходів, вжитих відповідно до статті 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008 для усунення ризиків, які становить наданий ними на ринку транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, складова частина або обладнання.

Стаття 15

Випадки, в яких обов'язки виробників застосовуються до імпортерів або розповсюджувачів

Імпортер або розповсюджувач вважається виробником для цілей цього Регламенту, і на нього поширюються обов'язки виробника згідно зі статтями 8–10 у випадку, якщо такий імпортер або розповсюджувач надає на ринку чи реєструє транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол або відповідає за його введення в експлуатацію під власним найменуванням чи торговельною маркою або змінює транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол у такий спосіб, що це може вплинути на його відповідність застосовним вимогам.

Стаття 16

Ідентифікація суб'єктів господарювання

Суб'єкти господарювання на запит повинні ідентифікувати для органів затвердження та ринкового нагляду впродовж періоду 5 років:

- (a) будь-якого суб'єкта господарювання, який постачив їм транспортний засіб, систему, компонент, окремих технічний вузол, складову частину або обладнання;
- (b) будь-якого суб'єкта господарювання, якому вони постачили транспортний засіб, систему, компонент, окремих технічний вузол, складову частину або обладнання.

ГЛАВА III
ЗАСАДНИЧІ ВИМОГИ

Стаття 17

Вимоги до функціональної безпеки транспортних засобів

1. Виробники повинні забезпечувати розроблення, конструювання та збирання транспортних засобів у такий спосіб, який мінімізує ризик ушкодження водіїв та пасажирів, а також інших осіб у прилеглий до транспортного засобу зоні.

2. Виробники повинні забезпечувати відповідність транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів відповідним вимогам, визначеним у цьому Регламенті, в тому числі вимогам щодо такого:

- (a) структурна цілісність транспортного засобу;
- (b) системи допомоги водієві у керуванні транспортним засобом, особливо системи керування та гальмування, в тому числі удосконалені гальмові системи та системи електронного контролю стійкості;
- (c) системи забезпечення водія оглядовістю та інформацією про стан транспортного засобу та прилеглої зони, в тому числі засклення, дзеркала та системи інформування водія;
- (d) системи освітлення транспортного засобу;
- (e) захист водіїв та пасажирів, в тому числі внутрішні конструкції, підголівники, ремені безпеки, двері транспортного засобу;
- (f) зовнішній вигляд та приладдя транспортного засобу;
- (g) електромагнітна сумісність;
- (h) звукові сигнали попередження;
- (i) системи опалення;
- (j) пристрої запобігання несанкціонованому використанню;
- (k) системи ідентифікації транспортного засобу;
- (l) маса та габарити;
- (m) електрична безпека, у тому числі запобігання статичним розрядам;
- (n) задні захисні конструкції;
- (o) бічний захист;
- (p) вантажні платформи;
- (q) причіпні машини;
- (r) шини;
- (s) системи пригнічення бризок;
- (t) передача заднього ходу;
- (u) гусениці;
- (v) механічні зачепи, в тому числі захист від помилок під час встановлення.

3. На компоненти транспортних засобів, небезпечні фактори електричного характеру яких охоплює сфера застосування делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, не поширюються положення Директиви Європейського Парламенту і Ради 2006/95/ЄС від

12 грудня 2006 року про гармонізацію законодавств держав-членів стосовно електричного обладнання, призначеного для експлуатації в певних межах напруги (¹).

4. Вимоги, зазначені в параграфах 1 і 2, застосовуються до транспортних засобів, а також до систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів, якщо вони є застосовними відповідно до додатка I.

5. Для забезпечення досягнення високого рівня функціональної безпечності Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно детальних технічних вимог для аспектів, перелічених у параграфі 2 цієї статті, в тому числі процедур випробувань та граничних значень, якщо застосовно. Перший такий делегований акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Такі детальні вимоги повинні сприяти підвищенню або щонайменше збереженню рівня функціональної безпечності, передбаченого директивами, зазначеними в статті 76(1) і статті 77, а також повинні забезпечувати таке:

- (a) що транспортні засоби з максимальною конструкційною швидкістю більше ніж 40 км/год відповідають еквівалентному рівню функціональної безпечності стосовно ефективності гальм та, залежно від випадку, антиблокувальних гальмових систем як моторні транспортні засоби та їхні причепа;
- (b) що максимальний контактний тиск, створюваний на тверде дорожнє покриття шинами або гусеницями, не перевищує 0,8 МПа.

Стаття 18

Вимоги до професійної безпеки

1. Виробники повинні забезпечувати розроблення, конструювання та збирання транспортних засобів у такий спосіб, який мінімізує ризик ушкодження осіб, які працюють на транспортному засобі або з ним.

2. Виробники повинні забезпечувати відповідність транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів відповідним вимогам, визначеним у цьому Регламенті, в тому числі вимогам щодо такого:

- (a) конструкції захисту при перевертанні («ROPS»);
- (b) конструкції захисту від предметів, які падають («FOPS»);
- (c) пасажирські сидіння;
- (d) вплив шуму на водія;
- (e) сидіння водія;
- (f) робочий простір і доступ до водійського місця, в тому числі захист від ковзання, перечеплення або падіння;
- (g) пристрої відбирання потужності;
- (h) захист компонентів приводу;
- (i) вузли кріплення ременів безпеки;
- (j) паси безпеки;
- (k) захист водія від проникальних предметів (конструкції захисту водія, «OPS»);
- (l) захист водія від небезпечних речовин;
- (m) захист від впливу складових частин або матеріалів з екстремальними температурами;
- (n) посібник оператора;

- (o) органи керування, в тому числі безпечність і надійність систем контролю, пристрої аварійного зупинення та автоматичного зупинення;
- (p) захист від механічних небезпечних факторів, інших ніж зазначені в пунктах (a), (b), (g) і (k), в тому числі захист від шорстких поверхонь, гострих країв і кутів, розриву трубопроводів з рідинами та некерованого руху транспортного засобу;
- (q) експлуатація й обслуговування, в тому числі безпечне очищення транспортного засобу;
- (r) огорожі та захисні пристрої;
- (s) інформація, попередження та позначки;
- (t) матеріали та продукти;
- (u) батареї.

3. Вимоги, зазначені в параграфах 1 і 2, застосовуються до транспортних засобів, а також до систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів, якщо вони є застосовними відповідно до додатка I.

4. Для забезпечення досягнення високого рівня професійної безпеки Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно детальних технічних вимог для аспектів, перелічених у параграфі 2 цієї статті, в тому числі процедур випробувань та граничних значень, якщо застосовно. Перший такий делегований акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Такі детальні технічні вимоги повинні сприяти підвищенню або щонайменше збереженню рівня професійної безпеки, передбаченого директивами, зазначеними в статті 76(1) і статті 77, та враховувати ергономіку (в тому числі захист від передбачуваного неправильного використання, практичність систем контролю, доступність органів керування з точки зору запобігання неумисній активації їх, адаптацію інтерфейсу «людина/транспортний засіб» до передбачуваних характеристик водія, вібрації та втручання оператора), стійкість і пожежну безпеку.

Стаття 19

Вимоги до екологічних характеристик

1. Виробники повинні забезпечувати розроблення, конструювання та збирання транспортних засобів у такий спосіб, який мінімізує вплив на довкілля.
2. Виробники повинні забезпечувати відповідність транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів відповідним вимогам, визначеним у цьому Регламенті, в тому числі вимогам щодо такого:
 - (a) викиди забрудників;
 - (b) рівень шуму ззовні.

▼ M2

3. Застосовуються положення щодо категорій двигунів, гранично допустимих викидів відпрацьованих газів, циклів випробувань, періоду стійкості характеристик викидів, вимог до викидів відпрацьованих газів, моніторингу викидів двигунів, які перебувають в експлуатації, та порядку проведення вимірювань і випробувань, а також перехідні положення та положення, які дозволяють дочасне затвердження типу ЄС та введення в обіг двигунів стандарту Stage V, встановлені для позашляхової рухомої техніки в Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/1628 (²) та ухвалених відповідно до нього делегованих та імплементаційних актах.

Для цілей введення в обіг, реєстрації або введення в експлуатацію тракторів категорій T2, T4.1 і C2 двигуни потужністю в діапазоні 56–130 кВт, які відповідають вимогам стандарту Stage III B, вважаються перехідними двигунами, як означено в пункті (32) статті 3 Регламенту (ЄС) 2016/1628.

▼ В

4. Граничні значення конкретних рівнів шуму ззовні не повинні перевищувати такі рівні:

- (a) 89 дБ(А) для тракторів із неспорядженою масою в робочому стані більше ніж 1500 кг;
- (b) 85 дБ(А) для тракторів із неспорядженою масою в робочому стані не більше ніж 1500 кг.

Їх вимірюють відповідно до процедур випробувань, встановлених у делегованих актах, зазначених у параграфі 6.

5. Вимоги, зазначені в параграфах 1 і 2, застосовуються до транспортних засобів, а також до систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів, якщо вони є застосовними відповідно до додатка І.

6. Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно детальних технічних вимог щодо рівня шуму ззовні, в тому числі процедур випробувань, і стосовно встановлення на транспортному засобі двигунів, які були затверджені з точки зору викидів забрудників, а також пов'язані положення щодо гнучкості для забезпечення досягнення високого рівня екологічних характеристик. Перший такий делегований акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Такі спеціальні технічні вимоги повинні сприяти підвищенню або щонайменше збереженню рівня екологічних характеристик, передбачених директивами, зазначеними в статті 76(1), а також, якщо застосовно, в статті 77.

▼ М2

Як відступ від принципу, визначеного у другому підпараграфі, Комісію уповноважено внести до 31 грудня 2016 року такі зміни до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) 2015/96 (³), щоб:

- (a) для цілей затвердження типу ЄС для тракторів категорій Т2, Т4.1 і С2 період відтермінування, визначений у статті 11(4) Делегованого регламенту (ЄС) 2015/96, становив 4 роки; та
- (b) згідно зі схемою гнучкості, зазначеною в статті 14 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/96, гнучкість, дозволена згідно з пунктом 1.1.1 додатка V до цього Делегованого регламенту, було збільшено до 150% для тракторів категорій Т2, Т4.1 і С2.

▼ В

ГЛАВА IV

ПРОЦЕДУРИ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 20

Процедури затвердження типу ЄС

1. Під час подання заявки на затвердження типу цілого транспортного засобу виробник може обрати одну з таких процедур:

- (a) поетапне затвердження типу;
- (b) одноетапне затвердження типу;
- (c) змішане затвердження типу.

Окрім того, виробник може обрати поетапне затвердження типу.

Для затвердження типу систем, компонентів або окремих технічних вузлів застосовується лише одноетапне затвердження типу.

2. Поетапне затвердження типу складається з поетапного збирання повного набору сертифікатів про затвердження типу ЄС для систем, компонентів та окремих технічних вузлів, які входять до складу відповідного транспортного засобу, в результаті якого на завершальному етапі відбувається затвердження типу цілого транспортного засобу.

3. Одноетапне затвердження типу становить затвердження цілого транспортного засобу єдиною операцією.

4. Змішане затвердження типу — це процедура поетапного затвердження типу, в ході якої затвердження однієї або більш ніж однієї системи здійснюється на завершальному етапі затвердження усього транспортного засобу без необхідності видавати сертифікати про затвердження типу ЄС для таких систем.

5. В ході поетапної процедури затвердження типу один або більш ніж один орган затвердження засвідчує, що, залежно від етапу доповнення, тип незавершеного або поетапно завершеного транспортного засобу відповідає відповідним адміністративним положенням і технічним вимогам цього Регламенту.

Поетапне затвердження типу повинне здійснюватися щодо типу незавершеного або поетапно завершеного транспортного засобу, який відповідає даним, наведеним у комплекті документів, передбаченому статтею 22, та який задовольняє технічні вимоги, встановлені у відповідних актах, перелік яких подано в додатку I, з урахуванням стану доповнення відповідного транспортного засобу.

6. Затвердження типу на завершальному етапі доповнення повинне здійснюватися лише після перевірки органом затвердження відповідності транспортного засобу, тип якого затверджується, усім застосовним на той час технічним вимогам. Така перевірка повинна охоплювати перевірку документів стосовно всіх вимог, охоплених затвердженням типу незавершеного транспортного засобу, яке було здійснене в ході багатоетапної процедури, навіть коли таке затвердження типу було здійснене щодо іншої категорії (підкатегорії) транспортного засобу.

7. Вибір процедури затвердження не повинен впливати на застосовні засадничі вимоги, яким повинен відповідати затверджений тип транспортного засобу на час здійснення затвердження типу цілого транспортного засобу.

8. Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно детальних умов процедур затвердження типу. Перший такий делегований акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Стаття 21

Подання заявки на затвердження типу

1. Виробник подає відповідному органу затвердження заявку на затвердження типу.
2. Стосовно одного конкретного типу транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла можна подати лише одну заявку лише в одній державі-члені.
3. Для затвердження кожного типу подають окрему заявку.

Стаття 22

Комплект документів

1. Заявник надає органу затвердження комплект документів.
2. До зазначеного комплекту документів входить таке:
 - (a) інформаційний документ;
 - (b) усі дані, креслення, фотографії та інша інформація;

- (c) для транспортних засобів — зазначення процедури (процедур), обраної (обраних) відповідно до статті 20(1);
 - (d) будь-яка додаткова інформація, запит на яку здійснює орган затвердження в контексті процедури подання заявки.
3. Комплект документів може бути наданий у паперовому або в електронному форматі, визнаному відповідними технічною службою та органом затвердження.
4. Комісія встановлює шаблони інформаційного документа та комплекту документів за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Стаття 23

Окремі вимоги до інформації, яку подають у заявці на затвердження типу відповідно до різних процедур

1. Заявка на поетапне затвердження типу повинна супроводжуватися комплектом документів відповідно до статті 22, а також повним набором сертифікатів про затвердження типу, вимоги щодо яких встановлено кожним із застосовних актів, перелік яких подано в додатку I.

У випадку із затвердженням типу системи, компонента або окремого технічного вузла відповідно до застосовних актів, перелік яких подано в додатку I, орган затвердження повинен мати доступ до пов'язаного комплекту документів до часу здійснення відповідного затвердження типу або відмови в такому затвердженні.

2. Заявка на одноетапне затвердження типу повинна супроводжуватися комплектом документів, передбаченим у статті 22, що містить відповідну інформацію згідно з імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього Регламенту, стосовно таких застосовних актів.

3. У випадку з процедурою змішаного затвердження типу комплект документів повинен супроводжуватися одним або більш ніж одним сертифікатом про затвердження типу, який вимагається відповідно до кожного із застосовних актів, перелік яких подано в додатку I, а також, у разі ненадання сертифікатів про затвердження типу, повинен містити відповідну інформацію згідно з імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього Регламенту, стосовно таких застосовних актів.

4. Без обмеження параграфів 1, 2 та 3 для цілей поетапного затвердження типу надають таку інформацію:

- (a) на першому етапі — такі частини комплекту документів та сертифікати про затвердження типу ЄС, які є відповідними стану доповнення базового транспортного засобу;
- (b) на другому та подальших етапах — такі частини комплекту документів та сертифікати про затвердження типу ЄС, які є відповідними поточному етапу конструювання, разом із копією сертифіката про затвердження типу ЄС для транспортного засобу, випущеного на попередньому етапі конструювання, а також повною детальною інформацією про будь-які зміни чи доповнення відповідного транспортного засобу, здійснені виробником.

Інформацію, зазначену в пунктах (a) та (b) першого підпараграфа цього параграфа, можна надавати згідно з положеннями параграфа 3.

5. Орган затвердження може за допомогою обґрунтованого запиту звернутися до виробника із вимогою надати будь-яку додаткову інформацію, необхідну для ухвалення рішення щодо того, які випробування необхідно провести, або для полегшення проведення таких випробувань.

ГЛАВА V
ПРОВЕДЕННЯ ПРОЦЕДУР ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 24

Загальні положення

1. Органи затвердження здійснюють затвердження типу ЄС лише після здійснення перевірки відповідності умов виробництва, зазначеної у статті 28, та відповідності типу транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла відповідним вимогам.
2. Затвердження типу ЄС здійснюють відповідно до цієї глави.
3. Якщо орган затвердження доходить висновку, що тип транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, попри відповідність необхідним положенням, становить значний ризик для безпечності, може завдати серйозної шкоди довкіллю або громадському здоров'ю або становить значний ризик для професійної безпеки, такий орган може відмовити у здійсненні затвердження типу ЄС. У такому разі такий орган затвердження повинен негайно надіслати органам затвердження інших держав-членів та Комісії файл із детальними поясненнями причин свого рішення та доказами на підтвердження свого висновку.
4. Сертифікати затвердження типу ЄС нумерують відповідно до гармонізованої системи, встановленої Комісією за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.
5. Орган затвердження упродовж одного місяця від дати видачі сертифіката про затвердження типу ЄС надсилає органам затвердження інших держав-членів копії такого сертифіката про затвердження типу ЄС разом із додатками до нього для кожного типу транспортного засобу, який був затверджений таким органом за допомогою спільної захищеної системи електронного обміну. Зазначену копію також можна надсилати у вигляді захищеного електронного файлу.
6. Орган затвердження повинен невідкладно повідомляти органам затвердження інших держав-членів про відмову у затвердженні будь-якого транспортного засобу або анулювання такого затвердження, а також про причини такого рішення.
7. Із щонайменше 3-місячними інтервалами орган затвердження надсилає органам затвердження інших держав-членів перелік затверджень типів ЄС, які такі орган здійснив, змінив, відмовився надавати або анулював стосовно систем, компонентів або окремих технічних вузлів за попередній період.
8. На запит органу затвердження іншої держави-члена орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, повинен упродовж одного місяця з дати отримання відповідного запиту надіслати органу затвердження іншої держави-члена копію відповідного сертифіката про затвердження типу ЄС та додатки до нього за допомогою спільної захищеної системи електронного обміну. Зазначену копію також можна надсилати у вигляді захищеного електронного файлу.
9. На запит Комісії орган затвердження повинен також надати інформацію, зазначену в параграфах 5–8, Комісії.
10. Орган затвердження збирає інформаційний пакет, який складається з комплекту документів та протоколів випробувань, а також усіх інших документів, доданих до комплекту документів технічною службою або органом затвердження в процесі виконання своїх функцій. Інформаційний пакет повинен містити показник із переліком його складових, належним чином пронумерований або маркований в

інший спосіб для чіткої ідентифікації всіх сторінок та формату кожного документа таким чином, щоб відображати запис послідовних етапів управління відповідного затвердження типу ЄС, зокрема дати переглядів та оновлень. Орган затвердження повинен мати доступ до інформації, що міститься в інформаційному пакеті, упродовж 10 років із дати закінчення строку дії відповідного затвердження.

Стаття 25

Окремі положення стосовно сертифіката затвердження типу ЄС

1. Сертифікат про затвердження типу ЄС повинен мати такі додатки:

(a) інформаційний пакет, зазначений у статті 24(10);

▼ M5

(b) протокол результатів випробувань;

▼ B

(c) ім'я (імена) та зразок (зразки) підпису особи (осіб), уповноваженої (уповноважених) підписувати сертифікати відповідності та зазначення посади такої особи (таких осіб) у компанії;

(d) у випадку затвердження типу цілого транспортного засобу ЄС — заповнений зразок сертифіката відповідності.

2. Сертифікати затвердження типу ЄС видають на основі шаблону, встановленого Комісією за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

3. Стосовно кожного типу транспортного засобу орган затвердження:

(a) заповнює всі відповідні секції сертифіката про затвердження типу ЄС разом з доданими до нього протоколами результатів випробувань;

(b) складає покажчик інформаційного пакета;

(c) невідкладно видає заявнику заповнений сертифікат разом із усіма додатками.

Комісія повинна встановити шаблон протоколу результатів випробувань, зазначеного в пункті (a), за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

4. У випадку затвердження типу ЄС, щодо дійсності якого, відповідно до статті 35, були введені обмеження, або яке було здійснене із відступом від певних положень цього Регламенту або делегованих та імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, у сертифікаті про затвердження типу ЄС повинні бути зазначені такі обмеження або відступи.

5. У випадку обрання виробником процедури змішаного затвердження типу орган затвердження заповнює інформаційний пакет із покликаннями на протоколи випробувань, встановлені імплементаційними актами, згаданими у статті 27(1), для яких немає доступних сертифікатів про затвердження типу ЄС.

6. У випадку обрання виробником процедури одноетапного затвердження типу орган затвердження встановлює перелік застосовних вимог або актів та додає такий перелік до сертифіката про затвердження типу ЄС. Комісія повинна ухвалити шаблон такого переліку за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

Окремі положення стосовно систем, компонентів або окремих технічних вузлів

1. Затвердження типу ЄС здійснюють відносно систем, які відповідають даним, наведеним у комплекті документів, та які відповідають технічним вимогам, встановленим у відповідних актах, перелік яких подано в додатку І.
2. Затвердження типу ЄС компонента або окремого технічного вузла здійснюють відносно компонентів або окремих технічних вузлів, які відповідають даним, наведеним у комплекті документів, та які відповідають технічним вимогам, встановленим у відповідних актах, перелік яких подано в додатку І.
3. У випадку, якщо на компоненти або окремі технічні вузли, незалежно від того, чи передбачені для них ремонт та обслуговування, у тому числі технічне обслуговування, поширюється затвердження типу системи, що стосується певного транспортного засобу, для таких компонентів або окремих технічних вузлів не повинно бути вимог щодо додаткового затвердження типу, якщо інше не передбачено відповідними актами, перелік яких подано в додатку І.
4. У випадку, якщо компонент або окремий технічний вузол виконує свою функцію або виявляє певну властивість лише в поєднанні з іншими складовими частинами транспортного засобу, внаслідок чого перевірка відповідності вимогам можлива лише за умов роботи компонента або окремого технічного вузла в поєднанні з такими іншими складовими частинами транспортного засобу, сфера застосування затвердження типу ЄС відповідного компонента або окремого технічного вузла повинна бути відповідним чином обмежена.

У таких випадках у сертифікаті про затвердження типу ЄС повинні бути зазначені будь-які обмеження експлуатації такого компонента або окремого технічного вузла, а також інформація про спеціальні умови його монтажу.

У випадку, якщо компонент або окремий технічний вузол встановлює виробник транспортного засобу, дотримання будь-яких застосовних обмежень експлуатації або умов монтажу необхідно перевіряти під час затвердження відповідного транспортного засобу.

Процедури затвердження типу ЄС

1. Відповідність технічним приписам, встановленим у цьому Регламенті та в актах, перелік яких подано в додатку І, повинна підтверджуватися за допомогою відповідних випробувань, які проводять призначені технічні служби.

Процедури випробувань, згаданих у першому підпараграфі, а також конкретне обладнання та інструменти, за допомогою яких, відповідно до приписів, повинні проводитися такі випробування, повинні бути такими, що встановлені у відповідних актах, перелік яких подано в додатку І.

Формат звіту за результатами випробувань повинен відповідати загальним вимогам, встановленим Комісією за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

2. Виробник повинен надати органу затвердження стільки транспортних засобів, компонентів або окремих технічних вузлів, скільки необхідно згідно з вимогами, встановленими у відповідних актах, перелік яких подано в додатку І, для проведення необхідних випробувань.
3. Необхідні випробування повинні проводитися щодо транспортних засобів, компонентів та окремих технічних вузлів, які є типовими для затвердженого типу.

Утім, виробник може обрати за погодженням із органом затвердження транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічних вузол, який не є типовим для затвердженого типу, але поєднує у собі низку найнесприятливіших властивостей стосовно необхідного рівня робочих характеристик. Для допомоги в ухваленні рішення в процесі вибору може бути застосовано методи віртуального випробування.

4. За згодою органу затвердження як альтернативу процедурам випробування, зазначеним у параграфі 1, можна використовувати методи віртуального випробування на вимогу виробника стосовно вимог, встановлених у делегованих актах, ухвалених відповідно до параграфа 6.

5. Методи віртуального випробування повинні відповідати умовам, визначеним у делегованих актах, ухвалених відповідно до параграфа 6.

6. Для забезпечення однакової значущості результатів, отриманих за допомогою віртуальних випробувань, та результатів, отриманих за допомогою фізичних випробувань, Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно вимог, які можуть підлягати віртуальному випробуванню, та умов, відповідно до яких повинне здійснюватися таке віртуальне випробування. Під час ухвалення таких делегованих актів Комісія бере за основу вимоги та процедури, передбачені в додатку XVI до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС від 5 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження моторних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова директива) (⁴), залежно від випадку.

Стаття 28

Відповідність умов виробництва

1. Орган затвердження, який здійснює затвердження типу ЄС, повинен вживати необхідних заходів для перевірки — якщо необхідно, у співпраці з органами затвердження інших держав-членів — створення належних умов для забезпечення відповідності транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів у процесі виробництва затвердженому типу.

2. Орган затвердження, який здійснює затвердження типу цілого транспортного засобу, повинен вживати необхідних заходів для перевірки відповідності сертифікатів відповідності, виданих виробнику, положенням статті 33. Для цього орган затвердження повинен перевірити відповідність положенням статті 33 належної кількості зразків сертифікатів відповідності, а також створення виробником належних умов для забезпечення коректності даних, зазначених у сертифікатах відповідності.

3. Орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, повинен вживати необхідних заходів щодо такого затвердження для перевірки — якщо необхідно, у співпраці з органами затвердження інших держав-членів — подальшої відповідності умов, зазначених у параграфах 1 та 2, внаслідок чого транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли в процесі виробництва й надалі відповідатимуть затвердженому типу, а сертифікати відповідності й надалі відповідатимуть статті 33.

4. Для перевірки відповідності транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла затвердженому типу, орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, може проводити будь-які перевірки або випробування, які вимагаються для затвердження типу ЄС щодо зразків, взятих у приміщеннях виробника, в тому числі на об'єктах виробництва.

5. У випадку, якщо орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, встановлює, що умови, зазначені в параграфах 1 і 2, не застосовуються, значною мірою відрізняються від погоджених умов та планів контролю, припинили застосовуватися або більше не вважаються відповідними, навіть якщо процес виробництва триває, такий орган затвердження повинен забезпечити належне дотримання процедури відповідності виробництва або анулювати відповідне затвердження типу.

6. Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно детальних умов щодо відповідності виробництва. Перший такий делегований акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

ГЛАВА VI

ЗМІНИ ДО ЗАТВЕРДЖЕНЬ ТИПУ ЄС

Стаття 29

Загальні положення

1. Виробник повинен невідкладно повідомляти орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, про будь-які зміни даних, зафіксованих у комплекті документів.

Такий орган затвердження повинен ухвалити рішення, якої з процедур, встановлених у статті 30, необхідно дотримуватися.

За необхідності орган затвердження може ухвалити рішення, після консультацій із виробником, про здійснення нового затвердження типу ЄС.

2. Заявки на внесення змін до затвердження типу ЄС повинні подаватися винятково органу затвердження, який здійснив початкове затвердження типу ЄС.

3. Якщо орган затвердження доходить висновку, що для внесення зміни необхідно провести інспектування або випробування, він повинен відповідним чином повідомити про це виробника.

Процедури, згадані в статті 30, застосовуються лише у разі, якщо на підставі такого інспектування або таких випробувань орган затвердження дійде висновку, що вимоги до затвердження типу ЄС виконуються і надалі.

Стаття 30

Перегляди та розширення затверджень типу ЄС

1. Якщо дані, зафіксовані в комплекті документів, змінилися, при чому проведення повторного інспектування або повторних випробувань не вимагається, таку зміну позначають як «перегляд».

У таких випадках орган затвердження, за необхідності, випускає переглянуті сторінки інформаційного пакета із нанесенням на кожен переглянуту сторінку маркування, яке чітко зазначає характер зміни та дату перевипуску. Консолідована та оновлена версія інформаційного пакета із детальним описом внесених змін вважається такою, що відповідає зазначеній вимозі.

2. Зміна позначається як «розширення», якщо дані, зафіксовані в інформаційному пакеті, змінилися, а також у разі наявності будь-якої з наведених нижче умов:

- (a) необхідне подальше інспектування або подальші випробування;
- (b) змінилася будь-яка інформація, зазначена в сертифікаті затвердження типу ЄС, за винятком додатків до нього;
- (c) до відповідного затвердженого типу транспортного засобу або до відповідної затвердженої системи, компонента або окремого технічного вузла стали застосовними нові вимоги відповідно до будь-якого з актів, перелік яких подано в додатку I.

У випадку розширення орган затвердження видає оновлений сертифікат про затвердження типу ЄС, позначений номером розширення, який збільшується відповідно до кількості послідовних попередньо здійснених розширень. Такий сертифікат про затвердження повинен чітко показувати причину такого розширення та дату повторної видачі.

3. У кожному випадку випуску змінених сторінок або консолідованої, оновленої версії показчик інформаційного пакета, доданий до сертифіката про затвердження, повинен бути змінений відповідним чином, щоб показувати дату останнього розширення або перегляду чи дату останньої консолідації оновленої версії.

4. Якщо нові вимоги, зазначені в пункті (с) параграфу 2, з технічної точки зору не стосуються такого типу транспортного засобу або стосуються інших категорій транспортних засобів, до яких він не належить, змін до затвердження типу транспортного засобу не вимагається.

Стаття 31

Внесення змін до затвердження типу та повідомлення про такі зміни

1. У випадку розширення усі відповідні секції сертифіката про затвердження типу ЄС, додатків до нього та показчика інформаційного пакета повинні бути оновлені. Оновлений сертифікат та додатки до нього необхідно невідкладно видати заявнику.

2. У разі перегляду переглянуті документи або консолідована, оновлена версія, залежно від випадку, разом із переглянутим показчиком інформаційного пакета, повинні бути невідкладно видані заявнику органом затвердження.

3. Орган затвердження повинен повідомляти про будь-які зміни до затверджень типу ЄС органи затвердження інших держав-членів згідно з процедурами, визначеними в статті 24.

ГЛАВА VII

СТРОК ДІЇ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 32

Припинення дієвості

1. Затвердження типу ЄС видають на необмежений строк.

2. Затвердження типу ЄС стає недійсним у будь-якому з наведених нижче випадків:

- (a) застосування до затвердженого типу транспортного засобу нових обов'язкових вимог щодо надання на ринку, реєстрації або введення в експлуатацію транспортних засобів, якщо оновити затвердження типу відповідним чином неможливо;
- (b) добровільне й остаточне припинення виробництва затвердженого транспортного засобу;
- (c) припинення дієвості затвердження в силу обмеження згідно зі статтею 35(6);
- (d) анулювання затвердження типу відповідно до статті 28(5), статті 44(1) або статті 47(4).

3. У випадку, якщо недійсним стає лише один варіант типу або одна версія варіанта, затвердження типу ЄС відповідного транспортного засобу втрачає дійсність лише стосовно такого окремого варіанта або версії.

4. У разі остаточного припинення виробництва окремого типу транспортного засобу виробник повинен повідомити про це орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС для такого транспортного засобу.

Упродовж одного місяця з часу отримання повідомлення, зазначеного в першому підпараграфі, орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС відповідного транспортного засобу, повинен відповідно сповістити органи затвердження інших держав-членів.

5. Без обмеження параграфу 4 у випадку очікуваного припинення дійсності затвердження типу ЄС транспортного засобу виробник повинен повідомити про це орган затвердження, який здійснив відповідне затвердження типу ЄС.

Орган затвердження, який здійснив відповідне затвердження типу ЄС, повинен невідкладно повідомити всю відповідну інформацію органам затвердження інших держав-членів для уможливлення застосування, у відповідних випадках, статті 39.

У повідомленні, зазначеному в другому підпараграфі, необхідно зазначити зокрема дату виробництва та ідентифікаційний номер останнього виробленого транспортного засобу.

ГЛАВА VIII

СЕРТИФІКАТ ВІДПОВІДНОСТІ ТА МАРКОВАННЯ

Стаття 33

Сертифікат відповідності

1. Виробник, який діє як утримувач затвердження типу транспортного засобу, повинен супроводжувати кожен транспортний засіб, незалежно від того, чи він є завершеним, незавершеним або поетапно завершеним, який вироблений відповідно до затвердженого типу транспортного засобу, сертифікатом відповідності у вигляді паперового документа.

Такий сертифікат повинен безоплатно надаватися покупцю разом із транспортним засобом. Надання такого сертифіката не повинне залежати від здійснення прямого запиту або надання додаткової інформації виробнику.

Упродовж періоду тривалістю в 10 років після дати виробництва відповідного транспортного засобу виробник повинен на запит власника такого транспортного засобу видавати дублікат сертифіката відповідності за плату, яка не перевищує собівартості видання такого сертифіката. На лицевій стороні будь-якого дублікату сертифіката повинне бути чітко видимим слово «дублікат».

2. Виробник повинен використовувати для сертифіката відповідності шаблон, ухвалений комісією за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Зазначений сертифікат відповідності необхідно розробляти таким чином, щоб запобігти підробленню. Для цього імплементаційні акти повинні передбачати захищеність паперу, який використовується для виготовлення сертифіката, кількома друкованими елементами захисту. Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

3. Сертифікат відповідності повинен бути складений щонайменше однією з офіційних мов Союзу. Будь-яка держава-член може здійснювати запит на виконання перекладу сертифіката відповідності її офіційною мовою або офіційними мовами.

4. Особа (особи), уповноважена (уповноважені) підписувати сертифікати відповідності, повинна (повинні) належати до організації виробника та бути належним чином уповноваженою (уповноваженими) керівництвом нести повну відповідальність виробника щодо розроблення та конструювання або щодо відповідності виробництва відповідного транспортного засобу.

5. Сертифікат відповідності повинен бути заповнений у повному обсязі та не повинен містити обмежень стосовно експлуатації транспортного засобу, окрім передбачених цим Регламентом або будь-якими делегованими актами, ухваленими відповідно до цього Регламенту.

6. У випадку незавершеного або поетапно завершеного транспортного засобу виробник заповнює лише ті пункти сертифіката відповідності, які були додані або змінені на поточному етапі

затвердження а також, у застосовних випадках, додає до такого сертифіката всі сертифікати відповідності, надані на попередніх етапах.

7. У назві сертифіката відповідності, у випадку транспортних засобів, затверджених відповідно до статті 35(2), повинна міститися фраза «Для завершених/поетапно завершених транспортних засобів, тип яких було затверджено на підставі статті 26 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 167/2013 від 5 лютого 2013 року про затвердження сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів та ринковий нагляд щодо них (тимчасове затвердження)».

8. У назві сертифіката відповідності, як визначено в імплементаційних актах, зазначених у параграфі 2, у випадку транспортних засобів, тип яких затверджено відповідно до статті 37, повинна міститися фраза «Для завершених/поетапно завершених транспортних засобів, тип яких було затверджено у малих серіях», а безпосередньо поруч із назвою повинні бути зазначені рік виробництва та порядковий номер у межах від 1 до граничного значення, зазначеного в таблиці, визначеній у додатку II, що позначає, стосовно кожного року виробництва, позицію такого транспортного засобу в обсязі виробництва, призначеному на такий рік.

9. Без обмеження параграфу 1 виробники можуть передавати сертифікат відповідності за допомогою електронних засобів органу реєстрації будь-якої держави-члена.

Стаття 34

Обов'язкова табличка з відповідним маркуванням транспортних засобів та маркування про затвердження типу компонентів або окремих технічних вузлів

1. Виробник транспортного засобу прикріплює до кожного транспортного засобу, виробленого відповідно до затвердженого типу, обов'язкову табличку з відповідним маркуванням, вимоги щодо якого передбачені відповідним імплементаційним актом, ухваленим згідно з параграфом 3.

2. Виробник компонента або окремого технічного вузла, незалежно від того, чи є такий компонент або окремих технічний вузол складовою частиною системи, чи ні, наносить на кожний компонент або окремих технічний вузол, вироблений у відповідності з затвердженим типом, маркування про затвердження типу, вимоги щодо якого передбачені відповідним імплементаційним актом, ухваленим відповідно до цього Регламенту або відповідних правил ЄЕК ООН чи Кодексу ОЕСР.

У разі відсутності вимог щодо такого маркування про затвердження типу виробник наносить щонайменше комерційне найменування або торговельну марку виробника, номер типу або ідентифікаційний номер.

3. Обов'язкова табличка та маркування про затвердження типу ЄС повинні відповідати зразку, встановленому комісією за допомогою імплементаційних актів. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2). Перший такий імплементаційний акт повинен бути ухвалений до 31 грудня 2014 року.

ГЛАВА ІХ

ЗВІЛЬНЕННЯ ДЛЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ АБО НОВИХ КОНЦЕПЦІЙ

Стаття 35

Звільнення для нових технологій або нових концепцій

1. Виробник може подати заявку на затвердження типу ЄС стосовно типу транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, в якому використовуються нові технології або концепції, несумісні з одним або більш ніж одним із актів, перелік яких подано в додатку I.

2. Орган затвердження здійснює затвердження типу ЄС, зазначене в параграфі 1, за умови дотримання усіх вимог, перелік яких наведено нижче:

- (a) у заявці зазначені причини, з яких використання відповідних технологій або концепцій робить таку систему, компонент або окремих технічний вузол несумісним з одним або більш ніж одним із активів, перелік яких подано в додатку I;
- (b) у заявці наведений опис безпечності та впливу на довкілля такої нової технології, а також заходів, ухвалених для забезпечення рівня безпечності та охорони довкілля, який є щонайменше еквівалентним рівню, передбаченому вимогами, щодо звільнення від яких здійснює запит заявник;
- (c) наведені опис випробувань і результати, які доводять виконання умови, зазначеної в пункті (b).

3. Здійснення такого затвердження типу ЄС зі звільненням для нових технологій або нових концепцій підлягає авторизації Комісією. Така авторизація здійснюється за допомогою імплементаційного акта. Такий імплементаційний акт ухвалюють згідно із експертною процедурою, зазначеною у статті 69(2).

4. До ухвалення Комісією рішення про авторизацію орган затвердження може здійснювати затвердження типу ЄС, але таке затвердження типу матиме тимчасовий характер та діятиме лише на території такої держави-члена стосовно типу транспортного засобу, на який поширюється звільнення, щодо якого здійснює запит заявник. Про це такий орган затвердження повинен невідкладно інформувати Комісію та інші держави-члени за допомогою файлу, що містить інформацію, зазначену в параграфі 2.

Інформацію про тимчасовий характер та обмежену територію дійсності необхідно зазначати в заголовках сертифіката про затвердження типу та сертифіката відповідності. Комісія може ухвалювати імплементаційні акти для встановлення гармонізованих шаблонів сертифіката про затвердження типу та сертифіката відповідності для цілей цього параграфа. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2).

5. Інші органи затвердження можуть ухвалити письмове рішення про визнання тимчасового затвердження, зазначеного в параграфі 4, на їхній території.

6. У відповідних випадках в авторизації Комісії, зазначеній у параграфі 3, необхідно також зазначити, чи поширюються на неї будь-які обмеження. У будь-якому випадку, такі затвердження типу повинні бути дійсні упродовж щонайменше 36 місяців.

7. Якщо Комісія ухвалює рішення щодо відмови в авторизації, орган затвердження повинен негайно повідомити утримувача тимчасового затвердження типу, зазначеного в параграфі 3 про скасування такого тимчасового затвердження типу за 6 місяців із дати відмови Комісії.

Утім, транспортні засоби, вироблені у відповідності до тимчасового затвердження до припинення його строку дії, можуть бути введені в обіг, зареєстровані або введені в експлуатацію в будь-якій державі-члені, яка визнала таке тимчасове затвердження.

Стаття 36

Подальше адаптування делегованих та імплементаційних актів

1. У випадку авторизації Комісією звільнення відповідно до статті 35 Комісія повинна негайно вжити необхідних заходів для адаптування делегованих або імплементаційних актів, що стосуються технологічних розробок.

У разі, якщо звільнення, дозволене згідно зі статтею 35, стосується правил ЄЕК ООН, Комісія повинна запропонувати внесення змін до відповідних правил ЄЕК ООН відповідно до процедури, застосовної згідно з оновленою версією Угоди 1958 року.

2. Після внесення змін до відповідних актів будь-які обмеження рішення Комісії щодо авторизації зазначеного звільнення повинні бути скасовані.

Якщо необхідні заходи для адаптування делегованих або імплементаційних актів не були вжиті, Комісія може на запит держави-члена, яка здійснила відповідне затвердження, авторизувати продовження такою державою-членом строку дії відповідного затвердження типу за допомогою рішення або імплементаційного акта, ухваленого відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2).

ГЛАВА X

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ЯКІ ВИРОБЛЯЮТЬ МАЛИМИ СЕРІЯМИ

Стаття 37

Національне затвердження типу малих серій

1. Виробник може подати заявку на національне затвердження типу малої серії транспортних засобів певного типу в межах щорічних кількісних обмежень, встановлених у додатку II. Такі обмеження застосовуються до надання на ринку, реєстрації або введення в експлуатацію транспортних засобів затвердженого типу на ринку кожної держави-члена за певний рік.

Для національного затвердження типу малих серій орган затвердження може, маючи для того обґрунтовані підстави, робити відступ від одного або більш ніж одного положення цього Регламенту та одного або більш ніж одного положення одного або більш ніж одного з актів, перелік яких подано в додатку I, за умови, що він визначить альтернативні вимоги.

2. Альтернативні вимоги, зазначені в параграфі 1, мають на меті гарантування рівня функціональної безпеки, охорони довкілля та професійної безпеки, який є якомога ближчим практично досяжним еквівалентом рівня, передбаченого відповідними актами, перелік яких подано в додатку I.

3. Для національного затвердження типу транспортних засобів відповідно до цієї статті визнаються системи, компоненти або окремі технічні вузли, тип яких затверджено відповідно до актів, перелік яких подано в додатку I.

4. Сертифікат про затвердження типу транспортних засобів, тип яких затверджено згідно з цією статтею, повинен бути оформлений відповідно до шаблону, зазначеного в статті 25(2), але не повинен містити заголовка «сертифікат про затвердження типу ЄС»; окрім цього, в такому сертифікаті повинен бути зазначений зміст відступів, дозволених відповідно до параграфу 1. Сертифікати про затвердження типу нумерують відповідно до гармонізованої системи, зазначеної в статті 24(4).

5. Дійсність національного затвердження типу малих серій обмежується територією держави-члена, орган затвердження якої здійснив відповідне затвердження.

6. Утім, на вимогу виробника на зареєстровану поштову адресу або на адресу електронної пошти органів затвердження держав-членів, призначених виробником, необхідно надсилати копію сертифіката про затвердження типу та додатків до нього.

7. Упродовж трьох місяців із дати отримання запиту, зазначеного в параграфі 6, органи затвердження держав-членів, зазначені виробником, повинні ухвалити рішення щодо визнання такого затвердження типу. Такі органи повинні офіційно повідомити про своє рішення орган затвердження, який здійснив національне затвердження типу малої серії.

8. Органи затвердження держав-членів повинні визнавати національне затвердження типу, за винятком випадків, коли вони мають обґрунтовані підстави вважати, що національні технічні вимоги, відповідно до яких був затверджений транспортний засіб, не є еквівалентними їхнім вимогам.

9. На запит заявника, який бажає ввести в обіг або зареєструвати транспортний засіб із національним затвердженням типу малої серії в іншій державі-члені, орган затвердження, який здійснив затвердження типу малої серії, повинен надати відповідному національному органу іншої держави-члена копію сертифіката про затвердження типу разом із інформаційним пакетом. Застосовуються параграфи 7 та 8.

ГЛАВА XI

НАДАННЯ НА РИНКУ, РЕЄСТРАЦІЯ АБО ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ

Стаття 38

Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів

1. Без обмеження статей 41 та 44 транспортні засоби, для яких обов'язковим є затвердження типу ЄС цілого транспортного засобу, або для яких виробник отримав таке затвердження типу відповідно до цього Регламенту, повинні надаватися на ринку, реєструватися або вводитися в експлуатацію лише у випадку, якщо такі транспортні засоби супроводжуються дійсним сертифікатом про відповідність, виданим відповідно до статті 33.

У випадках, коли такі транспортні засоби є незавершеними, надання на ринку або введення в експлуатацію таких транспортних засобів дозволяється, але органи держав-членів, відповідальні за реєстрацію транспортних засобів, можуть відмовитися надавати дозвіл на реєстрацію та експлуатацію таких транспортних засобів на дорогах.

2. Параграф 1 не застосовується до транспортних засобів, призначених для використання збройними силами, службами цивільної оборони, пожежною службою, силами, відповідальними за дотримання громадського порядку, та транспортних засобів, затверджених відповідно до статті 37.

Стаття 39

Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів кінцевої серії

1. Відповідно до обмежень кінцевої серії та часових обмежень, визначених у параграфах 2 та 4, транспортні засоби, які відповідають типу транспортного засобу, затвердження типу ЄС якого стало недійсним згідно з положеннями статті 32, можна надавати на ринку, реєструвати або вводити в експлуатацію.

▼M5

Перший підпараграф застосовується лише до транспортних засобів у межах території Союзу, на які поширюється дійсне на час їх виробництва затвердження типу ЄС, але які не були зареєстровані або введені в експлуатацію до припинення дійсності такого затвердження типу ЄС.

▼B

2. Параграф 1 застосовується, у випадку завершених транспортних засобів, упродовж періоду тривалістю 24 місяці від дати припинення дійсності відповідного затвердження типу ЄС та, у випадку поетапно завершених транспортних засобів, упродовж періоду тривалістю 30 місяців від такої дати.

3. Виробник, який бажає скористатися положеннями параграфа 1, повинен подати запит національним органам кожної держави-члена, у якій надаватимуться на ринку, реєструватимуться або вводитимуться в експлуатацію відповідні транспортні засоби. У такому запиті необхідно зазначити будь-які технічні або економічні причини, через які такі транспортні засоби не відповідають новим вимогам до затвердження типу.

Зазначені національні органи повинні не пізніше, ніж за 3 місяці від дати отримання такого запиту, ухвалити рішення щодо дозволу на реєстрацію таких транспортних засобів на їхній території та кількості таких транспортних засобів.

4. Кількість транспортних засобів кінцевої серії не повинна перевищувати 10% від кількості транспортних засобів, зареєстрованих за два попередніх роки, або 20 транспортних засобів на державу-члена, залежно від того, який показник вищий.

5. На сертифікаті відповідності транспортних засобів, введених в експлуатацію відповідно до зазначеної процедури, повинен міститися запис про належність таких транспортних засобів до категорії «кінцевої серії».

6. Держави-члени повинні забезпечувати ефективний моніторинг кількості транспортних засобів, надаваних на ринку, зареєстрованих або введених в експлуатацію згідно з процедурою, визначеною в цій статті.

7. Ця стаття застосовується лише до припинення виробництва через завершення дійсності затвердження типу у випадку, зазначеному в пункті (а) статті 32(2).

Стаття 40

Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію компонентів та окремих технічних вузлів

1. Компоненти або окремі технічні вузли можна надавати на ринку або вводити в експлуатацію лише у разі їх відповідності вимогам відповідних актів, перелік яких подано в додатку I, та їх належного маркування відповідно до статті 34.

2. Параграф 1 не застосовується у випадку компонентів або окремих технічних вузлів, сконструйованих або розроблених спеціально для нових транспортних засобів, на які не поширюється сфера застосування цього Регламенту.

3. Як відступ від параграфа 1, держави-члени можуть дозволяти надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів або окремих технічних вузлів, які були звільнені від одного або більш ніж одного положення цього Регламенту відповідно до статті 35, або які призначені для встановлення на транспортних засобах, на які поширюються затвердження, надані відповідно до статті 37, які стосуються відповідних компонентів або окремих технічних вузлів.

4. Як відступ від параграфа 1 та за винятком випадків, коли цим Регламентом або одним із делегованих актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, передбачено інше, держави-члени можуть дозволяти надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів або окремих технічних вузлів, призначених для монтажу на транспортних засобах, стосовно яких не діяли вимоги щодо затвердження типу відповідно до цього Регламенту або Директиви 2003/37/ЄС на час їх надання на ринку або введення в експлуатацію.

ГЛАВА XII

ЗАПОБІЖНІ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Стаття 41

Процедури поводження з транспортними засобами, системами, компонентами або окремими технічними вузлами, які становлять значний ризик на національному рівні

1. Якщо органи ринкового нагляду однієї держави-члена вжили заходів відповідно до статті 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008, або якщо вони мають достатні підстави вважати, що транспортний засіб,

система, компонент або окремих технічний вузол, на який поширюється сфера застосування цього Регламенту, становить серйозний ризик для здоров'я чи безпеки осіб або інших аспектів захисту суспільних інтересів, передбачених у цьому Регламенті, орган затвердження, який здійснив затвердження, повинен провести оцінювання щодо відповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, яке охоплюватиме усі вимоги, встановлені в цьому Регламенті. Відповідні суб'єкти господарювання повинні співпрацювати повною мірою з органами затвердження та/або органами ринкового нагляду.

Якщо в ході такого оцінювання орган затвердження, який здійснив відповідне затвердження, виявить, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол не відповідає вимогам, установленим у цьому Регламенті, такий орган повинен невідкладно вимагати від відповідного суб'єкта господарювання вжити всіх належних коригувальних дій для приведення транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у відповідність до таких вимог або відкликання їх упродовж розумного періоду часу, сумірного з характером ризику.

До заходів, зазначених у другому підпараграфі цього параграфа, застосовується стаття 21 Регламенту (ЄС) № 765/2008.

2. Якщо органи затвердження вважають, що невідповідність вимогам не обмежується територією їхньої держави, вони повідомляють Комісію та інші держави-члени про результати оцінювання, а також про дії, виконання яких вони вимагають від суб'єкта господарювання.

3. Суб'єкт господарювання повинен забезпечувати вжиття всіх належних коригувальних дій щодо всіх невідповідних транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які він увів в обіг або зареєстрував на території Союзу, або за введення яких в експлуатацію на території Союзу він відповідав.

4. Якщо такий суб'єкт господарювання не вживає необхідних коригувальних дій упродовж періоду, зазначеного в другому підпараграфі параграфа 1, національні органи повинні вжити усіх належних заходів для заборони чи обмеження надання на ринку, реєстрації або введення в експлуатацію невідповідних транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів на їхньому національному ринку, вилучення їх з обігу або відкликання.

5. Національні органи повинні невідкладно повідомляти Комісію та інші держави-члени про здійснення заходів, передбачених параграфом 4.

Надана інформація повинна охоплювати всі наявні дані, зокрема дані, необхідні для ідентифікації невідповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, дані про його походження, характер заявленої невідповідності та пов'язаного з цим ризику, характер ужитих заходів на національному рівні і тривалість їх застосування, а також аргументи, наведені відповідним суб'єктом господарювання. Зокрема, органи затвердження повинні зазначити, чи є зазначена невідповідність наслідком однієї з таких причин:

- (a) невідповідність транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла вимогам, пов'язаним зі здоров'ям чи безпекою осіб, охороною довкілля або іншими аспектами охорони суспільних інтересів, на які поширюється сфера застосування цього Регламенту;
- (b) недоліки відповідних актів, перелік яких подано в додатку I.

6. Упродовж 1 місяця держави-члени повідомляють Комісію та іншим державам-членам про будь-які ухвалені інструменти та будь-яку додаткову інформацію, яка є в їхньому розпорядженні та стосується невідповідності певного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла вимогам, та, в разі незгоди з повідомленим національним заходом, про свої заперечення.

7. Якщо впродовж 1 місяця після отримання інформації, зазначеної в параграфі 6 цієї статті, ані держава-член, ані Комісія не висловили жодних заперечень щодо заходу, вжитого державою-членом, оцінювання такого заходу повинна здійснити Комісія відповідно до статті 42.

8. Держави-члени повинні забезпечити вжиття належних обмежувальних заходів щодо відповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, таких як невідкладне вилучення такого транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла з обігу на їхніх ринках.

Стаття 42

Запобіжна процедура Союзу

1. Якщо під час виконання процедури, визначеної в статті 41(3) і (4), було висунуто заперечення проти заходу, ужитого державою-членом, або якщо Комісія вважає, що такий національний захід суперечить законодавству Союзу, Комісія повинна негайно здійснити оцінювання такого національного заходу після проведення консультацій із державами-членами та відповідним суб'єктом господарювання або відповідними суб'єктами господарювання. На основі результатів зазначеного оцінювання Комісія ухвалює рішення відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2), щодо виправданості такого національного заходу.

Комісія повинна повідомляти про своє рішення усі держави-члени та відповідний суб'єкт господарювання або відповідні суб'єкти господарювання.

2. Якщо Комісія вважає національний захід виправданим, усі держави-члени повинні вжити необхідних заходів для забезпечення вилучення транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, який не відповідає вимогам, з обігу на їхніх ринках, а також відповідно поінформувати Комісію. Якщо національний захід вважають не виправданим, відповідна держава-член повинна скасувати такий захід або адаптувати його відповідно до рішення, згаданого в параграфі 1.

3. Якщо національний захід вважають виправданим, а його вжиття пов'язане з недоліками цього Регламенту або делегованих чи імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, Комісія повинна запропонувати вжиття таких відповідних заходів:

- (a) у випадку делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, Комісія повинна запропонувати необхідні зміни до відповідного акта;
- (b) у випадку правил ЄЕК ООН Комісія повинна запропонувати проєкт необхідних змін до відповідних правил ЄЕК ООН відповідно до процедури, застосовної згідно з оновленою версією Угоди 1958 року.

Стаття 43

Транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які відповідають вимогам, але становлять значний ризик

1. Якщо після проведення оцінювання згідно зі статтею 41(1) держава-член виявляє, що певні транспортні засоби, компоненти або окремі технічні вузли, попри їх відповідність застосовним вимогам або наявність на них належного маркування, становлять значний ризик для безпечності або можуть завдати значної шкоди довкіллю чи громадському здоров'ю, така держава-член повинна вимагати від відповідного суб'єкта господарювання вжити всіх належних заходів, щоб забезпечити, що такі транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли після введення в обіг, реєстрації або введення в експлуатацію не становитимуть більше такого ризику, щоб вилучити такі транспортні засоби, компоненти, системи та окремі технічні вузли з обігу або щоб відкликати їх упродовж розумного строку, сумірного характеру ризику. Держава-член може відмовитися реєструвати такі транспортні засоби до вжиття відповідним виробником транспортних засобів усіх належних заходів.

2. У випадку транспортних засобів, систем або окремих технічних вузлів, зазначених у параграфі 1, суб'єкт господарювання повинен забезпечувати вжиття коригувальних дій щодо всіх таких

транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, введених в обіг, зареєстрованих або введених в експлуатацію на території Союзу.

3. Держава-член, зазначена в параграфі 1, повинна упродовж 1 місяця повідомити Комісії та іншим державам-членам всі наявні дані, зокрема дані, необхідні для ідентифікації відповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, дані про походження та ланцюг постачання такого транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, характер наявного ризику, а також характер ужитих національних заходів та їхню тривалість.

4. Комісія повинна невідкладно проконсультуватися з державами-членами та відповідним суб'єктом господарювання або відповідними суб'єктами господарювання та зокрема з органом затвердження, який здійснив затвердження типу, а також повинна здійснити оцінювання вжитого національного заходу. На основі результатів такого оцінювання Комісія вирішує, чи вважається національний захід, зазначений у параграфі 1, виправданим, і, за необхідності, пропонує належні заходи.

5. Комісія повинна адресувати своє рішення всім державам-членам і негайно повідомити про таке рішення держави-члени та відповідний суб'єкт господарювання або суб'єкти господарювання.

Стаття 44

Транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які не відповідають затвердженому типу

1. Якщо нові транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які супроводжуються сертифікатом відповідності або на які нанесено маркування про затвердження, не відповідають затвердженому типу, орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, повинен вжити необхідних заходів, в тому числі анулювання затвердження типу, для забезпечення приведення транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів у процесі виробництва у відповідність до відповідного затвердженого типу.

2. Для цілей параграфу 1 відступи від інформації, зазначеної в сертифікаті про затвердження типу ЄС або відповідному інформаційному пакеті, вважаються такими, що призводять до невідповідності затвердженому типу.

3. Якщо орган затвердження підтверджує, що випущені в іншій державі-члені нові транспортні засоби, компоненти або окремі технічні вузли, які супроводжуються сертифікатом відповідності або на які нанесено маркування про затвердження не відповідають затвердженому типу, такий орган може звернутися до органу затвердження, який здійснив відповідне затвердження типу ЄС, з проханням перевірити, чи відповідають і надалі такі транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли у процесі виробництва затвердженому типу. Після отримання такого звернення орган затвердження, який здійснив відповідне затвердження типу ЄС, повинен виконати запитувану дію якомога скоріше, але не пізніше, ніж упродовж 3 місяців від дати здійснення запиту.

4. Орган затвердження повинен звернутися до органу затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС системи, компонента, окремого технічного вузла або незавершеного транспортного засобу, із запитом щодо вжиття необхідних дій для забезпечення повернення транспортних засобів у процесі виробництва у відповідність із затвердженим типом у таких випадках:

- (a) у випадку затвердження типу ЄС транспортного засобу — якщо невідповідність транспортного засобу вимогам пов'язана лише з невідповідністю вимогам системи, компонента або окремого технічного вузла;
- (b) у випадку поетапного затвердження типу — якщо невідповідність поетапно завершеного транспортного засобу вимогам пов'язана лише з невідповідністю вимогам системи, компонента або окремого технічного вузла, який є складовою частиною незавершеного транспортного засобу або з невідповідністю вимогам самого незавершеного транспортного засобу.

5. Після отримання такого запиту відповідний орган затвердження повинен виконати необхідну дію, за потреби — у співпраці з органом затвердження, який здійснює запит, якомога скоріше і не пізніше, ніж упродовж 3 місяців від дати здійснення запиту.

6. У разі встановлення невідповідності вимогам орган затвердження держави-члена, який здійснив затвердження типу ЄС системи, компонента, окремого технічного вузла або незавершеного транспортного засобу, повинен вжити заходів, встановлених у параграфі 1.

Органи затвердження повинні упродовж 1 місяця повідомляти один одному про будь-яке анулювання затвердження типу ЄС та про причини такого анулювання.

7. Якщо орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, заперечує невідповідність вимогам, про яку його повідомили, відповідні держави-члени повинні докласти зусиль для врегулювання такого спору. Комісія повинна володіти усією необхідною інформацією та, якщо це необхідно, повинна здійснювати відповідні консультації для досягнення врегулювання.

Стаття 45

Введення в обіг та введення в експлуатацію складових частин або обладнання, які можуть становити значний ризик для коректного функціонування важливих систем

1. Складові частини або обладнання, які можуть становити значний ризик для коректного функціонування систем, які є важливими для безпеки транспортного засобу або його екологічних характеристик, не повинні вводитися в обіг, реєструватися та вводитися в експлуатацію та повинні бути заборонені, за винятком випадків, коли такі складові частини або обладнання авторизовані органом затвердження відповідно до статті 46(1), (2) та (4).

2. Для забезпечення однакового застосування параграфу 1 Комісія може ухвалювати імплементаційні акти для створення переліку таких складових частин або обладнання на основі наявної інформації, зокрема інформації, яку повідомляють держави-члени, стосовно:

- (a) серйозності ризику для безпеки або екологічних характеристик транспортних засобів, на які встановлюють відповідні складові частини або обладнання;
- (b) можливого впливу впровадження вимоги щодо авторизації складових частин або обладнання згідно з цією статтею на споживачів та виробників на вторинному ринку.

Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2).

3. Параграф 1 не застосовується до оригінальних складових частин або обладнання, а також до складових частин або обладнання, тип якого було затверджено відповідно до будь-якого з актів, перелік яких подано в додатку I, за винятком випадків, коли таке затвердження стосується аспектів, на які параграф 1 не поширюється.

4. Комісію вповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно вимог, яким повинні відповідати складові частини та обладнання, зазначені в параграфі 1 цієї статті.

5. Такі вимоги можуть ґрунтуватися на актах, перелік яких подано в додатку I, або складатися із порівняння відповідних складових частин або обладнання з екологічними характеристиками або характеристиками безпеки оригінального транспортного засобу або будь-яких його складових частин, залежно від випадку. У будь-якому випадку зазначені вимоги повинні забезпечувати, щоб відповідні складові частини або обладнання не перешкождали функціонуванню систем, які є важливими для безпеки транспортного засобу або його екологічних характеристик.

Стаття 46

Вимоги, пов'язані зі складовими частинами або обладнанням, які можуть становити значний ризик для коректного функціонування важливих систем

1. Для цілей статті 45(1) виробник складових частин або обладнання повинен подати органу затвердження заявку разом зі звітом за результатами випробувань, підготовленим призначеною технічною службою, яка засвідчує, що затверджувані складові частини або обладнання відповідають вимогам, зазначеним у статті 45(4). Виробник може подавати лише одну заявку щодо одного типу складової частини лише в один орган затвердження.

На запит компетентного органу іншої держави-члена орган затвердження, який здійснив авторизацію, повинен упродовж одного місяця з дати отримання відповідного запиту надіслати органу затвердження іншої держави-члена копію відповідного сертифіката про авторизацію, а також додатки до нього, за допомогою спільної захищеної системи електронного обміну. Зазначену копію також можна надсилати у вигляді захищеного електронного файлу.

2. У заявці зазначають детальну інформацію про виробника складових частин або обладнання, тип, ідентифікаційні дані та номенклатурні коди складових частин або обладнання, найменування виробника транспортного засобу, тип транспортного засобу та, у відповідних випадках, рік конструювання або будь-яку іншу інформацію, яка уможливило ідентифікацію транспортного засобу, на який повинні бути встановлені відповідні складові частини або обладнання.

Якщо орган затвердження на підставі звіту за результатами випробувань та інших доказів доходить висновку, що відповідні складові частини або обладнання відповідають вимогам, зазначеним у статті 45(4), такий орган повинен надати дозвіл на введення в обіг таких складових частин або обладнання та їх введення в експлуатацію відповідно до другого підпараграфу параграфа 4 цієї статті.

Такий орган затвердження повинен невідкладно видати відповідному виробнику сертифікат.

3. Комісія може ухвалювати імплементаційні акти для встановлення шаблону та системи нумерації для сертифіката, зазначеного в третьому підпараграфі параграфа 2 цієї статті. Такі імплементаційні акти повинні бути ухвалені відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2).

4. Виробник повинен невідкладно повідомляти орган затвердження, який здійснив авторизацію, про будь-які зміни, що впливають на умови, за яких таку авторизацію було здійснено. Такий орган затвердження повинен ухвалити рішення щодо потреби в перегляді або повторному здійсненні авторизації, а також щодо необхідності проведення подальших випробувань.

Виробник відповідає за забезпечення поточного та подальшого виробництва відповідних складових частин або обладнання відповідно до умов, за яких було здійснено авторизацію.

5. Перед здійсненням будь-якої авторизації орган затвердження повинен перевірити наявність задовільних умов та процедур для забезпечення ефективного контролю відповідності виробництва.

Якщо орган затвердження доходить висновку, що умови, за яких була здійснена авторизація, перестають виконуватися, такий орган повинен звернутися до відповідного виробника із запитом щодо вжиття необхідних заходів для забезпечення повернення складових частин або обладнання у відповідність вимогам. За необхідності такий орган повинен анулювати відповідну авторизацію.

6. Органи затвердження різних держав-членів повинні повідомляти Комісію про будь-які спори щодо авторизації, згаданої в другому підпараграфі параграфа 2. Комісія повинна вживати відповідних заходів для врегулювання таких спорів, в тому числі висувати вимоги, у відповідних випадках, щодо анулювання авторизації, після проведення консультацій із відповідними органами затвердження.

7. До встановлення переліку, зазначеного в статті 45(2), держави-члени можуть зберігати національні положення стосовно частин або обладнання, які можуть впливати на коректне функціонування систем, які є важливими для безпечності транспортного засобу або його екологічних характеристик.

Відкликання транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів

1. Якщо виробник, для якого було здійснене затвердження типу ЄС цілого транспортного засобу, зобов'язаний відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008 відкликати транспортні засоби, які були введені в обіг, зареєстровані, або за введення в експлуатацію яких такий виробник відповідав, через значний ризик для безпечності, громадського здоров'я або охорони довкілля, який становить система, компонент або окремий технічний вузол, встановлений на такому транспортному засобі, незалежно від того, чи було їх належним чином затверджено відповідно до цього Регламенту, чи ні, або через значний ризик для безпечності, громадського здоров'я або охорони довкілля, який становить складова частина, на яку не поширюються жодні конкретні вимоги відповідно до законодавства про затвердження типу, такий виробник повинен негайно повідомити про це орган затвердження, який здійснив затвердження такого транспортного засобу.

2. Якщо виробник систем, компонентів або окремих технічних вузлів, для якого було здійснене затвердження типу ЄС, зобов'язаний відповідно до Регламенту ЄС № 765/2008 відкликати системи, компоненти або окремі технічні вузли, які були введені в обіг, або за введення в експлуатацію яких такий виробник відповідав, через значний ризик для безпечності, професійної безпеки, громадського здоров'я або охорони довкілля, незалежно від того, чи було їх належним чином затверджено відповідно до цього Регламенту, чи ні, такий виробник повинен негайно повідомити про це орган затвердження, який здійснив затвердження такого транспортного засобу.

3. Виробник повинен запропонувати органу затвердження набір відповідних коригувальних заходів для усунення значного ризику, зазначеного в параграфах 1 та 2. Орган затвердження повинен невідкладно повідомляти про запропоновані коригувальні заходи органам затвердження інших держав-членів.

Такі органи затвердження повинні забезпечити ефективне впровадження коригувальних заходів у своїх державах-членах.

4. Якщо коригувальні заходи вважаються недостатніми або такими, які впроваджуються відповідним органом затвердження недостатньо швидко, такий орган повинен невідкладно повідомити про це орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС.

Після цього орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, повинен невідкладно поінформувати виробника. Якщо виробник не пропонує і не впроваджує ефективних коригувальних заходів, орган затвердження, який здійснив затвердження типу ЄС, повинен вжити усіх необхідних захисних заходів, в тому числі й анулювання затвердження типу ЄС. У разі анулювання затвердження типу ЄС орган затвердження повинен упродовж одного місяця від дати здійснення такого анулювання повідомити про це виробника, органи затвердження інших держав-членів та Комісію електронним листом або за допомогою еквівалентного електронного засобу.

Стаття 48

Повідомлення про наявні рішення та коригувальні заходи

1. Усі рішення, ухвалені відповідно до цього Регламенту, а також усі рішення про відмову у здійсненні затвердження типу ЄС або його анулювання, про заборону або обмеження введення в обіг, реєстрації або введення в експлуатацію транспортного засобу або про вимогу щодо вилучення транспортного засобу з обігу повинні містити детальне обґрунтування підстав, на яких такі рішення були ухвалені.

2. Про будь-які такі рішення повинно бути невідкладно повідомлено відповідну сторону, яка водночас повинна бути поінформована про коригувальні заходи, передбачені чинним законодавством відповідної держави-члена та про строки, дозволені для вжиття таких заходів.

ГЛАВА XIII
МІЖНАРОДНІ НОРМИ

Стаття 49

Правила ЄЕК ООН, необхідні для затвердження типу ЄС

1. Правила ЄЕК ООН або зміни до них, на користь яких проголосував Союз або до яких приєднався Союз, та перелік яких подано в додатку I до цього Регламенту або в делегованих актах, ухвалених відповідно до цього Регламенту, повинні становити частину вимог до затвердження типу ЄС транспортного засобу.

2. Органи затвердження держав-членів повинні визнавати затвердження типів, здійснені відповідно до правил ЄЕК ООН, зазначених у параграфі 1, та, у застосовних випадках, відповідне маркування про затвердження типу замість відповідних затверджень та маркування про затвердження, здійснених відповідно до цього Регламенту та делегованих актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту.

3. Якщо Союз проголосував на користь правил ЄЕК ООН або змін до них для цілей затвердження типу ЄС транспортного засобу, Комісія повинна ухвалити делегований акт відповідно до статті 71 для надання відповідним правилам ЄЕК ООН або змінам до них обов'язкового характеру та внесення змін до додатка I до цього Регламенту або делегованих актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту, залежно від випадку.

У такому делегованому акті повинні бути зазначені дати обов'язкового застосування відповідних правил ЄЕК ООН або змін до них, а також, у відповідних випадках, повинні міститися перехідні положення.

Комісія повинна ухвалювати окремі делеговані акти про обов'язкове застосування правил ЄЕК ООН.

Стаття 50

Визнання протоколів випробувань ОЕСР для цілей затвердження типу ЄС

1. Без обмеження інших вимог цього Регламенту у випадках посилань на Кодекси ОЕСР у цьому Регламенті затвердження типу ЄС може ґрунтуватися на повному протоколі випробувань, виданому на основі стандартних Кодексів ОЕСР, як альтернативі протоколам випробувань, оформленим згідно з цим Регламентом або делегованими актами, ухваленими відповідно до цього Регламенту.

2. Для того, щоб бути прийнятним для цілей затвердження типу ЄС, протокол випробувань ОЕСР, зазначений у параграфі 1, повинен бути ухвалений відповідно до доповнення 1 до рішення Ради ОЕСР від лютого 2012, яким було переглянуто стандартні Кодекси ОЕСР стосовно формальних випробувань сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, зі змінами та доповненнями.

ГЛАВА XIV
НАДАННЯ ТЕХНІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Стаття 51

Інформація, призначена для користувачів

1. Виробнику заборонено надавати будь-яку технічну інформацію, пов'язану з даними, передбаченими цим Регламентом або делегованими або імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього Регламенту, яка відрізняється від даних, затверджених органом затвердження.

2. Якщо таке передбачено делегованим або імплементаційним актом, ухваленим відповідно до цього Регламенту, виробник повинен надавати користувачам усю відповідну інформацію та необхідні вказівки із описом будь-яких спеціальних умов або обмежень, пов'язаних із експлуатацією транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла.

3. Інформація, зазначена в параграфі 2, повинна бути надана офіційною мовою або офіційними мовами держави-члена, у якій вводиться в обіг, реєструється або вводиться в експлуатацію відповідний транспортний засіб. Після прийняття такої інформації органом затвердження її необхідно надавати в інструкції з експлуатації.

Стаття 52

Інформація, призначена для виробників компонентів або окремих технічних вузлів

1. Виробник транспортного засобу повинен надавати виробникам компонентів або окремих технічних вузлів усі дані, необхідні для затвердження типу ЄС компонентів або окремих технічних вузлів або для отримання авторизації згідно зі статтею 45, зокрема, у застосовних випадках, креслення, зазначені у делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього Регламенту.

Виробник транспортного засобу може укласти з виробниками компонентів або окремих технічних вузлів зобов'язальну угоду для захисту конфіденційності будь-якої інформації, яка не є суспільним надбанням, у тому числі інформації, пов'язаної з правами інтелектуальної власності.

2. Виробник компонентів або окремих технічних вузлів, що діє як утримувач сертифіката про затвердження типу ЄС, який відповідно до статті 26(4) охоплює обмеження щодо експлуатації, спеціальні умови встановлення або як обмеження щодо експлуатації, так і спеціальні умови монтажу, повинен надавати усю детальну інформацію про такі обмеження та умови відповідному виробнику транспортного засобу.

Якщо таке передбачає делегований акт, ухвалений відповідно до цього Регламенту, виробник компонентів або окремих технічних вузлів повинен надавати разом із виробленими компонентами або окремими технічними вузлами інструкції стосовно обмежень щодо експлуатації, спеціальних умов монтажу або як обмежень щодо експлуатації, так і спеціальних умов монтажу.

ГЛАВА XV

ДОСТУП ДО ІНФОРМАЦІЇ ПРО РЕМОНТ ТА ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Стаття 53

Обов'язки виробників

1. Виробники повинні надавати уповноваженим дилерам, ремонтникам і незалежним операторам недискримінаційний доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів через вебсайти з використанням стандартизованого формату в легкодоступному й оперативному вигляді. Цей обов'язок не застосовується в разі, якщо транспортний засіб не був затверджений як транспортний засіб малої серії.

Програмне забезпечення, надзвичайно важливе для коректного функціонування систем безпеки та контролю впливу на довкілля, може бути захищене від несанкціонованих маніпуляцій. Однак будь-які маніпуляції з такими системами, необхідні для ремонту й обслуговування або доступні уповноваженим дилерам або ремонтникам, також повинні бути доступними і незалежним операторам у недискримінаційний спосіб.

2. До ухвалення Комісією стандартизованого формату для надання інформації, зазначеної в параграфі 1, така інформація повинна надаватися у послідовний спосіб, що уможливує її опрацювання незалежними операторами із докладанням розумних зусиль.

Виробники повинні надавати на недискримінаційній основі уповноваженим дилерам, ремонтникам і незалежним операторам доступ до навчальних матеріалів та пов'язаних робочих інструментів. Такий доступ повинен охоплювати, у застосовних випадках, належну підготовку стосовно завантаження програмного забезпечення, поводження з діагностичними кодами несправностей та використання робочих інструментів.

3. Без обмеження параграфу 1 зазначена в ньому інформація повинна охоплювати:

- (a) тип і модель трактора;
- (b) однозначний ідентифікаційний номер транспортного засобу;
- (c) сервісні книжки, які містять записи обліку ремонту та технічного обслуговування та графіки обслуговування;
- (d) технічні інструкції та регламенти технічного обслуговування;
- (e) інформацію про компоненти та діагностичну інформацію (як-от мінімальні та максимальні розрахункові значення для вимірювань);
- (f) принципові електричні схеми;
- (g) діагностичні коди несправностей, у тому числі унікальні для конкретного виробника;
- (h) всю інформацію, потрібну для встановлення нового програмного забезпечення або його оновлення на новому транспортному засобі або типі транспортного засобу (наприклад, артикул програмного забезпечення);
- (i) інформацію, яка стосується запатентованих інструментів та обладнання та була передана з їх допомогою;
- (j) інформацію щодо записів даних, дані випробувань та іншу технічну інформацію (як-от дані двостороннього моніторингу, якщо це застосовується до використаної технології);
- (j) стандартні одиниці розрахунку обсягу робіт або строки виконання робіт з ремонту та технічного обслуговування, якщо такі дані доступні, безпосередньо чи через третю сторону для уповноважених виробником дилерів або ремонтників.

4. Уповноважені дилери або ремонтники в межах системи розповсюдження певного виробника транспортних засобів для цілей цього Регламенту вважаються незалежними операторами тією мірою, якою вони надають послуги з ремонту чи технічного обслуговування для транспортних засобів, частиною системи розповсюдження виробника яких вони не є.

5. Інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів повинна бути постійно доступною, за винятком ситуацій, коли це потрібно для технічного обслуговування інформаційної системи.

6. Для цілей виготовлення та обслуговування OBD-сумісних запасних чи ремонтних частин та діагностичних інструментів і випробувального обладнання виробники повинні надавати відповідну інформацію з системи OBD та інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу на недискримінаційній основі будь-якому зацікавленому виробнику чи ремонтнику відповідних компонентів, діагностичних інструментів чи випробувального обладнання.

7. Для цілей розроблення і виготовлення автомобільного обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі виробники повинні надавати відповідну інформацію з системи OBD та інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу на недискримінаційній

основі будь-якому зацікавленому виробнику, монтажнику чи ремонтнику обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі.

8. При поданні заявки на затвердження типу ЄС або національне затвердження типу виробник повинен надати органу затвердження доказ відповідності цьому Регламенту стосовно інформації, вимоги щодо якої встановлені цією статтею.

У разі, якщо така інформація недоступна або не відповідає цьому Регламенту і делегованим та імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього Регламенту, які є застосовними при поданні заявки на затвердження типу ЄС або національне затвердження типу, виробник повинен надати її впродовж шести місяців з дати затвердження типу.

Комісія може ухвалити імплементаційний акт для встановлення шаблону сертифіката доступу до інформації з системи ОВД транспортного засобу та інформації про ремонт і технічне обслуговування транспортного засобу, який надає органу затвердження таке підтвердження відповідності. Такий імплементаційний акт ухвалюють згідно із експертною процедурою, зазначеною у статті 69(2).

9. Якщо такий доказ відповідності не надано впродовж зазначеного періоду, орган затвердження, зазначений у другому підпараграфі параграфа 8, повинен вжити належних заходів для забезпечення відповідності.

10. Виробник повинен вносити подальші зміни до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, доступної на вебсайтах на той момент, коли вони стають доступними для уповноважених ремонтників.

11. Коли записи обліку ремонту та технічного обслуговування транспортного засобу зберігаються в центральній базі даних виробника або від його імені, незалежні ремонтники повинні мати доступ до таких записів безкоштовно з метою внесення даних про здійснені ними ремонт та технічне обслуговування.

12. Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71, у яких встановлюються детальні умови щодо доступу до даних про ремонт та технічне обслуговування, зокрема технічні специфікації, пов'язані зі способом надання інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу.

13. Комісія шляхом ухвалення делегованих актів, зазначених у параграфі 12, повинна адаптувати вимоги щодо інформації, визначені в цій статті, в тому числі технічних специфікацій, пов'язані зі способом надання інформації, для того, щоб вони були пропорційними стосовно зокрема окремих випадків відносно малого обсягу виробництва виробником відповідного типу транспортного засобу з урахуванням обмежень для малих серій транспортних засобів, визначених у додатку II. В належним чином обґрунтованих випадках така адаптація може призводити до надання звільнення від вимоги постачання інформації у стандартизованому форматі. Можливі адаптації або звільнення повинні в будь-якому випадку забезпечувати досягнення цілей цієї статті.

Стаття 54

Обов'язки стосовно декількох утримувачів затвердження типу

У разі поетапного затвердження типу, змішаного затвердження типу або поетапного затвердження типу відповідальний за таке затвердження виробник також відповідає за надання інформації про ремонт стосовно певної системи, компонента чи окремого технічного вузла або стосовно певного етапу як перед кінцевим виробником, так і перед незалежними операторами.

Кінцевий виробник відповідає за надання інформації про весь транспортний засіб незалежним операторам.

Стаття 55

Плата за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів

1. Виробники можуть стягувати розумну та пропорційну плату за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування, робочі інструменти та навчальні курси, на які поширюється дія цього Регламенту. Плата не вважається розумною чи пропорційною, якщо вона позбавляє стимулу отримувати доступ через неврахування міри, якою незалежний оператор його використовує.
2. Виробники повинні забезпечувати доступність інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів на щоденній, щомісячній та щорічній основі, причому плата за доступ до такої інформації відрізняється залежно від періодів часу, на які надано цей доступ.

Стаття 56

Форум із питань доступу до інформації про транспортні засоби

Сфера застосування діяльності, здійснюваної Форумом із питань доступу до інформації про транспортні засоби, заснованим відповідно до статті 13(9) Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року про імплементацію та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу (⁵), розширюється для охоплення транспортних засобів, охоплених цим Регламентом.

На підставі доказів зумисного або незумисного неправильного використання інформації з системи OBD транспортного засобу та інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу Форум, зазначений у першому параграфі, надає Комісії рекомендації щодо заходів із запобігання такому неправильному використанню інформації.

ГЛАВА XVI

ПРИЗНАЧЕННЯ ТЕХНІЧНИХ СЛУЖБ ТА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ТЕХНІЧНІ СЛУЖБИ

Стаття 57

Вимоги щодо технічних служб

1. Органи затвердження, які здійснюють призначення, повинні забезпечувати, що до призначення ними технічної служби відповідно до статті 59 така технічна служба задовольняє вимоги, встановлені в параграфах 2–9 цієї статті.
2. Без обмеження статті 60(1) технічна служба повинна бути заснована відповідно до національного законодавства держави-члена та мати статус юридичної особи.
3. Технічна служба повинна бути стороннім органом, незалежним від процесу розроблення, виробництва, постачання або технічного обслуговування транспортного засобу, компонента або окремого технічного вузла, оцінювання яких вона здійснює.

Орган, який належить до бізнес-асоціації чи професійної федерації, яка представляє підприємства, залучені до розроблення, виробництва, постачання, збирання, експлуатації або технічного обслуговування транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які такий орган оцінює, випробовує або інспектує, може вважатися таким, що задовольняє вимоги першого підпараграфа, за умови доведення його незалежності та відсутності будь-якого конфлікту інтересів.

4. Технічна служба, її вища ланка керівництва та персонал, відповідальний за здійснення діяльності, для якої їх призначено відповідно до статті 59(1), не повинні бути розробниками, виробниками, постачальниками чи сторонами, відповідальними за технічне обслуговування транспортних засобів,

систем, компонентів або окремих технічних вузлів, оцінювання яких вони здійснюють, а також не повинні бути представниками сторін, залучених до перелічених видів діяльності. Зазначене не повинне перешкоджати експлуатації оцінених транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, зазначених у параграфі 3 цієї статті, необхідних для діяльності технічної служби, або використанню таких транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів для особистих цілей.

Технічна служба повинна забезпечувати, щоб діяльність її дочірніх компаній чи субпідрядників не впливала на її конфіденційність, об'єктивність чи неупередженість у категоріях діяльності, для яких її було призначено.

5. Технічна служба та її персонал повинні здійснювати категорії діяльності, для якої їх було призначено, на вищому рівні професійної доброчесності та необхідної технічної компетентності у визначеній галузі, а також не повинні зазнавати будь-якого тиску та стимулювання, зокрема фінансового, що могло б вплинути на їхнє судження чи результати їхньої діяльності з оцінювання, особливо — тиску чи стимулювання з боку осіб чи груп осіб, зацікавлених у результатах такої діяльності.

6. Технічна служба повинна бути спроможною здійснювати всі категорії діяльності, для яких її було призначено відповідно до статті 59(1), шляхом демонстрації відповідно до вимог органу затвердження, який її призначає, наявності в неї:

- (a) персоналу з належними навичками, спеціальними технічними знаннями та достатнім і відповідним досвідом для виконання завдання;
- (b) описів процедур, відповідних для категорій діяльності, для яких бажає бути призначеною така служба, із забезпеченням прозорості та відтворюваності таких процедур;
- (c) процедур для здійснення категорій діяльності, для яких бажає бути призначеною така служба, які належним чином враховують ступінь складності технології відповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла, а також масовий або серійний характер процесу виробництва; та
- (d) засобів, необхідних для виконання у належний спосіб завдань, пов'язаних із категоріями діяльності, для яких бажає бути призначеною така служба, а також наявності в неї доступу до всього необхідного обладнання або необхідних об'єктів.

Окрім цього, технічна служба повинна продемонструвати органу затвердження, який здійснює призначення, свою відповідність до стандартів, встановленим у делегованих актах, ухвалених відповідно до статті 61, які є відповідними для категорій діяльності, для яких призначають таку технічну службу.

7. Повинна бути гарантована неупередженість технічних служб, їхнього керівництва вищої ланки та персоналу, який здійснює оцінювання. Вони не повинні брати участь у будь-якій діяльності, яка може суперечити незалежності їхніх суджень або їхній доброчесності стосовно категорій діяльності, для яких їх призначають.

8. Технічні служби повинні укласти договір страхування відповідальності, пов'язаної з їхньою діяльністю, якщо держава-член не бере на себе відповідальність згідно з національним законодавством або якщо держава-член сама не є безпосередньо відповідальною за оцінювання відповідності.

9. Персонал технічної служби повинен зберігати професійну таємницю щодо всієї інформації, отриманої під час виконання завдань згідно з цим Регламентом або будь-якими положеннями національного законодавства, яке вводить його в дію, за винятком випадків розкриття її органам затвердження, які здійснюють призначення, або випадків, коли цього вимагає союзне або національне законодавство. Права власності повинні бути захищені.

Стаття 58

Дочірні компанії та субпідрядники технічних служб

1. Технічні служби можуть доручати субпідрядникам деякі види своєї діяльності, для яких їх було призначено відповідно до статті 59(1), або передавати здійснення таких видів діяльності дочірній компанії лише за згоди відповідного органу затвердження, який здійснює призначення.
2. Якщо технічна служба залучає субпідрядників для виконання певних завдань, пов'язаних з категоріями діяльності, для яких її було призначено, або вдається до послуг дочірньої компанії, вона повинна забезпечити відповідність субпідрядника чи дочірньої компанії вимогам, встановленим у статті 57, а також відповідно поінформувати орган, який здійснює призначення.
3. Технічна служба бере на себе повну відповідальність за завдання, виконувані будь-якими її субпідрядниками або дочірніми компаніями, незалежно від їхнього осідку.
4. Технічні служби повинні зберігати для надання в розпорядження органу, який здійснює призначення, відповідні документи щодо оцінювання кваліфікації субпідрядника або дочірньої компанії та завдань, які вони виконали.

Стаття 59

Призначення технічних служб

1. Технічні служби повинні призначатися для однієї або більш ніж однієї з наведених нижче категорій діяльності залежно від сфери їхньої компетентності:
 - (a) категорія «А»: технічні служби, які здійснюють на власних об'єктах випробування, зазначені в цьому Регламенті та в актах, перелік яких подано в додатку I;
 - (b) категорія «В»: технічні служби, які здійснюють нагляд за випробуваннями, зазначеними у цьому Регламенті та в актах, перелік яких подано в додатку I, у разі, якщо такі випробування здійснюються на об'єктах виробника або об'єктах третьої сторони;
 - (c) категорія «С»: технічні служби, які здійснюють регулярне оцінювання та моніторинг процедур виробника для контролю відповідності виробництва;
 - (d) категорія «D»: технічні служби, які здійснюють нагляд або проводять випробування або інспектування з метою нагляду за відповідністю виробництва.
2. Орган затвердження може бути призначений як технічна служба для виконання однієї або більш ніж однієї категорії діяльності, зазначеної в параграфі 1.
3. Технічні служби третьої країни, окрім технічних служб, призначених відповідно до статті 60, можуть отримувати повідомлення для цілей статті 63, але лише у випадку, якщо таке визнання технічних служб передбачене двосторонньою угодою між Союзом та відповідною третьою країною. Зазначене не повинне перешкоджати технічним службам, заснованим згідно з національним законодавством держав-членів відповідно до статті 57(2), засновувати дочірні компанії в третій країні за умови, що безпосереднє управління такими дочірніми компаніями та контроль над ними здійснює призначена технічна служба.

Стаття 60

Акредитовані внутрішні технічні служби виробника

1. Акредитована внутрішня технічна служба виробника може бути призначена лише для діяльності категорії «А» стосовно технічних вимог, для яких делегованим актом, ухваленим відповідно до цього Регламенту, дозволене самостійне випробування. Така технічна служба повинна бути окремою та відособленою частиною підприємства та не повинна бути залучена до розроблення, виробництва,

постачання або технічного обслуговування транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, оцінювання яких вона здійснює.

2. Акредитована внутрішня технічна служба повинна відповідати таким вимогам:

- (a) окрім як бути призначеною органом затвердження однієї з держав-членів, така служба акредитована національним органом з акредитації, як визначено в пункті 11 статті 2 Регламенту (ЄС) № 765/2008, та відповідно до стандартів та процедур, зазначених у статті 61 цього Регламенту;
- (b) акредитовану внутрішню технічну службу та її персонал можливо ідентифікувати в організаційній структурі; вони також використовують методи звітування у межах підприємства, до складу якого вони входять, які забезпечують їхню неупередженість і демонструють її відповідному національному органу з акредитації;
- (c) ані акредитована внутрішня технічна служба, ані її персонал не беруть участь у будь-якій діяльності, яка може суперечити незалежності їхніх суджень або їхній доброчесності стосовно категорій діяльності, для яких їх призначено;
- (d) акредитована внутрішня служба надає свої послуги лише тому підприємству, до складу якого вона входить.

3. Держави-члени або Комісію не потрібно повідомляти про акредитовану внутрішню технічну службу для цілей статті 63, але підприємство, частиною якого вона є, або національний орган з акредитації повинні надавати інформацію щодо його акредитації органу затвердження, що здійснює призначення, на запит такого органу.

Стаття 61

Процедури щодо стандартів ефективності та оцінювання технічних служб

Для забезпечення відповідності технічних служб однаково високому рівню стандартів ефективності в усіх державах-членах Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно стандартів, яким повинні відповідати технічні служби, а також процедури їх оцінювання відповідно до статті 62 та їх акредитації відповідно до статті 60.

Стаття 62

Оцінювання навичок технічних служб

- 1. Орган затвердження, який здійснює призначення, повинен скласти звіт про результати оцінювання на підтвердження оцінювання технічної служби — кандидата на відповідність вимогам цього Регламенту та делегованих актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту. До такого звіту може додаватися сертифікат про акредитацію, виданий органом з акредитації.
- 2. Оцінювання, на яке спирається звіт, зазначений у параграфі 1, повинне проводитися відповідно до положень, встановлених у делегованому акті, ухваленому відповідно до статті 61. Перегляд звіту про результати оцінювання повинен проводитися щонайменше раз на три роки.
- 3. Звіт про результати оцінювання передають Комісії на вимогу. У таких випадках та за умови, якщо відповідне оцінювання здійснюється не на підставі сертифіката про акредитацію, виданого національним органом з акредитації, який підтверджує, що технічна служба задовольняє вимоги цього Регламенту, орган затвердження, який здійснює призначення, повинен надати Комісії документальний доказ, який підтверджує компетентність технічної служби та наявні механізми для забезпечення регулярного моніторингу технічної служби органом затвердження, що здійснює призначення, та задовольняє вимоги цього Регламенту та делегованих актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту.

4. Орган затвердження, який мають намір призначити як технічну службу відповідно до статті 59(2), повинен задокументувати відповідність шляхом здійснення оцінювання, яке проводять незалежні від оцінюваної діяльності аудитори. Такі аудитори можуть належати до тієї самої організації за умови, що управління ними здійснюється окремо від персоналу, який здійснює оцінювану діяльність.

5. Акредитована внутрішня технічна служба повинна задовольняти вимоги відповідних положень цієї статті.

Стаття 63

Процедури повідомлення

1. Держави-члени повинні повідомляти Комісії найменування, адресу, зокрема електронну адресу, відповідальних осіб та категорію діяльності кожної призначеної ними технічної служби, а також повідомляти Комісію про будь-які подальші зміни таких призначень. У повідомленні повинно бути зазначено, для яких питань із переліку, поданого в додатку I, було призначено відповідні технічні служби.

2. Технічна служба може здійснювати діяльність, зазначену в статті 59(1), від імені органу затвердження, який здійснює призначення, відповідального за затвердження типу, лише у разі, якщо про це було заздалегідь повідомлено Комісію відповідно до параграфа 1 цієї статті.

3. Ту саму технічну службу може призначити декілька органів затвердження, які здійснюють призначення, про що повідомляють держави-члени таких органів затвердження, які здійснюють призначення, незалежно від категорії чи категорій діяльності, яку здійснюватиме така технічна служба, відповідно до статті 59(1).

4. Комісія повинна бути повідомлена про будь-які подальші відповідні зміни такого призначення.

5. Якщо певну організацію або компетентний орган, що здійснює діяльність, не зазначено в статті 59(1), потрібно призначити на підставі одного з актів, перелік яких подано в додатку I, повідомлення повинне здійснюватися згідно з положеннями цієї статті.

6. Комісія повинна публікувати на своєму вебсайті перелік технічних служб, про які було повідомлено відповідно до цієї статті, та детальну інформацію про них.

Стаття 64

Зміни в призначеннях

1. Якщо орган затвердження, який здійснює призначення, з'ясував або отримав інформацію про те, що призначена ним технічна служба припинила відповідати вимогам, встановленим у цьому Регламенті, або що така служба не виконує свої обов'язки, орган затвердження, який здійснює призначення, повинен обмежити, призупинити або анулювати відповідне призначення відповідно до випадку залежно від серйозності невідповідності таким вимогам або невиконання таких обов'язків. Держави-член, яка повідомила про таку технічну службу, повинна негайно відповідним чином поінформувати Комісію. Комісія повинна відповідним чином змінювати опубліковану інформацію, зазначену в статті 63(6).

2. У випадку обмеження, призупинення або анулювання призначення, або якщо технічна служба припинила свою діяльність, орган затвердження, який здійснює призначення, повинен ужити відповідних заходів для забезпечення того, щоб матеріали такої технічної служби опрацьовувала інша технічна служба, або щоб їх надавали органам затвердження, що здійснюють призначення, або органам ринкового нагляду на їхній запит.

Стаття 65

Оскарження компетентності технічних служб

1. Комісія повинна розслідувати всі випадки, коли в неї виникають сумніви, або коли її увагу звертають на сумніви щодо компетентності технічної служби або щодо постійного виконання технічною службою вимог і обов'язків, передбачених для неї.
2. Держава-член органу затвердження, який здійснює призначення, повинна на вимогу надавати Комісії усю інформацію, пов'язану з підставою призначення або продовження призначення відповідної технічної служби.
3. Комісія повинна забезпечувати конфіденційність усієї секретної інформації, отриманої в ході розслідування таких випадків.
4. Якщо Комісія встановлює, що технічна служба більше не відповідає або припинила відповідати вимогам до її призначення, вона повинна повідомити про це державу-члена органу затвердження з метою запровадження у співпраці з такою державою-членом необхідних коригувальних заходів, а також повинна звернутися до такої держави-члена із запитом щодо вжиття таких коригувальних заходів, в тому числі анулювання призначення, якщо це необхідно.

Стаття 66

Функціональні обов'язки технічних служб

1. Технічні служби повинні здійснювати категорії діяльності, до яких їх було призначено, від імені органу затвердження, який здійснює призначення, та згідно з процедурами оцінювання та випробування, передбаченими цим Регламентом та актами, перелік яких подано в додатку I.

Технічні служби повинні здійснювати нагляд за випробуваннями, необхідними для затвердження, чи самостійно їх проводити або здійснювати інспектування, як визначено в цьому Регламенті або в одному з актів, перелік яких подано в додатку I, окрім випадків, коли дозволено застосування альтернативних процедур. Технічні служби не повинні здійснювати випробування, оцінювання або інспектування, для яких їх не було належним чином призначено відповідним органом затвердження.

2. Технічні служби повинні завжди:

- (a) дозволяти своєму органу затвердження, що здійснює призначення, у відповідних випадках спостерігати за роботою технічної служби під час оцінювання відповідності; та
- (b) без обмеження статті 57(9) та статті 67 надавати своєму органу затвердження, який здійснює призначення, таку інформацію щодо категорій здійснюваної ними діяльності, на яку поширюється сфера застосування цього Регламенту, на яку може бути здійснений запит.

3. Якщо технічна служба з'ясовує, що виробник не задовольняє вимоги, встановлені в цьому Регламенті, вона повинна повідомити про це орган затвердження, який здійснює призначення, для встановлення таким органом затвердження, який здійснює призначення, вимог щодо вжиття виробником коригувальних заходів і подальшого невидання сертифіката про затвердження типу, окрім випадків, коли відповідні коригувальні заходи задовольнили орган затвердження.

4. Якщо в ході моніторингу відповідності виробництва після видання сертифіката про затвердження типу технічна служба, яка діє від імені органу затвердження, що здійснює призначення, з'ясовує, що транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол більше не відповідає цьому Регламенту, така технічна служба повинна повідомити про це орган затвердження, який здійснює призначення. Такий орган затвердження повинен вжити відповідних заходів, як передбачено у статті 28.

Стаття 67

Обов'язки технічних служб щодо надання інформації

1. Технічні служби повинні інформувати відповідні органи затвердження, які здійснюють призначення, про:
 - (a) будь-яку виявлену невідповідність, для якої може виявитися необхідною відмова у наданні сертифіката про затвердження типу, його обмеження, призупинення або анулювання;
 - (b) будь-які обставини, які впливають на сферу або умови їх призначення;
 - (c) будь-які запити на інформацію щодо їх діяльності, яку вони отримали від органів ринкового нагляду.
2. У відповідь на запит від відповідного органу затвердження, який здійснює призначення, технічні служби повинні надавати інформацію стосовно діяльності у межах сфери їх призначення, а також стосовно будь-якої іншої здійснюваної діяльності, в тому числі транскордонної діяльності та субпідряду.

ГЛАВА XVII

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ АКТИ ТА ДЕЛЕГОВАНІ АКТИ

Стаття 68

Імплементацийні акти

Для досягнення цілей цього Регламенту, а також для встановлення однакових умов для імплементации цього Регламенту Комісія повинна відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 69(2), ухвалювати імплементацийні акти, які встановлюють такі імплементацийні інструменти:

- (a) шаблони для інформаційного документа та комплексу документів, зазначених у статті 22;
- (b) система нумерації сертифікатів про затвердження типу ЄС, зазначена в статті 24(4);
- (c) шаблон для сертифіката про затвердження типу ЄС, зазначеного в статті 25(2);
- (d) шаблон для протоколу результатів випробувань, який додається до сертифіката про затвердження типу ЄС, зазначеного в статті 25(3);
- (e) шаблон для переліку застосовних вимог або актів, зазначених у статті 25(6);
- (f) загальні вимоги до формату протоколу випробувань, зазначеного в статті 27(1);
- (g) шаблон для сертифіката відповідності, зазначеного в статті 33(2);
- (h) зразок маркування про затвердження типу ЄС, зазначеного в статті 34;
- (i) авторизації на надання затвердження типу ЄС зі звільненням для нових технологій або нових концепцій, зазначеного в статті 35(3);
- (j) шаблони для сертифіката про затвердження типу та сертифіката відповідності стосовно нових технологій або нових концепцій, зазначених у статті 35(4);
- (k) авторизації для держав-членів щодо розширення затвердження типу, зазначеного у статті 36(2);
- (l) перелік складових частин та обладнання, як зазначено у статті 45(2);
- (m) шаблон та система нумерації для сертифіката, зазначеного в статті 46(3), а також усі аспекти, які стосуються процедури авторизації, зазначеної в тій самій статті;
- (n) шаблон для сертифіката, який слугує доказом відповідності для органу затвердження, як зазначено в статті 53(8).

Стаття 69

Процедура комітету

1. Комісії надає допомогу Технічний комітет з сільськогосподарських транспортних засобів (ТС-AV). Такий комітет є комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.
2. У разі покликання на цей параграф застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) 182/2011.

Якщо комітет не надає жодного висновку, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта, і застосовується третій підпараграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Стаття 70

Внесення змін до додатків

Без обмеження інших положень цього Регламенту стосовно внесення змін до його додатків Комісія також уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 71 стосовно внесення змін до додатка I для додання покликань на регулятивні акти та врахування виправлень.

Стаття 71

Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надані Комісії відповідно до умов, встановлених у цій статті.

▼ M5

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 17(5), статті 18(4), статті 19(6), статті 20(8), статті 27(6), статті 28(6), статті 45(4), статті 49(3), статті 53(12), статті 61 і статті 70, надані Комісії на п'ятирічний період, починаючи з 22 березня 2013 року. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалюють рішення проти такого подовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду. Комісія повинна скласти звіт про делегування повноважень не пізніше ніж до 22 червня 2022 року та не пізніше, ніж за 9 місяців до кінця такого 5-річного періоду.

▼ B

3. Делеговані повноваження, зазначені у статті 17(5), статті 18(4), статті 19(6), статті 20(8), статті 27(6), статті 28(6), статті 45(4), статті 49(3), статті 53(12), статті 61 і статті 70, можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє дію делегованих повноважень, визначених у такому рішенні. Таке рішення набуває чинності на наступний день після його опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної у ньому. Воно не впливає на чинність будь-яких уже введених у дію делегованих актів.
4. Щойно Комісія ухвалює делегований акт, вона повинна повідомити про нього одночасно Європейський Парламент і Раду.
5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 17(5), статті 18(4), статті 19(6), статті 20(8), статті 27(6), статті 28(6), статті 45(4), статті 49(3), статті 53(12), статті 61 і статті 70, набуває чинності, лише якщо з боку Європейського Парламенту чи Ради впродовж двох місяців з дати повідомлення Європейського Парламенту й Ради про цей акт не було висловлено жодних заперечень або якщо ще до закінчення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісію, що вони не заперечуватимуть. Такий період продовжується ще на два місяці за ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 72

Санкції

1. Держави-члени повинні передбачати санкції за порушення суб'єктами господарювання цього Регламенту та делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього Регламенту. Вони повинні вживати усіх необхідних заходів для забезпечення імплементації таких санкцій. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними та стримувальними. Держави-члени повинні повідомити про такі положення Комісії до 23 березня 2015 року, а також повинні невідкладно повідомляти їй про будь-які подальші зміни, що стосуються таких положень.

2. Типи порушень, які підпадають під санкції, охоплюють:

- (a) подання неправдивих заяв під час процедур затвердження або процедур, які призводять до відкликання;
- (b) фальсифікацію результатів випробування для затвердження типу або на експлуатаційну відповідність;
- (c) замовчування даних або технічних специфікацій, що може призвести до відкликання, або анулювання затвердження типу або відмови у наданні затвердження типу;
- (d) використання нейтралізаційних пристроїв;
- (e) відмову надати доступ до інформації;
- (f) надання суб'єктом господарювання на ринку транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які підлягають затвердженню, без такого затвердження або з підробленням документів або маркування з таким наміром.

Стаття 73

Перехідні положення

1. Без обмеження інших положень цього Регламенту цей Регламент не припиняє дію будь-якого затвердження типу ЄС, наданого транспортним засобам, системам, компонентам або окремим технічним вузлам до 01 січня 2016 року.

2. Органи затвердження повинні й надалі надавати розширення затверджень для транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, зазначених у параграфі 1, відповідно до положень Директиви 2003/37/ЄС та будь-якої з директив, перелік яких подано в статті 76(1). Утім, такі затвердження не повинні використовуватися для отримання затвердження типу цілого транспортного засобу відповідно до цього Регламенту.

3. Як відступ від цього Регламенту, нові системи, компоненти, окремі технічні вузли або транспортні засоби типів, які отримали затвердження типу цілого транспортного засобу згідно з Директивою 2003/37/ЄС, можна продовжувати реєструвати, вводити в обіг або вводити в експлуатацію до 31 грудня 2017 року. Нові транспортні засоби типів, які не підлягали затвердженню типу згідно з Директивою 2003/37/ЄС, також можна продовжувати реєструвати або вводити в експлуатацію до зазначеної дати відповідно до законодавства держави-члена щодо введення в експлуатацію або реєстрації.

У такому випадку національні органи не повинні забороняти та обмежувати реєстрацію, введення в обіг і введення в експлуатацію транспортних засобів, які відповідають затвердженню типу, або перешкоджати такій реєстрації, введенню в обіг або введенню в експлуатацію.

Стаття 74

Звіт

1. До 31 грудня 2019 року держави-члени повинні поінформувати Комісію про застосування процедур затвердження типу, встановлених у цьому Регламенті.
2. На підставі інформації, наданої відповідно до параграфа 1, Комісія повинна до 31 грудня 2020 року надати Європейському Парламенту та Раді звіт про застосування цього Регламенту.

Стаття 75

Перегляд

1. До 31 грудня 2022 року Комісія повинна подати до Європейського Парламенту і Ради звіт стосовно питань, зазначених у параграфі 3.
2. Зазначений звіт повинен ґрунтуватися на консультаціях з відповідними зацікавленими сторонами та повинен враховувати наявні пов'язані європейські та міжнародні стандарти.
3. До 31 грудня 2021 року держави-члени повинні відзвітувати перед Комісією про:
 - (a) кількість окремих затверджень на рік, здійснених національними органами відповідної держави-члена з 01 січня 2016 року щодо транспортних засобів, охоплених цим Регламентом, до їх першої реєстрації;
 - (b) національні критерії, на які спиралося таке затвердження, якщо такі критерії відрізнялися від вимог, обов'язкових для затвердження типу ЄС.
4. Звіт у застосовних випадках повинен супроводжуватися законодавчими пропозиціями, і в ньому повинне розглядатися питання внесення окремих затверджень до цього Регламенту на підставі гармонізованих вимог.

Стаття 76

Скасування

▼M5

1. Без обмеження статті 73(2) цього Регламенту, директив 76/432/ЄЕС, 76/763/ЄЕС, 77/537/ЄЕС, 78/764/ЄЕС, 80/720/ЄЕС, 86/297/ЄЕС, 86/298/ЄЕС, 86/415/ЄЕС, 87/402/ЄЕС, 2000/25/ЄС, 2003/37/ЄС, 2008/2/ЄС, 2009/57/ЄС, 2009/58/ЄС, 2009/59/ЄС, 2009/60/ЄС, 2009/61/ЄС, 2009/63/ЄС, 2009/64/ЄС, 2009/66/ЄС, 2009/68/ЄС, 2009/75/ЄС, 2009/76/ЄС та 2009/144/ЄС скасовано з 01 січня 2016 року.

▼B

2. Покликання на скасовані директиви необхідно тлумачити як покликання на цей Регламент і читати, коли це стосується Директиви 2003/37/ЄС, згідно з кореляційною таблицею, наведеною в додатку III.

Стаття 77

Зміни до Директиви 2006/42/ЄС

Перший абзац пункту (е) статті 1(2) Директиви 2006/42/ЄС викласти в такій редакції:

«— сільськогосподарські та лісогосподарські трактори, за винятком машин, змонтованих на таких транспортних засобах,».

Стаття 78

Набуття чинності та застосування

1. Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

2. Він застосовується з 01 січня 2016 року.

З 22 березня 2013 року національні органи не повинні відмовляти у наданні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу для нового типу транспортного засобу або забороняти реєстрацію, введення в обіг або введення в експлуатацію нового транспортного засобу, якщо відповідний транспортний засіб відповідає цьому Регламенту та делегованим та імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього Регламенту, якщо виробник здійснює відповідний запит.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

ПЕРЕЛІК ВИМОГ ДЛЯ ЦІЛЕЙ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЄС

№	Стаття	Предмет	Покликання на регуляторний акт	Моторні транспортні засоби	Категорії транспортних засобів																	
					T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1a	T4.1b (+)	T4.2a	T4.2b (+)	T4.3a	T4.3b	Ca	Cb (++)	Ra	Rb	Sa	Sb
1	17(2) (a)	Структурна цілісність транспортного засобу	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	17(2) (b)	Максимальна конструкційна швидкість, регулятор частоти обертання та пристрої обмеження швидкості	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	N3
3	17(2) (b)	Гальмівні пристрої та гальмова муфта причепа	RVBVR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	17(2) (b)	Кермовий механізм для швидких тракторів	RVFSR (на основі ECE 79, редакція [новий номер])	Y	N3	X	N3	X	N3	X	N3	X	N3	X	N3	X	N3	I	N3	N3	N3	N3

12	17(2)(d)	Установка освітлення	RVFSR (на основі ECE 86, зміна [новий номер])		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	17(2)(e)	Захист водіїв та пасажирів, в тому числі внутрішні конструкції, підголівники, ремені безпеки, двері транспортного засобу	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
14	17(2)(f)	Зовнішній вигляд та приладдя транспортного засобу	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	17(2)(g)	Електромагнітна сумісність	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
16	17(2)(h)	Звуковий попереджувальний пристрій	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
17	17(2)(i)	Системи опалення	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	► M3 X ◀	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
18	17(2)(j)	Пристрої запобігання несанкціонованому використанню	RVFSR	Y (тільки для категорій T і C)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
19	17(2)(k)	Номерний знак	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	17(2)(k)	Обов'язкова табличка та маркування	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X

21	17(2)(l)	Габарити та маса причепа	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	17(2)(l)	Максимальна споряджена маса	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	17(2)(l)	Баластні маси	RVFSR		X	X	X	X	►M3 X ◀	►M3 X ◀	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
24	17(2)(m)	Безпечність електричних систем	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	17(2)(a), 17(2)(m), 18(2)(l)	Паливний бак	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	H3	H3	H3	H3
26	17(2)(n)	Задні захисні конструкції	RVFSR		H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	X	X	H3	H3
27	17(2)(o)	Бічний захист	RVFSR		H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	H3	X	H3	H3
28	17(2)(p)	Вантажні платформи	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
29	17(2)(q)	Причіпні машини	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
30	17(2)(r)	Шини	RVFSR (на основі ECE 106, зміна 5, доповнення 6)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	►M3 X ◀	►M3 X ◀	X	X	X	X
31	17(2)(s)	Системи боротьби із бризками	RVFSR	Y	H3	X	H3	X	H3	X	H3	X	H3	X	H3	H3	H3	H3	H3	X	H3	H3
32	17(2)(t)	Передача заднього ходу	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	H3	H3	H3	H3

52	18(2)(o)	Органи керування, в тому числі конкретно пристрої аварійного зупинення та автоматичного зупинення	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3
53	18(2)(p)	(р)захист від механічних небезпечних факторів, інших ніж зазначені в статті 18(2)(a), (b), (g) і (k), в тому числі захист від розриву трубопроводів з рідинами та некерованого руху транспортного засобу	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
54	18(2)(r), 18(2)(p)	Огорожі та захисні пристрої	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	18(2)(l), 18(2)(s), 18(2)(q), 18(4)	Інформація, попередження та позначки	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
56	18(2)(t)	Матеріали та продукти	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	H3	H3	H3	H3

57	18(2) (u)	Батареї	RVCR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	N3
58	18(4)	Аварійний вихід	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	
59	18(2) (l), 18(4)	Система вентиляції та фільтрації повітря в кабіні	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	N3
60	18(4)	Швидкість горіння матеріалу кабіни	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	N3
61	19(2) (a)	Викиди забрудників	REPPR (рівні викидів з 2000/25/ЄС та 97/68/ЄС)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	N3	N3	N3	N3
									Якщо входить до сфери застосування Директиви	Якщо доходить до сфери застосування Директиви												
62	19(2) (b)	Рівень шуму (ззовні)	REPPR (граничні значення з 2009/63/ЄС)	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	N3	N3	N3	N3

Умовні позначення:

(+) — якщо таку підкатегорію створено в категорії

(++) — тільки для підкатегорій, які відповідають таким із індексом «b» у категорії T

X — застосовується

I — те саме, що й для T відповідно до категорії

Y — відповідні акти для моторних транспортних засобів приймаються як еквівалентні, як зазначено в делегованому акті

Z — застосовується тільки до змінних причіпних машин, які належать до категорії R, через те, що відношення технічно допустимої максимальної спорядженої маси до неспорядженої маси дорівнює 3,0 або більше (стаття 3, означення 9)

N3 — не застосовується

RVFSR — Регламент про вимоги до функціональної безпечності транспортного засобу (делегований акт)

RVCR — Регламент про вимоги до конструкції транспортного засобу (делегований акт)

REPPR — Регламент про вимоги до екологічних характеристик та характеристик силової установки (делегований акт)

RVBR — Регламент про вимоги до гальмової системи транспортного засобу (делегований акт)

ДОДАТОК II

ОБМЕЖЕННЯ ДЛЯ МАЛИХ СЕРІЙ

Кількість одиниць у межах типу, які будуть надані на ринку, зареєстровані або введені в експлуатацію за рік у кожній державі-члені, не повинна перевищувати значення, подане нижче для відповідної категорії транспортного засобу.

Категорія	Одиниці (для кожного типу)
T	150
C	50

ДОДАТОК III

Кореляційна таблиця
(зазначена в статті 76)

Директива 2003/37/ЄС	Цей Регламент
Стаття 1	Статті 1 та 2
Стаття 2	Стаття 3
Стаття 3	Статті 20–23
Стаття 4	Статті 22, 24 та 26
Стаття 5	Статті 29–31
Стаття 6	Статті 33 та 34

Стаття 7	Статті 5, 38 та 40
Стаття 8(1)	Стаття 38(2)
Стаття 8(2)	Статті 35–37 та стаття 39
Стаття 9	Стаття 37
Стаття 10	Стаття 39
Стаття 11	Статті 35 та 36
Стаття 12	Статті 49 та 50
Стаття 13	Статті 8 та 28
Стаття 14	Стаття 24
Стаття 15	Статті 41–48
Стаття 16	Статті 41 та 44
Стаття 17	Стаття 44
Стаття 18	Стаття 48
Стаття 19	Статті 68, 70 та 71
Стаття 20	Стаття 69
Стаття 21	Стаття 5 і статті 57–67
Стаття 22	—
Стаття 23	—
Стаття 24	—
Стаття 25	—
Стаття 26	—

(¹) ОВ L 374, 27.12.2006, с. 10.

(²) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/1628 від 14 вересня 2016 року про вимоги щодо гранично допустимих викидів газоподібних і твердих забруднюючих речовин та про затвердження типу для двигунів внутрішнього згоряння позашляхових мобільних машин і механізмів, про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 1024/2012 та Регламенту (ЄС) № 167/2013, а також про внесення змін та про скасування Директиви 97/68/ЄС (ОВ L 252, 16.09.2016, с. 53).

(³) Делегований регламент Комісії (ЄС) 2015/96 від 01 жовтня 2014 року на доповнення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 167/2013 стосовно вимог до екологічних характеристик та характеристик силової установки (ОВ L 16, 23.01.2015, с. 1).

(⁴) ОВ L 263, 09.10.2007, с. 1.

(⁵) ОВ L 199, 28.07.2008, с. 1.