



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o požadavcích vztahujících se na mezní hodnoty emisí a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních pojízdných strojích

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Obecné souvislosti

Nesilniční pojízdné stroje využívají celou řadu různých spalovacích motorů, které se instalují do strojů nejrůznějšího druhu, od malých ručních zařízení, stavebních strojů a generátorových agregátů až po motorové železniční vozy, lokomotivy a plavidla vnitrozemské plavby. Tyto motory významnou měrou přispívají ke znečišťování ovzduší a v rámci EU jsou příčinou zhruba 15 % emisí oxidů dusíku (NOx) a 5 % emisí částic (PM).

Mezní hodnoty emisí pro tyto motory jsou v současnosti upraveny směrnicí 97/68/ES. Přes vícere změny této směrnice dospělo několik technických přezkumů k závěru, že ve své nynější podobě má tento právní předpis nedostatky. Má příliš omezenou oblast působnosti, která nezahrnuje některé kategorie motorů. Nové etapy snižování emisí byly naposledy stanoveny v roce 2004, kdy došlo ke změně této směrnice, a neodrážejí již současný stav technologického vývoje. U některých kategorií motorů navíc existují rozpory, pokud jde o mezní hodnoty emisí.

V nedávné době byly také věrohodně prokázány nepříznivé zdravotní účinky výfukových emisí vznětového motoru a zvláště pak částic (tj. sazí ze vznětových motorů). Jedním z hlavních závěrů je, že rozhodující faktor ovlivňující pozorované zdravotní účinky představuje velikost částic. Tento problém lze řešit jedině stanovením mezních hodnot na základě počtu částic (tj. mezní hodnoty počtu částic). V souladu s vývojem v odvětví silniční dopravy se proto jako vhodné opatření jeví stanovit pro kategorie motorů, které přicházejí nejvíce v úvahu, novou etapu (V. etapu), která se vedle mezních hodnot hmotnosti části zaměří také na mezní hodnoty počtu částic.

• Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem tohoto návrhu je ochrana lidského zdraví a životního prostředí a zajištění řádného fungování vnitřního trhu s motory používanými v nesilničních pojízdných strojích. Klade si rovněž za cíl řešit otázky konkurenceschopnosti a zajištění souladu s právními předpisy.

V souladu s politikou EU v oblasti kvality ovzduší je cílem návrhu usilovat o postupné snižování emisí z nových motorů, které jsou uváděny na trh, a postupem času tak nahradit těmito novými motory starší typy, které jsou zdrojem většího znečištění. Očekává se, že výsledkem by mělo být velmi výrazné celkové snížení emisí, které se ovšem bude v jednotlivých kategoriích motorů lišit podle toho, jak přísné jsou konkrétní požadavky, které se na ně již v současnosti vztahují.

Návrh by měl rovněž zmírnit tlak nutící členské státy přijímat zvláštní regulační opatření, která mohou narušovat fungování vnitřního trhu. Návrh si také klade za cíl odstranit překážky bránící zahraničnímu obchodu, čehož chce dosáhnout zavedením harmonizovaných pravidel a omezením regulačních překážek, které vznikly v důsledku rozdílných požadavků týkajících se emisí. A to zejména se zřetelem k většímu sblížení požadavků platných v EU a ve Spojených státech.

Tento návrh konečně také přispívá ke konkurenceschopnosti evropského průmyslu, protože zjednodušuje stávající právní předpisy vztahující se na schválení typu, zvyšuje transparentnost a zmírňuje administrativní zátěž.

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

Stávající emisní požadavky vztahující se na motory používané v nesilničních pojízdných strojích upravuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1).

Návrh a související prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci přejímají a v návaznosti na technický přezkum, v jehož rámci byla shledána řada významných nedostatků, zlepšují platné požadavky stanovené ve výše uvedeném předpisu. Oproti stávajícímu aktu tento návrh nařízení:

- zavede v zájmu dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší nové mezní hodnoty emisí, které zohledňují technologický pokrok a politiky EU v oblasti silniční dopravy;
- rozšíří jeho působnost s cílem zvýšit úroveň harmonizace trhu (v EU i v mezinárodním měřítku) a minimalizovat riziko narušování trhu;
- zavede opatření ke zjednodušení správních postupů a lepšímu prosazování, součástí čehož je i stanovení podmínek umožňujících účinnější dozor nad trhem.

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

Předmětná iniciativa si klade za cíl zlepšit ochranu životního prostředí aktualizací stávajících mezních hodnot emisí a v příslušných případech též rozšířením oblasti jejich působnosti. Jejím cílem je současně i zajištění řádného fungování jednotného trhu a odstranění zbytečné zátěže doléhající na společnost, které působí na tomto trhu i v mezinárodním měřítku. Je proto zcela v souladu se strategií Evropa 2020 a je plně sladěna se strategií Evropské unie pro udržitelný rozvoj.

V této souvislosti se předmětná iniciativa pojí s následujícími specifickými zaměřenými politikami a cíli:

- Šestý akční program EU pro životní prostředí , který si klade za cíl dosáhnout „úrovně jakosti vzduchu, která nepředstavuje rizika pro lidské zdraví a pro životní prostředí, ani na ně nemá výrazně negativní dopad“.
- Tematická strategie o znečišťování ovzduší , která stanoví komplexní rámec pro politiku EU v oblasti omezování nepříznivých dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví a životní prostředí v období do roku 2020.
- Směrnice 2001/81/ES o národních emisních stropích, která pro některé látky znečišťující ovzduší stanoví právně závazné mezní hodnoty celkového množství povolených emisí na úrovni členských států. Podle oficiálních údajů vykazovaných podle této směrnice 12 členských států tyto mezní hodnoty v roce 2010 překročilo a je pravděpodobné, že přes určitá zlepšení budou s jejím dodržováním i nadále problémy.
- Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší, která stanoví právně závazné mezní hodnoty pro koncentrace nejvýznamnějších znečišťujících látek ve vnějším ovzduší, jako jsou částice a oxid dusičitý.

- Bílá kniha o dopravě z roku 2011 , zvláště co se týče čistší vnitrozemské vodní a železniční dopravy.

Prísnejší požadavky vzťahujúci sa na spalovací motory používané v nesilničných pojazdových strojoch by pozitívne prispeli k plneniu cieľov všetkých vyššie uvedených politík.

Návrh má konečne tiež väzbu na aktualizovanú priemyslovú politiku z roku 2012 a mohol by významným spôsobom prispieť k technickej harmonizácii v súvislosti s jednaním o obchodnej dohode medzi EÚ a Spojenými štátmi (TTIP – transatlantické partnerstvo v oblasti obchodu a investícií).

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Při přípravě návrhu Komise konzultovala zúčastněné strany několika způsoby.

- Proběhla otevřená konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu. Byly obdrženy odpovědi od celostátních i regionálních orgánů členských států EU (ministerstva, agentury), profesních sdružení, průmyslových podniků, nevládních organizací i sociálních partnerů.
- Dne 14. února 2013 se v Bruselu konalo slyšení se zúčastněnými stranami doprovázející otevřenou konzultaci prostřednictvím internetu, jehož se zúčastnilo přibližně 80 účastníků.
- V rámci několika studií posouzení dopadů, které v minulosti vypracovali externí konzultanti, byly zúčastněné strany vyzvány, aby přispěly a zaslaly své připomínky.
- O návrhu se také diskutovalo na několika schůzích Odborné skupiny pro emise ze strojů (GEME), která sdružuje zástupce průmyslu, nevládních organizací, jakož i zástupce členských států a Komise.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Otevřená veřejná konzultace byla zahájena dne 15. ledna 2013 a ukončena dne 8. dubna 2013 (trvala 12 týdnů). Pro účely této konzultace byla zřízena zvláštní internetová stránka a útvary Komise připravily 15stránkový konzultační dokument, v němž byly předestřeny základní problémy, výsledky studií a možnosti postupu. Komise obdržela celkem 69 odpovědí.

Podrobná analýza těchto výsledků je součástí přílohy II zprávy o posouzení dopadů a jednotlivé odpovědi si lze přečíst na internetové stránce vytvořené pro účely konzultace.

• Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Návrh si vyžádal posouzení různých politických možností a souvisejících ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů.

Použité postupy

Komise provedla několik studií a pravidelně vedla konzultace se zúčastněnými stranami ohledně proveditelnosti zavedení nových mezních hodnot a potřeby stanovit na základě technického pokroku nové etapy snižování výfukových emisí. Posouzení dopadů vychází z těchto externích studií :

- Technický přezkum směrnice, který provedlo Společné výzkumné středisko, předložený ve dvou částech, z nichž ta první obsahuje přehled inventury emisí z nesilničních pojízdných strojů. Jeho druhá část se mj. zaměřuje na zážehové motory (malé benzinové motory a motory do sněžných skútrů) a krom jiného analyzuje inventury emisí a tržní prodeje stavebních a zemědělských strojů.
- Studie posouzení dopadů, kterou provedla společnost ARCADIS N.V., posuzuje dopady jednotlivých možností politiky, které vypracovalo Společné výzkumné středisko v rámci uvedeného technického přezkumu. Doplňující studie vyhotovená týmiž zhotoviteli se zaměřila konkrétně na dopady na malé a střední podniky (MSP). V rámci této studie byly kromě sociálních a ekonomických dopadů posuzovány též dopady na životní prostředí a lidské zdraví.
- Studie společností Risk & Policy Analysts (RPA) a Arcadis hodnotí současný příspěvek odvětví nesilničních pojízdných strojů k tvorbě emisí skleníkových plynů. Tato studie se rovněž zabývá otázkou, kde je proveditelné, aby mezní hodnoty emisí vztahující se na motory s proměnnými otáčkami byly vztaženy i na motory s konstantními otáčkami, a zvažuje možnost harmonizace mezních hodnot pro výfukové emise s hodnotami, které platí ve Spojených státech.
- Studie společnosti PANTEIA , kterou zadalo GŘ MOVE, analyzuje situaci v jednotlivých odvětvích vnitrozemské plavby a posuzuje konkrétní opatření ke snížení emisí z vnitrozemské lodní dopravy.

Práci na posouzení dopadů sledovala a svými vstupy se na ní podílela meziútvarová řídicí skupina, která se v roce 2013 sešla čtyřikrát. K účasti na činnosti této skupiny byly přizvány všechny příslušné útvary Komise. Společné výzkumné středisko dále podpořilo analytické práce také výzkumným projektem zabývajícím se otázkou, jaké dopady by mělo stanovení mezních hodnot pevných částic (PN) pro určité kategorie motorů.

Prostředky využité ke zveřejnění odborných stanovisek

Zprávy o výše uvedených studiích jsou k dispozici na internetových stránkách GŘ pro podniky a průmysl.

• Posouzení dopadů

Podrobně byly analyzovány tři hlavní možnosti politiky. Každá obsahuje několik dílčích možností, které se týkají jednak kategorií motorů a způsobů jejich použití, na něž se v současnosti již vztahuje evropská právní úprava odvětví nesilničních pojízdných strojů, jednak kategorií, na něž by se tato právní úprava mohla vztahovat v budoucnu. Kromě scénáře počítajícího se zachováním stávající politiky bez změn se jedná o tyto možnosti:

Možnost 2: Harmonizace s normami platnými ve Spojených státech v otázce oblasti působnosti těchto norem a v otázce mezních hodnot.

Možnost 3: Krok směrem k ambicióznější koncepci odpovídající z hlediska nejvýznamnějších zdrojů emisí odvětví silniční dopravy.

Možnost 4: Ambicióznější přístup na základě předpisů zaměřených na posílené monitorování.

Již v rámci koncepce analýzy se nicméně počítalo s tím, že upřednostněna by mohla být taková volba, která v sobě bude spojovat prvky různých možností. U jednotlivých modulů, které umožňují přeskupení dílčích prvků, byla provedena analýza nákladů a přínosů.

Zvažovány byly i nelegislativní možnosti (např. dobrovolná dohoda s odvětvím), počáteční analýza nicméně vedla k závěru, že z hlediska dosažení cílů této iniciativy by byl takový přístup nevhodný. Toto rozhodnutí vychází z úvahy, že pokud by mezní hodnoty emisí vztahující se na motory nesilničních pojízdných strojů nebyly právně závazné, nebyly by pravděpodobně ani účinné a nebylo by možné zaručit rovné podmínky pro všechny hospodářské subjekty.

Toto posouzení dopadů bylo poté, co bylo dne 20. listopadu 2013 představeno, přijato Výborem pro posuzování dopadů.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Návrh stanoví přísnější úroveň, pokud jde technické požadavky na emise, a zavádí přístup rozdělení na úrovně (tzv. split-level approach), a výrazně tak modernizuje systém schválení typu motorů určených do nesilničních pojízdných strojů.

Návrh podrobně stanoví prostřednictvím zde předjímaných aktů v přenesené pravomoci nové povinné požadavky vztahující se na mezní hodnoty emisí z motorů, které budou platit v rámci V. etapy. Akty v přenesené pravomoci přijaté v rámci tohoto návrhu budou mimo jiné vyžadovat zejména:

- podrobné technické požadavky vztahující se na zkušební cykly;
- technické zkušební postupy a postupy měření;
- podrobně stanovená opatření a požadavky vztahující se na udělování výjimek podle tohoto nařízení;
- podrobná ustanovení upravující postupy schválení typu.

- **Právní základ**

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

- **Zásada subsidiarity**

Použije se zásada subsidiarity, neboť návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie.

Jelikož návrh obsahuje změny stávajících právních předpisů EU, účinným způsobem může tyto otázky řešit pouze EU. Cílů této politiky navíc nemůže být uspokojivě dosaženo opatřeními přijatými členskými státy.

Opatření ze strany Evropské unie je nezbytné kvůli tomu, aby nedocházelo k vytváření překážek na jednotném trhu, a to zejména v odvětví motorů nesilničních pojízdných strojů, a kvůli tomu, že znečištění ovzduší je nadnárodní povahy. I když jsou účinky nejvýznamnějších látek znečišťujících ovzduší nejzávažnější v blízkosti zdroje, dopady na kvalitu ovzduší nejsou pouze místní a vážný ekologický problém

představuje i přeshraniční znečišťování, v jehož důsledku mohou vnitrostátní řešení pozbyt účinnosti. Řešení problému znečišťování ovzduší vyžaduje společná opatření na úrovni EU.

Kdyby se měly mezní hodnoty emisí a postupy schválení typu určovat na vnitrostátní úrovni, mohla by vzniknout nesourodá směs 28 rozdílných režimů, což by představovalo závažnou překážku pro obchod uvnitř Společenství. Pro výrobce, kteří působí na více než jednom trhu, by to navíc mohlo znamenat značnou správní a finanční zátěž. Cíle předmětné iniciativy jsou proto bez kroků na úrovni EU nedosažitelné.

A konečně lze také očekávat, že harmonizovaný přístup na úrovni EU bude pro výrobce i koncové uživatele představovat nákladově nejefektivnější způsob, jak dosáhnout snížení emisí.

Návrh je proto se zásadou subsidiarity v souladu.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z následujících důvodů:

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

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

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z následujících důvodů:

Směrnice 97/68/ES byla opakovaně a podstatně změněna. V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, racionality a zjednodušení Komise navrhuje, aby směrnice 97/68/ES byla nahrazena nařízením a malým počtem aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů.

Použití nařízení rovněž zajistí, že příslušná ustanovení budou pro výrobce, schvalovací orgány a technické zkušebny přímo použitelná a budou umožňovat mnohem rychlejší a účinnější aktualizaci s cílem lépe zohlednit technický pokrok.

Návrh uplatňuje přístup rozdělení na úrovně (tzv. split-level approach), který je použit i v jiných právních předpisech v oblasti schvalování typu motorových vozidel na úrovni EU. Tento přístup předpokládá vytvoření právních předpisů ve dvou krocích:

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

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Náklady spojené se zřízením elektronické databáze pro výměnu informací o schválení typů byly již posouzeny v rámci studie proveditelnosti, jejíž vypracování zadala v červnu 2006 EHK OSN, přičemž pro automobilové odvětví v EU již existuje evropský systém pro výměnu informací o schválení typů (ETAES).

Tato studie proveditelnosti sice nevycházela z veřejně dostupné databáze, nicméně se lze domnívat, že posouzení nákladů poskytuje orientační představu o potřebných nákladech.

Podle prognózy uvedené v této studii by vznikly jednorázové zaváděcí náklady, které by se pohybovaly v rozmezí od 50 000 EUR do 150 000 EUR, a provozní náklady od 5 000 EUR do 15 000 EUR měsíčně podle délky trvání smlouvy s poskytovatelem služeb. Podobný rozsah měsíčních nákladů se uvádí i v souvislosti s případnou službou uživatelské podpory.

5. DALŠÍ INFORMACE

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

V návrhu jsou uvedena všeobecná a zvláštní přechodná období s cílem poskytnout výrobcům motorů a strojů i správním orgánům dostatečný čas na přípravu.

Pro přechod od současných emisních norem k nové etapě snižování emisí byl navržen nově vytvořený přechodný režim, který je pro výrobce motorů a strojů po administrativní stránce výrazně jednodušší a který zároveň v podstatné míře omezuje zatížení vnitrostátních schvalovacích orgánů.

Co se týče monitorování emisních vlastností motorů během provozu, byly vypracovány návrhy pilotních programů, jejichž cílem je vyvinout vhodné zkušební postupy.

- **Zjednodušení**

Návrhem se zjednodušují právní předpisy.

Směrnice o emisích z motorů nesilničních pojízdných strojů, která je se svými 15 přílohami nadmíru složitá a která byla osmkrát pozměněna, aniž by vzniklo její přepracované znění, bude zrušena.

Návrh obsahuje opatření vedoucí ke zjednodušení administrativních postupů pro veřejnoprávní orgány. Návrh je zařazen do průběžného programu Komise pro aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a jejího legislativního a pracovního programu pod číslem 2010/ENTR/001.

- **Zrušení platných právních předpisů**

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- **Evropský hospodářský prostor**

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

2014/0268 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o požadavcích vztahujících se na mezní hodnoty emisí a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních pojízdných strojích

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES³ byla za tímto účelem stanovena opatření pro omezení znečišťování ovzduší z motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje. V úsilí o rozvoj a fungování vnitřního trhu Unie je vhodné pokračovat.
- (2) Vnitřní trh by měl být založen na transparentních, jednoduchých a jednotných pravidlech, která poskytují právní jistotu a srozumitelnost, z nichž mohou mít prospěch podniky i spotřebitelé.
- (3) S cílem zjednodušit a urychlit schválení právních předpisů Unie o schvalování typu motorů byl do těchto předpisů zaveden nový regulační přístup. Zákonodárce v souladu s tím stanoví základní pravidla a zásady a zmocní k přijímání aktů v přenesené pravomoci týkajících se dalších technických detailů Komisi. S ohledem na základní požadavky by tedy toto nařízení mělo pouze stanovit základní ustanovení o emisích plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic a zmocnit Komisi ke stanovení technických specifikací prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013⁴ již stanovilo regulační rámec pro schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem s těmito vozidly. Kvůli podobnosti těchto oblastí a vzhledem k pozitivním zkušenostem získaným při uplatňování nařízení (EU) č. 167/2013 by mnohé z práv a povinností, které toto nařízení stanoví, měly být vzaty v úvahu i v případě nesilničních strojů. Velmi důležité je ovšem to, aby byl přijat zvláštní soubor pravidel, která v plné míře zohlední specifické nároky kladené na motory určené pro nesilniční pojízdné stroje.

¹ Úř. věst. L ...

² Úř. věst. L ...

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1).

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

- (5) Toto nařízení by mělo obsahovat základní požadavky týkající se mezních hodnot emisí a postupů schválení typu pro motory určené pro nesilniční pojízdné stroje. Hlavní prvky příslušných požadavků tohoto nařízení jsou založeny na výsledcích Komise provedeného posouzení dopadů ze dne 20. listopadu 2013, které analyzuje různé možnosti srovnáním možných výhod a nevýhod z hospodářského, environmentálního, bezpečnostního a společenského hlediska. Tato analýza zahrnovala kvalitativní i kvantitativní aspekty. Po srovnání různých možností byly určeny preferované možnosti vybrány jako základ tohoto nařízení.
- (6) Cílem tohoto nařízení je stanovit harmonizovaná pravidla pro schválení typu motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje, aby bylo zajištěno fungování vnitřního trhu. S ohledem na tyto účely by měly být stanoveny nové mezní hodnoty emisí, které budou odrážet technologický pokrok a které zajistí sblížení s politikami Unie v odvětví silniční dopravy, tak aby bylo možné dosáhnout cílů Unie v oblasti kvality ovzduší a snižování emisí z nesilničních pojízdných strojů, a ve svém důsledku tak zajistit vyváženější poměr mezi emisemi ze strojních zařízení a emisemi ze silničních vozidel. Unijní právní předpisy v této oblasti by měly mít širší působnost, která umožní zvýšit úroveň harmonizace trhu v EU i v mezinárodním měřítku a minimalizovat riziko narušení trhu. Cílem tohoto nařízení je dále zjednodušit stávající právní rámec, a jeho součástí by tak měly být i opatření, které zjednoduší správní postupy, jakož i zlepšit obecné podmínky vymáhání příslušných předpisů, a to zejména stanovením přísnějších pravidel dozoru nad trhem.
- (7) Stanovené požadavky vztahující se na motory určené pro nesilniční stroje a na pomocné motory do vozidel určených k přepravě cestujících a zboží by se měly řídit zásadami obsaženými ve sdělení Komise ze dne 5. června 2002 nazvaném „Akční plán pro zjednodušení a zlepšení právního prostředí“.
- (8) 7. všeobecný akční program Unie pro životní prostředí přijatý rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1386/2013/EU⁵ připomíná, že Unie rozhodla, že dosáhne úrovně kvality ovzduší, jež nepředstavují riziko výrazných nepříznivých dopadů na lidské zdraví a životní prostředí. Právní předpisy Unie stanovily vhodné mezní hodnoty emisí pro kvalitu vnějšího ovzduší s cílem zajištění ochrany lidského zdraví a zejména citlivých jedinců, jakož i pro národní emisní stropy⁶. Komise po svém sdělení ze dne 4. května 2001, jímž byl založen program „Čistý vzduch pro Evropu“ (CAFE), přijala dne 21. září 2005 další sdělení nazvané „Tematická strategie o znečišťování ovzduší“. Jedním ze závěrů uvedené tematické strategie je, že pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a pozemní), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. V této souvislosti by se k řešení úkolu snižování emisí z motorů instalovaných v nesilničních pojízdných strojích mělo přistupovat jako k součásti celkové strategie. Mezní hodnoty emisí stanovené pro V. etapu představují jedno z opatření určených ke snížení aktuálních emisí látek znečišťujících ovzduší ze strojních zařízení během jejich provozu, jako jsou znečišťující částice, a prekursorů ozonu, jako jsou např. oxidy dusíku (NO_x) a uhlovodíky.
- (9) Dne 12. června 2012 Světová zdravotnická organizace (WHO) prostřednictvím své Mezinárodní agentury pro výzkum rakoviny (IARC) nově zařadila výfukové plyny ze

⁵ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1386/2013/EU ze dne 20. listopadu 2013 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2020 „Spokojený život v mezích naší planety“ (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 171).

⁶ Rozhodnutí č. 1600/2002/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

vznětových motorů do kategorie „karcinogenní pro člověka“ (skupina 1), a to na základě dostatečných důkazů, že při expozici se zvyšuje riziko rakoviny plic.

- (10) Dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorů. Z tohoto důvodu by měly být výrobci poskytovány jasné informace o budoucích mezních hodnotách emisí a měla by jim být poskytnuta dostatečná lhůta k jejich dosažení a k uskutečnění nezbytného technického rozvoje.
- (11) Při stanovení mezních hodnot emisí je důležité zohlednit jejich dopad na konkurenceschopnost trhů a výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší, snížení zdravotních nákladů a prodloužení střední délky života.
- (12) Emise z motorů nesilničních pojízdných strojů představují významnou část celkových člověkem způsobených emisí určitých škodlivých látek znečišťujících ovzduší. Motory, které mají na znečišťování ovzduší emisemi oxidů dusíku (NO_x) a částic (PM) významný podíl, by měly spadat do působnosti pravidel, která stanoví nové mezní hodnoty emisí.
- (13) Komise by měla pravidelně posuzovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů regulace emisí. Komise by rovněž měla v případě potřeby předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh, jehož cílem je přijmout právní úpravu pro tyto emise.
- (14) Je vhodné podpořit zavádění vozidel na alternativní pohon, která dosahují nízkých emisí NO_x a částic. Měly by proto být schváleny mezní hodnoty pro celkové množství uhlovodíků, které by zohledňovaly emise nemethanových uhlovodíků a methanu.
- (15) S cílem zajistit regulaci emisí velmi jemných znečišťujících částic (o velikosti 0,1 μm a méně) by Komise měla být zmocněna k přijetí přístupu založeného na počtu částic u emisí znečišťujících částic jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, který je používán v současné době. Přístup založený na počtu částic emisí by měl vycházet z výsledků programu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) pro měření částic (Particulate Measurement Programme – PMP) a být v souladu se stávajícími ambiciózními cíli v oblasti životního prostředí.
- (16) Má-li být těchto cílů v oblasti životního prostředí dosaženo, je vhodné uvést, že mezní hodnoty počtu částic budou pravděpodobně odpovídat nejvyšší výkonnosti, které v současnosti dosahují částicové filtry využívající nejlepší dostupné technologie.
- (17) Komise by měla přijmout celosvětově harmonizované zkušební cykly ve zkušebních postupech, které poskytnou základ pro předpisy o EU schválení typu z hlediska emisí. Zvážena by měla být rovněž možnost zavedení přenosných systémů měření emisí, které by sloužily k monitorování skutečných emisí během provozu.
- (18) V zájmu lepší regulace skutečných emisí vznikajících během provozu a za účelem přípravy procesu kontroly shodnosti v provozu by měla být v přiměřeném časovém rámci přijata zkušební metodika pro monitorování požadavků, pokud jde o emisní vlastnosti, založená na použití přenosných systémů měření emisí.
- (19) Základním požadavkem pro splnění zavedených mezních hodnot emisí znečišťujících látek je správné fungování systému následného zpracování výfukových plynů, konkrétněji v případě NO_x. V této souvislosti by měla být zavedena opatření zaručující správný provoz systémů založených na používání činidla.

- (20) Motory, které jsou v souladu s novými pravidly upravujícími mezní hodnoty emisí a postupy EU schválení typu a patří do oblasti působnosti těchto pravidel, by měly být povoleny k uvádění na trh v členských státech; tyto motory by neměly podléhat žádným jiným vnitrostátním emisním požadavkům. Schvalující členský stát by měl přijmout nezbytná ověřovací opatření, jimiž zajistí identifikaci motorů vyráběných v rámci každého EU schválení typu.
- (21) Měl by být udělen omezený počet výjimek s cílem řešit konkrétní potřeby ozbrojených sil, omezení logistických dodávek, provozních zkoušek prototypů a používání strojů v prostředí s nebezpečím výbuchu.
- (22) Povinnosti vnitrostátních orgánů stanovené v ustanoveních tohoto nařízení týkajících se dozoru nad trhem jsou konkrétnější než odpovídající ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008⁷.
- (23) Aby se zajistilo správné provedení a řádné fungování postupu pro sledování shodnosti výroby, jenž je jedním ze základních kamenů systému EU pro schválení typu, měly by výrobce pravidelně kontrolovat k tomuto účelu určený příslušný orgán nebo technickou zkušebnu s odpovídající kvalifikací.
- (24) Unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“).
- (25) Předpisům EHK OSN a jejich změnám, pro jejichž přijetí Unie hlasovala a k nimž přistoupila, při uplatnění rozhodnutí 97/836/ES by proto měla být přiznána stejná platnost jako povolením vydaným na základě tohoto nařízení v rámci postupu EU schválení typu. Komise by proto měla být zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví, které předpisy EHK OSN budou platit pro EU schválení typu.
- (26) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁸.
- (27) Za účelem doplnění tohoto nařízení o další technické podrobnosti by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o rodiny motorů, nedovolené zásahy, monitorování emisních vlastností motorů během provozu, technické zkoušky a postupy měření, shodnost výroby, samostatně dodávané systémy následného zpracování výfukových plynů k příslušnému motoru, motory určené k provozním zkouškám, motory určené k používání v nebezpečném prostředí, rovnocennost schválení typu motorů, informace pro výrobce původních zařízení a konečné uživatele, vlastní zkoušení, normy a posuzování technických zkušeben, motory spalující částečně nebo výhradně plynná paliva, měření počtu částic a zkušební cykly. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

- (28) Členské státy by měly stanovit pravidla týkající se sankcí, které se uplatní při porušování tohoto nařízení, a zajistit, aby tato pravidla byla provedena. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (29) V zájmu zohlednění probíhajícího technického pokroku a nejnovějších zjištění v oblasti výzkumu a inovací by bylo vhodné určit, jaký je u motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje další potenciál snižování emisí znečišťujících látek. Tato hodnocení by měla být zaměřena na ty kategorie motorů, které jsou do působnosti tohoto nařízení zařazeny poprvé, a rovněž na ty, u nichž se mezní hodnoty emisí v rámci tohoto nařízení nezměnily.
- (30) V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, racionality a zjednodušení a s cílem snížit zátěž pro výrobce motorů a strojů by toto nařízení mělo obsahovat pouze omezený počet etap provádění pro zavedení nových emisních úrovní a postupů schválení typu. Mají-li mít výrobci dostatek času na vývoj, zkoušení a zavádění technických řešení v sériové výrobě motorů a má-li být výrobcům a schvalovacím orgánům v členských státech poskytnuta dostatečná lhůta pro zavedení nezbytných správních systémů, je velmi důležité, aby požadavky byly včas definovány.
- (31) Směrnice 97/68/ES byla opakovaně a podstatně změněna. V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, racionality a zjednodušení by směrnice 97/68/ES měla být nahrazena nařízením a malým počtem aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Použití nařízení by mělo rovněž zajistit, že příslušná ustanovení budou pro výrobce, schvalovací orgány a technické zkušebny přímo použitelná a budou umožňovat mnohem rychlejší a efektivnější aktualizaci s cílem lépe zohlednit technický pokrok.
- (32) V důsledku použití nového regulačního systému zavedeného tímto nařízením by měla být směrnice 97/68/ES s účinkem ode dne 1. ledna 2017 zrušena. Pro odvětví by toto datum mělo představovat dostatečně dlouhou dobu, aby se novým ustanovením tohoto nařízení a technickým specifikacím a správním ustanovením obsaženým v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení přizpůsobilo.
- (33) Jelikož cíle tohoto nařízení, jímž je stanovit harmonizovaná pravidla pro administrativní a technické požadavky týkající se mezních hodnot emisí a EU schválení typu motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví mezní hodnoty pro emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic a administrativní a technické požadavky na EU schválení typu všech typů a rodin motorů uvedených v čl. 2 odst. 1.

Toto nařízení stanoví rovněž požadavky na dozor nad trhem s motory instalovanými nebo určenými k instalaci v nesilničních pojízdných strojích, které podléhají EU schválení typu.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny motory uvedené v článku 4, které jsou instalované nebo určené k instalaci v nesilničních pojízdných strojích, vyjma motorů určených na vývoz do třetích zemí.
2. Toto nařízení se nevztahuje na motory určené:
 - a) k pohánění vozidel v smyslu ustanovení čl. 3 bodu 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁹;
 - b) k pohánění zemědělských a lesnických vozidel v smyslu ustanovení čl. 3 bodu 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013¹⁰;
 - c) pro stacionární strojní zařízení;
 - d) pro námořní plavidla vyžadující platné osvědčení pro námořní plavby nebo platné bezpečnostní osvědčení;
 - e) k pohánění plavidel vnitrozemské plavby o netto výkonu pod 37 kW;
 - f) pro rekreační plavidla ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU¹¹;
 - g) pro letadla;
 - h) pro veškerá rekreační vozidla kromě sněžných skútrů, terénní vozidla (ATV) a vozidla typu side-by-side;
 - i) pro vozidla a stroje určené výlučně k soutěžnímu využití;

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 90).

- j) pro zmenšené modely nebo zmenšené repliky vozidel či strojních zařízení, mají-li tyto modely či repliky netto výkon nižší než 19 kW.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „nesilničním pojízdným strojem“ se rozumí každý pojízdný stroj, pojízdné zařízení nebo vozidlo s karoserií nebo bez ní a s koly či bez kol, které nejsou určeny pro přepravu osob nebo zboží na silnicích; zahrnuje i stroje instalované na podvozku vozidel určených pro přepravu osob nebo zboží na silnicích;
- 2) „EU schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán potvrdí, že určitý typ motoru nebo určitá rodina motoru splňuje příslušné správní ustanovení a technické požadavky tohoto nařízení;
- 3) „plynnými znečišťujícími látkami“ se rozumějí oxid uhelnatý (CO), celkové množství uhlovodíků (HC) a oxidů dusíku (NO_x), jmenovitě oxidu dusnatého (NO) a oxidu dusičitého (NO₂), jež se vyjádří jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂);
- 4) „znečišťujícími částicemi (PM)“ se rozumí jakýkoli materiál, který se zachytí na stanoveném filtračním médiu po zředění výfukových plynů vznětového motoru čistým filtrovaným vzduchem tak, aby teplota znečišťujících částic nepřekračovala 325 K (52 °C);
- 5) „počtem částic (PN)“ se rozumí počet pevných částic o průměru větším než 23 nm;
- 6) „motorem“ se rozumí měnič energie s výjimkou plynové turbíny, kde v uzavřeném prostoru probíhá spalování paliva, při němž dochází k rozpínání plynů bezprostředně využívaných k vytváření mechanické energie, kterému lze udělit EU schválení typu; jeho součástí je systém regulace emisí a komunikační rozhraní (technické vybavení a hlášení) mezi elektronickou řídicí jednotkou nebo jednotkami (ECU) motorového systému a jiným hnacím ústrojím či řídicí jednotkou vozidla, jež jsou nezbytné pro splnění požadavků obsažených v kapitolách II a III;
- 7) „typem motoru“ se rozumí specifikace motorů, které se neliší v zásadních vlastnostech;
- 8) „rodinou motorů“ se rozumí výrobcem stanovená skupina typů motorů, které mají konstrukci dané podobné vlastnosti z hlediska výfukových emisí a které splňují platné mezní hodnoty emisí;
- 9) „základním motorem“ se rozumí typ motoru vybraný z rodiny motorů tak, aby jeho emisní vlastnosti byly pro tuto rodinu motorů reprezentativní;
- 10) „vznětovým motorem“ se rozumí motor, který funguje na principu zapalování kompresním teplem;
- 11) „zážehovým motorem“ se rozumí motor, který pracuje na principu zapálení jiskrou;
- 12) „dvoupalivovým motorem“ se rozumí motor zkonstruovaný tak, aby fungoval současně na kapalné a plynné palivo, přičemž obě paliva se měří zvlášť a poměr spotřeby jednotlivých paliv se může vzájemně lišit v závislosti na provozu;
- 13) „jednopalivovým motorem“ se rozumí motor, který není dvoupalivovým motorem ve smyslu ustanovení bodu 12;

- 14) „kapalným palivem“ se rozumí palivo, které se za běžných podmínek prostředí¹² nachází v kapalném stavu;
- 15) „plynným palivem“ se rozumí každé palivo, které se za běžných podmínek prostředí²⁰ nachází v úplně plynném stavu;
- 16) „poměrem obsahu energie v plynu (GER)“ se u dvoupalivového motoru rozumí poměr obsahu energie plynného paliva k obsahu energie obou paliv; u jednopalivového motoru je GER definován jako hodnota 1 nebo 0 podle typu paliva;
- 17) „motorem s proměnnými otáčkami“ se rozumí motor, který není motorem s konstantními otáčkami ve smyslu ustanovení bodu 18;
- 18) „motorem s konstantními otáčkami“ se rozumí motor, jehož schválení typu je omezeno na provoz s konstantními otáčkami s výjimkou motorů, u nichž je funkce regulace konstantních otáček odstraněna nebo vyřazena z činnosti; motor s konstantními otáčkami může být vybaven funkcí volnoběžných otáček, které lze využívat během zapínání nebo vypínání motoru; motor s konstantními otáčkami může být vybaven funkcí regulace, která umožňuje nastavit při vypnutém motoru alternativní otáčky;
- 19) „provozem s konstantními otáčkami“ se rozumí provoz motoru s regulátorem, který automaticky reguluje otáčky motoru podle požadavku operátora, rovněž při proměnlivém zatížení;
- 20) „ručně drženým zážehovým motorem“ se rozumí zážehový motor, který splňuje nejméně jeden z následujících požadavků:
- a) musí být použit v zařízení, které je v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, drženo obsluhou;
 - b) musí být použit v zařízení, které je v rámci vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, schopno pracovat ve více polohách, například v obrácené svislé nebo boční poloze;
 - c) motor musí být použit v zařízení, u kterého je kombinovaná hmotnost motoru a zařízení v suchém stavu nižší než 20 kg a které splňuje nejméně jednu z následujících podmínek:
 - i) obsluha musí zařízení buď držet, nebo vést v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno;
 - ii) obsluha zařízení v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, buď přidržuje, nebo vede;
 - iii) je používáno jako součást generátoru nebo čerpadla;
- 21) „hnacím motorem“ se rozumí motor určený k tomu, aby sloužil jako přímý nebo nepřímý pohon některého typu nesilničního pojízdného stroje ve smyslu ustanovení bodu 1;
- 22) „pomocným motorem“ se rozumí motor instalovaný nebo určený k instalaci v nesilničním pojízdném stroji anebo na něm, který není hnacím motorem;
- 23) „netto výkonem“ se rozumí výkon motoru odebraný dynamometrem na konci klikového hřídele nebo jeho rovnocenného ústrojí, měřený podle metody měření výkonu vnitřních spalovacích motorů, která je specifikována v předpisu č. 120 EHK OSN, a to za použití referenčního paliva uvedeného v čl. 24 odst. 2;

¹² 298 K, celkový tlak prostředí 101,3 kPa.

- 24) „referenčním výkonem“ se rozumí netto výkon, podle něhož se pro daný motor stanoví platné mezní hodnoty emisí;
- 25) „jmenovitým netto výkonem“ se rozumí netto výkon uvedený výrobcem motoru pro jmenovité otáčky;
- 26) „maximálním netto výkonem“ se rozumí nejvyšší hodnota netto výkonu daného typu motoru na křivce jmenovitého výkonu při jeho plném zatížení;
- 27) „jmenovitými otáčkami“ motoru se rozumějí otáčky motoru, při nichž je podle prohlášení výrobce dosahováno jmenovitého výkonu;
- 28) „datem výroby motoru“ se rozumí datum (uvedené jako měsíc a rok), kdy proběhla konečná kontrola motoru po opuštění výrobní linky a kdy je motor připraven k dodání nebo k uložení na sklad;
- 29) „přechodným obdobím“ se rozumí prvních osmnáct měsíců od data povinného provedení V. etapy podle ustanovení čl. 17 odst. 2;
- 30) „přechodným motorem“ se rozumí motor, jehož datum výroby je starší než data, kdy byly na trh uvedeny motory uvedené v čl. 17 odst. 2, a jenž splňuje alespoň jeden z těchto požadavků:
- a) je ve shodě s nejnovějšími platnými mezními hodnotami emisí stanovenými v příslušných právních předpisech platných ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nebo
 - b) ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nebyl na úrovni Unie regulován;
- 31) „datem výroby stroje“ se rozumí rok uvedený na povinném označení stroje nebo v případě, že toto povinné označení chybí, rok, kdy proběhla konečná kontrola stroje po opuštění výrobní linky;
- 32) „plavidlem vnitrozemské plavby“ se rozumí plavidlo spadající do působnosti směrnice 2006/87/ES;
- 33) „generátorovým agregátem“ se rozumí samostatný nesilniční pojízdný stroj, který není součástí hnacího ústrojí a jehož hlavním účelem je výroba elektřiny pro jiná zařízení;
- 34) „stacionárním strojem“ se rozumí stroj, který je určen k tomu, aby při svém prvním použití byl trvale instalován na jednom místě, a který není určen k tomu, aby byl přemísťován, ať už po silnici, nebo jinak, kromě doby, kdy je přepravován z místa výroby na místo jeho první instalace;
- 35) „trvale instalovaným“ se rozumí přišroubované či jinak účinně upevněné k základu či alternativní zábraně, takže nemůže být odstraněno bez použití nástrojů či vybavení, za účelem provozování motoru na jednom místě uvnitř budovy, stavby, zařízení či objektu;
- 36) „zmenšenou modelovou replikou“ se rozumí model či replika stroje či vozidla, která je vyrobena v menším měřítku než originál a slouží k rekreačním účelům;
- 37) „sněžným skútreem“ se rozumí stroj s vlastním pohonem, který je primárně určen k jízdě v terénu na sněhu, je poháněn pásy jedoucími po sněhu a řízen pomocí lyže nebo lyží jedoucích po sněhu a jehož maximální hmotnost v provozním stavu bez nákladu činí 454 kg (včetně standardního vybavení, chladiwa, maziva, paliva, nářadí a řidiče vážícího 75 kg, avšak bez volitelných doplňků);
- 38) „terénním vozidlem (ATV)“ se rozumí motorizované vozidlo, které je poháněno motorem, je určeno především pro jízdu na čtyřech nebo více kolech na nepevném povrchu s nízkotlakými pneumatikami, vybaveno jedním sedlovým sedadlem

konstruovaným pouze pro řidiče nebo jedním sedlovým sedadlem konstruovaným pro řidiče a jedním sedadlem pro nejvýše jednoho spolujezdce a ovládáno řídítky;

- 39) „vozidlem typu side-by-side“ se rozumí nečleněné vozidlo s vlastním pohonem a ovládané řidičem, které je určeno především pro jízdu na čtyřech nebo více kolech na nepevněném povrchu a jehož minimální hmotnost je v provozním stavu bez nákladu 300 kg (včetně standardního vybavení, chladiva, maziva, paliva, nářadí a řidiče vážícího 75 kg, avšak bez volitelných doplňků) a maximální konstrukční rychlost 25 km/h nebo více; kromě toho je určeno k přepravě osob nebo zboží a k vlečení nebo tlačení vybavení, je řízeno jiným ovládáním než řídítky, slouží k rekreačním či užitným účelům a může přepravovat nejvýše 6 osob včetně řidiče, které sedí vedle sebe na jednom nebo více nesedlových sedadlech;
- 40) „motorovým železničním vozem“ se rozumí železniční vozidlo, které je konstruováno jako zdroj hnací síly, využívané buď přímo, prostřednictvím vlastních kol, anebo nepřímo, prostřednictvím kol jiných železničních vozů, k vlastnímu pohybu a které je cíleně konstruováno za účelem přepravy zboží, anebo cestujících, či zboží a cestujících zároveň a není lokomotivou;
- 41) „lokomotivou“ se rozumí železniční vozidlo, které je konstruováno jako zdroj hnací síly, využívané buď přímo, prostřednictvím vlastních kol, anebo nepřímo, prostřednictvím kol jiných železničních vozů, k vlastnímu pohybu a k pohybu jiných železničních vozů, které jsou konstruovány za účelem přepravy nákladu, cestujících či jiného zařízení, zatímco ona sama za účelem přepravy nákladu či cestujících (kromě osob zajišťujících její obsluhu) konstruována ani určena není;
- 42) „pomocným železničním vozem“ se rozumí železniční vůz, který není motorovým železničním vozem ve smyslu definice v bodě 40 nebo lokomotivou definovanou v bodě 41 a kterým je mimo jiné železniční vůz specificky konstruovaný za účelem provádění údržby, stavebních prací nebo zvedání břemen v rámci činností spojených s kolejovou či jinou železniční infrastrukturou;
- 43) „železničním vozem“ se rozumí typ nesilničního pojízdného stroje provozovaného výlučně na železničních kolejích;
- 44) „dodáním na trh“ se rozumí jakákoli dodávka motoru ve smyslu definice v bodě 6 k distribuci nebo použití na trh Unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty, nebo bezplatně;
- 45) „uvedením na trh“ se rozumí první dodání motoru ve smyslu definice v bodě 6 na unijní trh;
- 46) „výrobce“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která orgánu pro schvalování typu odpovídá za všechny aspekty postupu EU schválení typu nebo povolení a za zajištění shodnosti výroby motoru a která také odpovídá za otázky dozoru nad trhem týkající se vyráběných motorů, a to bez ohledu na to, zda je přímo nebo nepřímo zapojena do všech fází návrhu a konstrukce motoru, který je předmětem schvalovacího postupu;
- 47) „zástupcem výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována, aby výrobce zastupovala ve věcech, které se týkají schvalovacího orgánu nebo orgánu dozoru nad trhem, a aby jménem výrobce jednala ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;
- 48) „dovozcem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh motor ve smyslu definice v bodě 6 ze třetí země, bez ohledu na to, zda tento motor již je nebo není instalován ve stroji;

- 49) „distributorem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba v dodavatelském řetězci, která není výrobcem nebo dovozcem a která dodává na trh motor ve smyslu definice v bodě 6;
- 50) „hospodářským subjektem“ se rozumí výrobce ve smyslu definice v bodě 46, zástupce výrobce ve smyslu definice v bodě 47, dovozce ve smyslu definice v bodě 48 nebo distributor ve smyslu definice v bodě 49;
- 51) „výrobcem původních zařízení (OEM)“ se rozumí výrobce nesilničního pojízdného stroje;
- 52) „schvalovacím orgánem“ se rozumí orgán členského státu zřízený nebo jmenovaný členským státem a oznámený Komisi členským státem, příslušný pro všechny aspekty schválení typu motoru nebo rodiny motorů, pro schvalovací postup, pro vydávání a popřípadě odjímání či odmítnutí udělení certifikátů schválení, pro působení jako styčné místo pro schvalovací orgány ostatních členských států, pro určování technických zkušeben a pro zajištění, že výrobce plní své povinnosti týkající se shodnosti výroby;
- 53) „technickou zkušebnou“ se rozumí organizace nebo subjekt, který byl schvalovacím orgánem členského státu určen jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzování shody k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol jménem schvalovacího orgánu, přičemž schvalovací orgán může tyto funkce provádět sám;
- 54) „dozorem nad trhem“ se rozumějí činnosti a opatření vnitrostátních orgánů, jejichž cílem je zajistit, aby motory, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných harmonizačních právních předpisech Unie a neohrožovaly zdraví či životní prostředí a nevytvářely riziko ani v žádné jiné oblasti ochrany veřejného zájmu;
- 55) „orgánem pro dozor nad trhem“ se rozumí orgán členského státu příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;
- 56) „vnitrostátním orgánem“ se rozumí schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený do dozoru nad trhem, ochrany hranic nebo uvádění na trh v členském státě ve vztahu k motorům určeným k instalaci v nesilničních pojízdných strojích;
- 57) „konečným uživatelem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která není výrobcem, výrobcem původních zařízení, dovozcem či distributorem a která odpovídá za provoz motoru po jeho instalaci do určitého typu nesilničního pojízdného stroje;
- 58) „informačním dokumentem“ se rozumí dokument, který stanoví informace, které musí poskytnout žadatel;
- 59) „dokumentací výrobce“ se rozumí úplný soubor údajů, nákresů, fotografií atd., který technické zkušebně nebo schvalovacímu orgánu poskytuje žadatel;
- 60) „schvalovací dokumentací“ se rozumí dokumentace výrobce a veškeré zkušební protokoly nebo jiné dokumenty, které přiložila technická zkušebna nebo schvalovací orgán k dokumentaci výrobce v průběhu výkonu svých funkcí;
- 61) „seznamem schvalovací dokumentace“ se rozumí dokument, ve kterém je uveden souhrnný obsah schvalovací dokumentace ve vhodném číslování nebo jiném značení pro jednoznačnou identifikaci všech stránek;
- 62) „odpojovací strategií“ se rozumí strategie pro regulaci emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu motoru, nebo mimo zkušební postupy v rámci EU schválení typu;

- 63) „systémem pro regulaci emisí“ se rozumí každé zařízení, systém nebo konstrukční prvek, který reguluje nebo snižuje množství emisí;
- 64) „palivovým systémem“ se rozumějí všechny součásti, které se podílejí na odměřování a směšování paliva;
- 65) „elektronickou řídicí jednotkou“ se rozumí elektronické zařízení motoru, které je součástí systému pro regulaci emisí a které za pomoci údajů z čidel motoru reguluje parametry motoru;
- 66) „systémem následného zpracování výfukových plynů“ se rozumí katalyzátor, filtr částic, systém ke snížení emisí NO_x, kombinovaný systém ke snížení emisí NO_x a filtr částic nebo jiné zařízení ke snížení emisí, které je součástí systému pro regulaci emisí, ale je namontováno za výfukovými ventily motoru, s výjimkou recirkulace výfukových plynů (EGR) a turbodmychadel;
- 67) „recirkulací výfukových plynů (EGR)“ se rozumí technologie, která je součástí systému pro regulaci emisí a snižuje emise tím, že výfukové plyny vypouštěné ze spalovací komory (komor) vhání zpět do motoru, aby se smísily s nasávaným vzduchem před spalováním nebo během něho, s výjimkou časování ventilů za účelem zvýšení objemu zbytkového výfukového plynu ve spalovací komoře (komorách), který se před spalováním nebo během něho směšuje s nasávaným vzduchem;
- 68) „nedovolenými zásahy“ se rozumí deaktivace, úprava nebo změna systému pro regulaci emisí z motoru, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů, které zhorší emisní vlastnosti vozidla, ať již to bylo jejich záměrem, či nikoli;
- 69) „zkušebním cyklem“ se rozumí sled fází zkoušky, z nichž každá je definována určitými otáčkami a točivým momentem, které musí mít motor testovaný v ustáleném stavu nebo za neustálených provozních podmínek;
- 70) „zkušebním cyklem v ustáleném stavu“ se rozumí zkušební cyklus, ve kterém jsou otáčky a točivý moment motoru udržovány na určitých nominálně konstantních hodnotách; zkoušky v ustáleném stavu jsou buď zkouškami s diskrétními režimy, nebo režimy s lineárními přechody;
- 71) „zkušebním cyklem v neustáleném stavu“ se rozumí zkušební cyklus se sledem normalizovaných hodnot otáček a točivého momentu, které se v čase každou vteřinu mění;
- 72) „vlastním zkoušením“ se rozumí provedení zkoušek svými vlastními prostředky, záznam výsledků zkoušky a předložení zprávy zahrnující závěry schvalovacímu orgánu výrobcem, který byl určen jako technická zkušebna za účelem posouzení souladu s určitými požadavky;
- 73) „klikovou skříní“ se rozumějí prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, ze kterých mohou vycházet plyny a páry;
- 74) „regenerací“ se rozumí proces, v jehož průběhu se mění úroveň emisí a současně se znovu z konstrukčního hlediska obnovuje výkonnost následného zpracování, a který je klasifikován buď jako kontinuální regenerace, nebo jako málo častá (periodická) regenerace;
- 75) „dobou životnosti emisních vlastností“ se rozumí počet hodin, který se používá k určení faktorů zhoršení;

- 76) „faktory zhoršení“ se rozumí soubor faktorů, které ukazují vztah mezi emisemi na začátku a na konci doby životnosti emisních vlastností;
- 77) „zkušební metodou se simulací“ se rozumí počítačové simulace včetně výpočtů, jejichž prováděním se má prokázat stupeň výkonnosti motoru, který slouží jako vodítko pro rozhodování, aniž by bylo potřeba použít fyzického motoru;
- 78) „zařízením s mezilehlými otáčkami“ se rozumí zařízení pro zážehové motory kromě ručně držených zážehových motorů, v nichž je nainstalován motor, který má být provozován při otáčkách podstatně nižších než 3 600 otáček za minutu;
- 79) „zařízením se jmenovitými otáčkami“ se rozumí zařízení pro zážehové motory kromě ručně držených zážehových motorů, v nichž je nainstalován motor, který má být provozován při jmenovitých otáčkách dosahujících nominální hodnoty 3 600 otáček za minutu a vyšší;

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, pokud jde o podrobné technické specifikace definicí uvedených v bodech 7, 8, 19, 27, 74 a 76. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 4

Kategorie motorů

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující kategorie motorů, které jsou dále rozděleny na podkategorie uvedené v příloze I:

1) „kategorie NRE“, která zahrnuje:

- a) motory pro nesilniční pojízdné stroje určené a vhodné k tomu, aby se pohybovaly nebo byly pohybovány po silnici nebo které z této kategorie nejsou jiným způsobem vyloučeny na základě čl. 2 odst. 2 a které nespádají do žádné jiné kategorie stanovené v bodech 2 až 10;
- b) motory s referenčním výkonem nižším než 560 kW, které jsou použity místo motorů kategorie IWP, RLL nebo RLR;

2) „kategorie NRG“, která zahrnuje motory s referenčním výkonem vyšším než 560 kW používané výlučně v generátorových agregátech.

Motory do generátorových agregátů, které nemají vlastnosti uvedené v prvním pododstavci, se podle svých vlastností zařadí buď do kategorie NRE, nebo do kategorie NRS;

3) „kategorie NRSh“, která zahrnuje ručně držené zážehové motory s referenčním výkonem nižším než 19 kW používané výlučně v ručně držených strojích;

4) „kategorie NRS“, která zahrnuje zážehové motory s referenčním výkonem nižší než 56 kW, jež nespádají do kategorie NRSh;

5) „kategorie IWP“, která zahrnuje:

- a) motory používané výlučně k pohonu v plavidlech vnitrozemské plavby nebo k takovému pohonu určené, jejichž referenční výkon je vyšší nebo roven 37 kW,

- b) motory, jejichž referenční výkon je vyšší než 560 kW a které jsou použity místo motorů kategorie IWA s výhradou dodržení požadavků ustanovení čl. 23 odst. 8;

6) „kategorie IWA“, která zahrnuje motory používané výlučně k pomocným účelům v plavidlech vnitrozemské plavby nebo k takovým pomocným účelům určené s netto výkonem vyšším než 560 kW.

Pomocné motory pro plavidla vnitrozemské plavby kromě těch, které mají vlastnosti uvedené v prvním pododstavci, se podle svých vlastností zařadí buď do kategorie NRE, nebo do kategorie NRS;

7) „kategorie RLL“, která zahrnuje motory používané výlučně k pohonu v lokomotivách nebo k takovému pohonu určené;

8) „kategorie RLR“, která zahrnuje motory používané výlučně k pohonu v motorových železničních vozech nebo k takovému pohonu určené;

9) „kategorie SMB“, která zahrnuje zážehové motory určené výlučně k použití ve sněžných skútrech.

Motory do sněžných skútrů kromě těch, které mají vlastnosti uvedené v prvním pododstavci, se zařadí do kategorie NRE;

10) „kategorie ATS“, která zahrnuje zážehové motory určené výlučně k použití ve terénních vozidlech a vozidlech typu side-by-side.

Motory do terénních vozidel a vozidel typu side-by-side kromě těch, které mají vlastnosti uvedené v prvním pododstavci, se zařadí do kategorie NRE.

Motor určité kategorie, který je určen k použití v zařízení s proměnnými otáčkami, může být používán rovněž místo motoru téže kategorie, který je určen k použití v zařízení s konstantními otáčkami. Motory s proměnnými otáčkami patřící do kategorie IWP, které jsou používány v zařízeních s konstantními otáčkami, musejí navíc splňovat příslušné požadavky ustanovení čl. 23 odst. 7, popřípadě čl. 23 odst. 8.

Motory pro pomocné železniční vozy a pomocné motory pro motorové železniční vozy se podle svých vlastností zařadí buď do kategorie NRE, nebo do kategorie NRS.

KAPITOLA II

OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 5

Povinnosti členských států

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

2. V oznámení o schvalovacích orgánech a orgánech dozoru nad trhem se uvádí jejich název, adresa včetně elektronické adresy a oblast jejich působnosti. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam schvalovacích orgánů, včetně podrobných údajů.
3. Členské státy povolí uvádění motorů na trh, ať jsou již instalovány v pojízdných strojích, či nikoliv, pouze pro motory s platným EU schválením typu, které bylo uděleno v souladu s tímto nařízením.
Členské státy povolí uvádění na trh pouze takových strojů, v nichž jsou instalovány motory s platným EU schválením typu uděleným v souladu s tímto nařízením.
4. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení motorů na trh z důvodů týkajících se jejich konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje toto nařízení, pokud splňují požadavky stanovené v tomto nařízení.
5. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu motorů vstupujících na trh v souladu s kapitolou III nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹³.

Článek 6

Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o EU schválení typu splnili své povinnosti podle tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgány udělí EU schválení typu pouze těm typům motorů nebo rodinám motorů, které splňují požadavky tohoto nařízení.
3. Schvalovací orgány prostřednictvím ústřední správní platformy Unie uvedené v článku 41 uveřejní rejstřík všech typů motorů a rodin motorů, jimž bylo uděleno EU schválení typu, obsahující přinejmenším tyto informace: obchodní značku, označení výrobce, kategorii motoru, číslo schválení typu a datum schválení typu.

Článek 7

Opatření dozoru nad trhem

U motorů, pro které bylo uděleno EU schválení typu, provádějí orgány dozoru nad trhem v přiměřeném rozsahu a na základě přiměřených vzorků kontroly dokumentace a případně též fyzické a laboratorní kontroly motorů. Zohlední přitom zavedené zásady hodnocení rizik, stížnosti a další informace.

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

Předloží-li hospodářské subjekty zkušební protokoly nebo prohlášení o shodě, orgány pro dozor nad trhem vezmou tyto protokoly a prohlášení náležitým způsobem v úvahu.

Článek 8

Povinnosti výrobců

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

1. Výrobci zajistí, aby v okamžiku, kdy uvádějí motory na trh, byly tyto motory vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky stanovenými v kapitolách II a III tohoto nařízení.
2. Pro účely schvalování motorů jmenují výrobci usazení mimo Unii jmenuje jediného zástupce usazeného v Unii, aby je zastupoval při jejich jednání se schvalovacím orgánem.
3. Výrobci usazení mimo Unii jmenují jediného zástupce usazeného v Unii pro účely dozoru nad trhem, což může být zástupce uvedený v odstavci 2 nebo jiná osoba.
4. Výrobci odpovídají schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už jsou výrobci přímo zapojeni do všech fází výroby motoru, či nikoliv.
5. V souladu s tímto nařízením výrobci zajistí, aby byly používány postupy pro zajištění shody sériové výroby se schváleným typem. Změny návrhu motoru nebo jeho vlastností a změny požadavků, vůči nimž je motor prohlášen za shodný, se zohlední v souladu s kapitolou IV.
6. Kromě označení připevněného k motorům v souladu s článkem 31 uvedou výrobci na svých motorech uváděných na trh svůj název, zapsané obchodní jméno nebo zapsanou ochrannou známku a adresu v Unii, na níž je lze kontaktovat, nebo není-li to možné, uvedou tyto údaje na obalu nebo v dokumentu přiloženém k motoru.
7. Výrobci zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky stanovenými v kapitolách II a III.

Článek 9

Povinnosti výrobců, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě

1. Výrobci, kteří se domnívají nebo mají důvody se domnívat, že jejich motor, který byl uveden na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně prošetří povahu této neshody a pravděpodobnost, že by k ní mohlo dojít. Na základě výsledku tohoto šetření přijmou nápravná opatření, jimiž zajistí, aby motory, které jsou ve výrobě, byly brzy uvedeny do shody se schváleným typem nebo rodinou motorů. Je-li to přiměřené povaze neshody a pravděpodobnosti jejího výskytu, použijí se ustanovení článku 38.

Aniž jsou dotčena ustanovení prvního pododstavce, výrobci nevzniká povinnost přijmout nápravná opatření, pokud jde o motory, které nejsou ve shodě s tímto nařízením v důsledku úprav provedených po uvedení příslušného motoru na trh, pakliže výrobce tyto úpravy nepovolil.
2. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, a uvedou zejména podrobnosti o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.
3. Výrobci uchovávají schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 21 odst. 9 a kopii prohlášení o shodě uvedených v článku 30, tak aby byly k dispozici schvalovacím orgánům po období 10 let po uvedení motoru na trh.
4. Výrobci předloží příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu vztahující se na daný motor, a to v jazyce, kterému orgán, jenž tento doklad požaduje, snadno porozumí.

Článek 10

Povinnosti zástupců výrobce v oblasti dozoru nad trhem

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

- 1) mít přístup k dokumentaci výrobce uvedené v článku 20 a prohlášením o shodě uvedeným v článku 30, tak aby mohly být poskytnuty k dispozici schvalovacím orgánům po období 10 let po uvedení motoru na trh;
- 2) předložit schvalovacímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti veškeré informace a dokumentaci, které jsou nezbytné k prokázání shody vyráběného motoru;
- 3) spolupracovat se schvalovacími orgány nebo orgány dozoru nad trhem na jejich žádost na činnostech, jejichž cílem je vyloučit závažná bezpečnostní rizika spojená s motory, na které se vztahuje jeho plná moc.

Článek 11

Povinnosti dovozců

1. Dovožci uvedou na trh pouze vyhovující motory, které získaly EU schválení typu.
2. Dříve než uvedou na trh motor, který obdržel EU schválení typu, dovožci zajistí, že je k němu dostupná schvalovací dokumentace v souladu s čl. 21 odst. 9 a že tento motor nese požadované označení a je v souladu s ustanovením čl. 8 odst. 6.
3. Dovožci po dobu 10 let od uvedení motoru na trh uchovávají pro potřeby schvalovacích orgánů a orgánů dozoru nad trhem kopii prohlášení o shodě a zajistí, aby těmto orgánům mohla být na požádání předložena schvalovací dokumentace uvedená v čl. 21 odst. 9.
4. Dovožci uvádějí na výrobku, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokumentu přiloženém k motoru svůj název, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu, na níž je lze kontaktovat.
5. Dovožci zpřístupní pokyny a informace požadované v souladu s článkem 41.
6. Dovožci zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky stanovenými v kapitolách II a III.

Článek 12

Povinnosti dovozců, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě

1. Dovožci, kteří se domnívají nebo mají důvody se domnívat, že určitý motor není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, a zejména že neodpovídá svému schválení typu, nesmí tento motor distribuovat, dokud s těmito požadavky nebude uveden ve shodu. Zároveň v tomto smyslu informují výrobce, orgány pro dozor nad trhem a schvalovací orgán, jenž udělil příslušné schválení.
2. Dovožci, kteří se domnívají nebo mají důvody se domnívat, že motor, který uvedli na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně prošetří povahu této neshody a pravděpodobnost, že by k ní mohlo dojít. Na základě výsledku tohoto šetření přijmou nápravná opatření, jimiž zajistí, aby motory, které jsou ve výrobě, byly brzy uvedeny

do shody se schváleným typem nebo rodinou motorů. Je-li to přiměřené povaze neshody a pravděpodobnosti jejího výskytu, použijí se ustanovení článku 38.

3. Dovozci předloží příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody motoru v jazyce, kterému tento orgán snadno porozumí.

Článek 13

Povinnosti distributorů

1. Při dodávání motoru na trh distributoři jednají s řádnou péčí, pokud jde o požadavky tohoto nařízení.
2. Dříve než začnou motor dodávat na trh, distributoři ověří, zda motor je opatřen požadovaným povinným označením nebo značkou EU schválení typu, zda jsou k němu dostupné požadované dokumenty, pokyny a bezpečnostní informace v jazyce srozumitelném výrobcí původních zařízení a zda dovozce a výrobce splnili požadavky stanovené v čl. 11 odst. 2 a 4 a čl. 31 odst. 1 a 2.
3. Distributoři zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky stanovenými v kapitolách II a III.

Článek 14

Povinnosti distributorů, pokud jde o jejich výrobky, které nejsou ve shodě

1. Pokud se distributoři domnívají nebo mají důvody se domnívat, že určitý motor není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, nesmí tento motor distribuovat, dokud s těmito požadavky nebude uveden ve shodu.
2. Distributoři, kteří se domnívají nebo mají důvod se domnívat, že motor, který distribuovali, není ve shodě s tímto nařízením, o tom uvědomí výrobce nebo jeho zástupce a zajistí, aby byla podle ustanovení čl. 9 odst. 1 nebo čl. 12 odst. 2 přijata nápravná opatření nezbytná k zajištění shody motorů, které jsou ve výrobě, s jejich schváleným typem nebo rodinou.
3. Distributoři na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu zajistí, aby výrobce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 9 odst. 3 nebo aby dovozce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 11 odst. 3.

Článek 15

Případy, kdy se povinnosti výrobců vztahují na dovozce a distributory

Dovozce nebo distributor je pro účely tohoto nařízení považován za výrobce a vztahují se na něj povinnosti výrobce podle článků 8, 9 a 10, pokud tento dovozce nebo distributor uvede motor na trh pod svým jménem nebo obchodní známkou nebo pokud motor upraví způsobem, který může ovlivnit jeho soulad s platnými požadavky.

Článek 16

Identifikace hospodářských subjektů

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

- a) všechny hospodářské subjekty, které jim dodaly určitý motor;
- b) všechny hospodářské subjekty, kterým dodaly určitý motor.

KAPITOLA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

Článek 17

Požadavky pro EU schválení typu týkající se výfukových emisí

1. Výrobci zajistí, aby typy motorů a rodiny motorů byly navrženy, vyrobeny a sestaveny v souladu s požadavky stanovenými v kapitolách II a III tohoto nařízení.
2. Počínaje datem, k němuž jsou na trh uvedeny motory podle kapitoly III, nesmějí typy motorů a rodiny motorů překročit mezní hodnoty výfukových emisí, které jsou pod označením „V. etapa“ stanoveny v příloze II.

Pokud jedna rodina motorů v souladu s parametry stanovenými aktem v přenesené pravomoci, které tuto rodinu motorů definují, zahrnuje více než jedno pásmo výkonů, musí základní motor (pro účely schválení typu) a všechny typy motorů téže rodiny (pro účely shodnosti výroby) v příslušných pásmech výkonu:

- splňovat nejpřísnější mezní hodnoty emisí;
 - být zkoušeny za použití zkušebních cyklů, které odpovídají nejpřísnějším mezním hodnotám emisí;
 - podléhat nejbližším platným termínům pro schválení typu a uvedení na trh stanoveným v příloze III.
3. Výfukové emise jednotlivých typů a rodin motorů se měří na základě zkušebních cyklů stanovených v článku 23 a v souladu s ustanoveními o provádění zkoušek a měření stanovenými v článku 24.
 4. Typy motorů a rodiny motorů musí být navrženy tak, aby neumožňovaly nedovolené zásahy a nevyužívaly žádnou odpojovací strategii.
 5. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, které stanoví podrobné technické specifikace týkající se parametrů použitých v definici rodiny motorů a podrobné technické předpisy zabráňující nedovoleným zásahům v souladu s ustanovením odstavce 4. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 18

Monitorování emisí motorů během provozu

1. Emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic se u typů motorů či rodin motorů během jejich provozu monitorují prováděním zkoušky motorů instalovaných v nesilničních pojízdných strojích provozovaných v rámci jejich běžných pracovních cyklů. Tyto zkoušky se provádějí na motorech, které prošly řádnou údržbou a jsou v souladu s ustanoveními vztahujícími se na výběr motorů, zkušební postupy a vykazování výsledků u jednotlivých kategorií motorů.

Komise uskuteční pilotní programy s cílem vypracovat vhodné zkušební postupy pro kategorie a podkategorie motorů, pro které dosud nebyly takovéto postupy zavedeny.

2. Komisi je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, které stanoví podrobná opatření týkající se výběru motorů, zkušebních postupů a vykazování výsledků uvedených v odstavci 1. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

KAPITOLA IV

POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 19

Žádost o EU schválení typu

1. Žádost o EU schválení typu pro motor nebo rodinu motorů předkládají výrobci schvalovacímu orgánu členského státu. K žádosti se přiloží dokumentace výrobce podle článku 20.
2. Technické zkušebně odpovědné za provádění zkoušky pro schválení typu se předloží motor shodný s vlastnostmi typu motorů nebo v případě rodiny motorů s vlastnostmi základního motoru uvedenými v dokumentaci výrobce.
3. Jestliže v případě žádosti o EU schválení typu pro rodinu motorů schvalovací orgán rozhodne, že z hlediska vybraného základního motoru uvedeného v odstavci 2 není podána žádost plně reprezentativní pro rodinu motorů popsanou v dokumentaci výrobce, musí být ke schválení typu předložen jiný motor, a je-li to nutné, též další základní motor, který je pro danou rodinu motorů schvalovacím orgánem považován za reprezentativní.
4. Žádost o schválení jednoho typu motorů nebo rodiny motorů nesmí být podána ve více než jednom členském státě. Pro každý typ motoru nebo rodinu motorů, který má být schválen, musí být podána samostatná žádost.

Článek 20

Dokumentace výrobce

1. Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci výrobce.
2. Obsah dokumentace výrobce, který se stanoví prováděcím aktem, zahrnuje:
 - a) informační dokument;
 - b) veškeré důležité údaje, nákresy, fotografie a další informace týkající se daného motoru;
 - c) jakékoli dodatečné informace požadované schvalovacím orgánem v souvislosti s postupem pro předkládání žádostí.
3. Dokumentace výrobce může být dodána v papírové podobě nebo v elektronickém formátu, který je přijatelný pro technickou zkušebnu a schvalovací orgán.

4. Komise je zmocněna stanovit prostřednictvím prováděcích aktů vzory informačního dokumentu a dokumentace výrobce. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

KAPITOLA V

PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 21

Obecná ustanovení

1. Schvalovací orgán, který obdrží žádost, udělí EU schválení typu všem typům či rodinám motorů, které jsou ve shodě s:
 - a) údaji uvedenými v dokumentaci výrobce;
 - b) požadavky tohoto nařízení;
 - c) výrobními předpisy uvedenými v článku 25.
2. Pokud motor vyhovuje požadavkům, které stanoví toto nařízení, schvalovací orgány nepodmíní schválení typu žádnými dalšími požadavky vztahujícími se na výfukové emise nesilničních pojízdných strojů, v nichž jsou příslušné motory instalovány.
3. Nesplňuje-li určitý typ motorů či rodina motorů požadavky stanovené v tomto nařízení po uplynutí příslušného data pro schválení typu motorů, které je pro jednotlivé podkategorie motorů uvedeno v příloze III, schvalovací orgány tomuto typu motorů či rodině motorů EU schválení typu neudělí.
4. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem, jež prostřednictvím prováděcích aktů stanoví Komise.
5. Schvalovací orgán každého členského státu:
 - a) zasílá měsíčně schvalovacím orgánům ostatních členských států seznam EU schválení typů, která udělil, odmítl udělit nebo odňal v průběhu daného měsíce, společně s odůvodněním svých rozhodnutí;
 - b) neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odejmutí jakéhokoli schválení motoru, společně s odůvodněním svého rozhodnutí;
 - c) na žádost schvalovacího orgánu jiného členského státu do jednoho měsíce zašle:
 - kopii certifikátu EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů, pokud takový certifikát existuje, se schvalovací dokumentací pro každý typ motoru nebo rodinu motorů, pro které bylo schválení typu uděleno, odmítnuto nebo odňato, a/nebo
 - seznam vyrobených motorů odpovídajících uděleným EU schválením typu, který je uveden v článku 35.
6. Schvalovací orgán každého členského státu zašle Komisi jednou ročně a dále kdykoli po obdržení příslušné žádosti kopii listu s údaji, ve kterém jsou uvedeny typy motorů či rodiny motorů schválené od posledního oznámení.

7. Pokud o to Komise požádá, předloží jí schvalovací orgán rovněž informace uvedené v odstavci 5.
8. Požadavky uvedené v odstavcích 5, 6 a 7 se považují za splněné vložení příslušných informací či údajů do ústřední správní platformy Unie uvedené v článku 42. Kopie může mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.
9. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z dokumentace výrobce, ke které jsou připojeny zkušební protokoly a veškerá další dokumentace, kterou k dokumentaci výrobce přidala během plnění svých funkcí technická zkušebna nebo schvalovací orgán. Součástí schvalovací dokumentace je seznam schvalovací dokumentace s vhodně číslovaným či jinak značeným obsahem, který umožňuje jasně identifikovat všechny stránky, přičemž formát každého dokumentu musí umožňovat uvádění záznamů o navazujících úkonech, k nimž došlo v rámci provádění EU schválení typu, zejména pokud jde o data revizí a aktualizací. Schvalovací orgán uchovává informace obsažené ve schvalovací dokumentaci po dobu 10 let od skončení platnosti příslušného EU schválení typu.
10. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů:
 - a) metodu pro stanovení harmonizovaného systému číslování uvedeného v odstavci 4;
 - b) jednotný formát listu s údaji, který musí být vyplněn pro každý typ motorů nebo rodinu motorů, pro něž schvalovací orgán každého členského státu uvedený v odst. 5 písm. a) udělil EU schválení typu;
 - c) vzor pro seznam vyrobených motorů odpovídajících uděleným EU schválením typu, který musí vyplnit schvalovací orgán každého členského státu uvedený v odst. 5 písm. c);
 - d) jednotný formát listu s údaji pro příslušné typy motorů nebo rodiny motorů, které byly schváleny od posledního oznámení, který musí být vyplněn schvalovacím orgánem každého členského státu uvedeným v odstavci 6.

Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

Článek 22

Zvláštní ustanovení týkající se certifikátu EU schválení typu

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:
 - a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 21 odst. 9;
 - b) výsledky zkoušek;
 - c) jméno (jména) a podpisový vzor (podpisové vzory) osoby (osob) oprávněné (oprávněných) podepisovat prohlášení o shodě a její (jejich) funkce v podniku.
2. Vzor pro certifikát EU schválení typu stanoví Komise.
3. U každého typu motoru schvalovací orgán:
 - a) vyplní všechny rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně přiloženého listu s výsledky zkoušek;
 - b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;

- c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.
4. V případě EU schválení typu, u nějž byla v souladu s článkem 33 stanovena omezení ohledně jeho platnosti nebo bylo upuštěno od některých ustanovení tohoto nařízení, se v certifikátu EU schválení typu tato omezení nebo prominutí uvedou.
5. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů vzor certifikátu EU schválení typu a pro list s výsledky zkoušek uvedený v odst. 3 písm. a). Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

Článek 23

Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu

1. Dodržení technických předpisů stanovených v tomto nařízení se prokazuje vhodnými zkouškami provedenými určenými technickými zkušebnami.
- Postupy technických zkoušek a měření a zvláštní zařízení a nástroje předepsané pro provádění těchto zkoušek jsou stanoveny v článku 24.
2. Výrobce dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik motorů, kolik je jich podle příslušných aktů v přenesené pravomoci potřeba k provedení požadovaných zkoušek.
3. Vyžadované zkoušky se provádějí na motorech, které jsou pro schvalovaný typ reprezentativní.
- Aniž jsou dotčeny požadavky prvního pododstavce, výrobce může po dohodě se schvalovacím orgánem vybrat motor, který sice není pro schvalovaný typ reprezentativní, avšak spojuje v sobě řadu vlastností, které jsou s ohledem na požadovanou úroveň výkonů nejméně příznivé. Jako vodítka k rozhodování lze během výběru využít zkušebních metod se simulací.
4. V příloze IV jsou stanoveny cykly, které se použijí pro účely provádění zkoušek pro EU schválení typu. Zkušební cykly použitelné pro jednotlivé typy motorů, na něž se vztahuje příslušné EU schválení typu, se uvedou v informačním dokumentu k tomuto EU schválení typu.
5. Zkouška základního motoru se provede za pomoci dynamometru v rámci příslušného zkušebního cyklu zkoušky NRSC, který je stanoven v příloze IV v tabulkách IV-1 až IV-10. Na základě volby výrobce lze tuto zkoušku provádět v diskrétním režimu nebo v režimu s lineárními přechody. Motor určité kategorie s proměnnými otáčkami, který je používán v zařízení s konstantními otáčkami, jež patří do téže kategorie, nevyžaduje kromě případů uvedených v odstavci 7 a 8 provádění zkoušek za použití příslušného zkušebního cyklu v ustáleném stavu.
6. V případě motoru s konstantními otáčkami s regulátorem, který umožňuje nastavit alternativní otáčky, musí být požadavek uvedený v odstavci 5 splněn pro každé použitelné nastavení konstantních otáček, přičemž v informačním dokumentu o EU schválení typu se uvedou otáčky platné pro jednotlivé typy motorů.
7. V případě motoru kategorie IWP, který je určen k použití v zařízeních s proměnnými i konstantními otáčkami, musejí být požadavky uvedené v odstavci 5 splněny zvlášť pro každý zkušební cyklus v ustáleném stavu, přičemž v informačním dokumentu o EU schválení typu se uvedou všechny zkušební cykly v ustáleném stavu, ve kterých byl tento požadavek splněn.

8. V případě motoru kategorie IWP, jehož referenční výkon je větší než 560 kW a který je určen k použití místo motoru kategorie IWA v souladu s druhým pododstavcem článku 4, musejí být požadavky uvedené v odstavci 5 splněny zvlášť pro každý zkušební cyklus v ustáleném stavu stanovený v tabulkách IV-5 a IV-6 přílohy IV, přičemž v informačním dokumentu o schválení typu se uvedou všechny zkušební cykly v ustáleném stavu, ve kterých byl tento požadavek splněn.
9. Motory s proměnnými otáčkami kategorie NRE, jejichž netto výkon je větší nebo roven 19 kW, ale nepřesahuje 560 kW, s výjimkou motorů, kterým bylo schválení typu uděleno podle čl. 32 odst. 4, musejí kromě splnění požadavků stanovených v odstavci 5 projít navíc i zkouškou na dynamometru za použití zkušebního cyklu v neustáleném stavu stanoveného v tabulce IV-11 přílohy IV.
10. Motory podkategorií NRS-v-2b a NRS-v-3, jejichž maximální otáčky jsou nižší nebo rovny 3 400 otáčkám za minutu, musejí kromě splnění požadavků stanovených v odstavci 5 projít navíc i zkouškou na dynamometru za použití zkušebního cyklu v neustáleném stavu stanoveného v tabulce IV-12 přílohy IV.
11. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž stanoví podrobné technické specifikace a vlastnosti zkušebních cyklů v ustáleném a neustáleném stavu, na něž se odkazuje v tomto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].
12. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů jednotný formát zkoušek vyžadovaných pro udělení EU schválení typu. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

Článek 24

Provádění měření a zkoušek k udělení EU schválení typu

1. Výsledky laboratorních zkoušek výfukových emisí se u všech motorů, na něž se vztahuje toto nařízení, upraví tak, aby zohledňovaly faktory zhoršení odpovídající dobám životnosti emisních vlastností, které jsou blíže upřesněny v příloze V.
2. Typ motorů nebo rodina motorů musí splňovat mezní hodnoty emisí stanovené v tomto nařízení za použití příslušných referenční paliv nebo jejich kombinací, jež jsou uvedeny v tomto seznamu:
 - motorová nafta;
 - motorový benzin;
 - směs motorového benzínu a oleje pro dvoudobé zážehové motory;
 - zemní plyn/biomethan;
 - zkapalněný ropný plyn (LPG);
 - ethanol.
3. Při provádění měření a zkoušek musí být splněny technické požadavky týkající se těchto aspektů:
 - a) přístroj a postupy pro provedení testu;
 - b) přístroj, postupy pro měření emisí a odběr vzorků;
 - c) metody vyhodnocování údajů a výpočty;

- d) metoda pro určení faktorů zhoršení;
 - e) u motorů spadajících do kategorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh splňujících mezní hodnoty emisí „V. etapy“, které jsou definovány v příloze II:
 - i) metoda pro započítání emisí z klikové skříně,
 - ii) metoda pro započítání málo časté regenerace systémů následného zpracování;
 - f) u elektronicky řízených motorů kategorií NRE, NRG, IWP, IWA, RLL a RLR splňujících mezní hodnoty emisí „V. etapy“, které jsou definovány v příloze II, a využívajících elektronického řízení, které umožňuje stanovit množství i dobu vstřikování paliva, nebo elektronického řízení, které umožňuje aktivovat, deaktivovat nebo upravovat systém regulace emisí sloužící ke snižování emisí NO_x:
 - i) technické požadavky na strategie pro regulaci emisí včetně dokumentace potřebné za účelem doložení těchto strategií;
 - ii) technické požadavky na opatření pro regulaci NO_x včetně metody prokazování těchto technických požadavků;
 - iii) technické požadavky na oblast spojenou s příslušným cyklem NRSC, v jehož rámci je prováděna kontrola hodnoty, o kterou směřjí emise překročit mezní hodnoty stanovené v příloze II;
 - iv) technickou zkušebnou provedený výběr dodatečných měřicích bodů z regulační oblasti během emisní zkoušky na dynamometru.
4. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55 tohoto nařízení, jimiž stanoví:
- a) metodiku pro úpravu výsledků laboratorních zkoušek emisí, tak aby zohledňovaly faktory zhoršení, na něž se odkazuje v odstavci 1;
 - b) technické vlastnosti referenčních paliv vyjmenovaných v tomto odstavci, které se používají pro schvalovací zkoušky a za účelem ověření shodnosti výroby, na niž se odkazuje v odstavci 2;
 - c) podrobné technické požadavky a vlastnosti pro provádění měření a zkoušek, na něž se odkazuje v odstavci 3;
 - d) metodu měření počtu znečišťujících částic (PN) s ohledem na specifikace uvedené v sérii 06 předpisu EHK OSN č. 49;
 - e) podrobné technické specifikace pro zkoušení motorů částečně nebo výhradně spalujících plynná paliva, na něž se odkazuje v příloze II.

Článek 25

Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby – v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států – ověřil, že byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných motorů se schváleným typem v souladu s požadavky tohoto nařízení.

2. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu určité rodině motorů, přijme nezbytná opatření, jejichž cílem je ověřit, zda jsou prohlášení o shodě vydaná výrobcem ve shodě s požadavky článku 30. Za tímto účelem schvalovací orgán ověří, zda je dostatečný počet vybraných prohlášení o shodě ve shodě s požadavky článku 33 a zda výrobce přijal vhodná opatření k zajištění správnosti údajů uvedených v prohlášeních o shodě.
3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme s ohledem na toto schválení nezbytná opatření, aby, v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nadále dostatečná k tomu, aby se vyráběné motory nadále shodovaly se schváleným typem, a zda jsou prohlášení o shodě nadále v souladu s požadavky článku 30.
4. Za účelem ověření, zda se motor shoduje se schváleným typem, může schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, provést jakékoli kontroly nebo zkoušky vyžadované pro udělení EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně jeho výrobních zařízení.
5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 tohoto článku neprovádějí, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů, přestala se používat nebo již nejsou považována za dostatečná, ačkoliv se ve výrobě pokračuje, přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby nebo odejme EU schválení typu.
6. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž stanoví podrobná opatření a postupy, které má schvalovací orgán dodržovat za účelem zajištění shody motorů ve výrobě se schváleným typem. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

KAPITOLA VI

ZMĚNY A PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 26

Obecná ustanovení

1. Výrobce neprodleně sdělí schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci.
Uvedený schvalovací orgán určí, který z postupů stanovených v článku 27 se má použít.
V případě potřeby může schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové EU schválení typu.
2. Žádost o změnu EU schválení typu se podává pouze schvalovacímu orgánu, který udělil původní EU schválení typu.
3. Pokud schvalovací orgán shledá, že pro účely provedení změny je nezbytné kontroly nebo zkoušky opakovat, vyrozumí o tom výrobce.

Postupy uvedené v článku 27 se uplatní, pouze pokud na základě těchto kontrol nebo zkoušek schvalovací orgán usoudí, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

Článek 27

Revize a rozšíření EU schválení typu

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

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

2. Změna se označí jako „rozšíření“, pokud se údaje ve schvalovací dokumentaci změnilý a pokud platí kterákoliv z těchto podmínek:

- a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;
- b) změnilý se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu s výjimkou jeho příloh;
- c) pro schválený typ motorů nebo rodinu motorů začaly platit nové požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci, které byly přijaty na základě tohoto nařízení.

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

3. Při každém vydání změněných stránek nebo konsolidované a aktualizované verze se odpovídajícím způsobem upraví i seznam schvalovací dokumentace přiložený k certifikátu schválení typu, aby obsahoval datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.
4. Změna EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů se nevyžaduje, pokud nové požadavky uvedené v odst. 2 písm. c) nejsou z technického hlediska pro tento typ motoru nebo rodinu motorů významné, co se týče jejich emisních vlastností.

Článek 28

Vydání a oznámení změn

1. V případě rozšíření musí být aktualizovány všechny příslušné části certifikátu EU schválení typu, jeho přílohy a seznam schvalovací dokumentace. Aktualizovaný certifikát a jeho přílohy se bez prodlení vydají žadateli.
2. V případě revize vydá schvalovací orgán žadateli bez prodlení revidované dokumenty nebo případně konsolidovanou a aktualizovanou verzi, včetně revidovaného seznamu schvalovací dokumentace.
3. Schvalovací orgán oznámí každou změnu učiněnou v EU schválení typu schvalovacím orgánům ostatních členských států v souladu s postupy uvedenými v článku 21.

Skončení platnosti

1. EU schválení typu se vydává s neomezenou dobou platnosti.
2. Platnost EU schválení typu motoru končí v kterémkoliv z těchto případů:
 - a) pro dodání na trh se stanou závaznými nové požadavky použitelné na schválený typ motoru a EU schválení typu nelze odpovídajícím způsobem aktualizovat;
 - b) výroba schváleného typu motoru nebo rodiny motorů je s konečnou platností dobrovolně ukončena;
 - c) doba platnosti schválení skončí z důvodu omezení v souladu s článkem 33 odst. 6;
 - d) schválení bylo odejmuto podle čl. 25 odst. 5, čl. 37 odst. 1 nebo čl. 38 odst. 3.
3. Pokud se stane neplatným pouze jeden typ motoru v rámci určité rodiny motorů, pozbývá EU schválení typu vztahující se na danou rodinu motorů platnost pouze pro tento konkrétní typ motoru.
4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba konkrétního typu motoru, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro daný motor.

Do jednoho měsíce po obdržení oznámení uvedeného v prvním pododstavci uvědomí schvalovací orgán, jenž motoru udělil EU schválení typu, o této skutečnosti schvalovací orgány ostatních členských států.
5. Aniž je dotčeno ustanovení odstavce 4, má-li EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů pozbyt platnosti, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.

Schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, neprodleně sdělí schvalovacím orgánům ostatních členských států veškeré příslušné informace.

Ve sdělení uvedeném v druhém pododstavci se uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného motoru.
6. Požadavky uvedené v odstavcích 4 a 5 se považují za splněné vložení příslušných informací do ústřední správní platformy Unie uvedené v článku 42. Informační dokumenty mohou mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.

KAPITOLA VII

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

Článek 30

Prohlášení o shodě

1. Výrobce jako držitel EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů vydává prohlášení o shodě, jímž musí být opatřen každý motor, jenž byl vyroben ve shodě se schváleným typem motoru.

Toto prohlášení se dodává zdarma společně s motorem a doprovází stroj, v němž je tento motor instalován. Jeho dodání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobcí.

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

2. Komise stanoví pro prohlášení o shodě vzor, který je výrobce povinen použít.
3. Prohlášení o shodě se vystaví v alespoň jednom z úředních jazyků Unie. Kterýkoli členský stát může požádat, aby bylo prohlášení o shodě přeloženo do jeho vlastního úředního jazyka či jazyků.
4. Osoba (osoby) oprávněná (oprávněné) podepsat prohlášení o shodě musí být zaměstnána (zaměstnány) v organizaci výrobce a musí být řádně pověřena (pověřeny) jejím vedením, aby v plném rozsahu nesla (nesly) právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návrh a konstrukci nebo pokud jde o shodnost výroby motoru.
5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití motoru než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení nebo v kterémkoli z aktů v přenesené pravomoci přijatém na základě tohoto nařízení.
6. V prohlášení o shodě pro typy motorů nebo rodiny motorů schválené v souladu s čl. 33 odst. 2 se v jeho záhlaví uvede věta „Schválení typu motorů na základě článku 31 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. xx/xx ze dne [datum] o požadavcích vztahujících se na mezní hodnoty emisí a schvalování typu u vnitřních spalovacích motorů v nesilničních pojízdných strojích (prozatímní schválení)“.
7. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů vzor prohlášení o shodě včetně návrhu technických opatření zabraňujících padělání. Za tímto účelem prostřednictvím prováděcích aktů stanoví, jakými ochrannými prvky musí být chráněn papír používaný na prohlášení. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

Článek 31

Označení motorů

1. Výrobce motoru umístí označení na každou jednotku vyrobenou ve shodě se schváleným typem.
2. Než motory opustí výrobní linku, musí být opatřeny všemi označeními, jež vyžaduje toto nařízení.

3. Jedná-li se o motor, který je již instalován ve stroji, může být motor nebo část motoru nesoucí povinné označení nahrazen.
4. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů vzor označení uvedeného v odstavci 1, včetně povinných základních informací. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].
5. Komise je rovněž zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví podmínky a podrobné technické požadavky týkající se nahrazení motorů nebo částí motorů nesoucích označení uvedené v odstavci 3. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

KAPITOLA VIII

VÝJIMKY

Článek 32

Všeobecné výjimky

1. Požadavky čl. 5 odst. 2 a 3 a čl. 17 odst. 2 se nevztahují na motory určené k použití ozbrojenými silami.
2. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 31, může výrobce dodávat motor výrobci původních zařízení bez systému následného zpracování výfukových plynů.
3. Bez ohledu na požadavky čl. 5 odst. 3 členské státy v souladu s tímto nařízením povolí, aby motory, které nezískaly EU schválení typu, mohly být dočasně uváděny na trh za účelem provádění provozních zkoušek.
4. Bez ohledu na požadavky čl. 17 odst. 2 mohou členské státy povolit, aby motory, které splňují mezní hodnoty emisí ATEX stanovené v příloze V, získaly EU schválení typu a byly uváděny na trh, jsou-li tyto motory určeny k instalaci do stroje, který má být používán v prostředí s nebezpečím výbuchu ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU¹⁴, a že jsou certifikovány jako motory splňující všechny následující požadavky:
 - a) kategorie zařízení 2 nebo 3;
 - b) I. nebo II. skupina strojních zařízení;
 - c) teplotní třída T3 nebo vyšší (do 200°C).
5. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví podrobné technické specifikace a podmínky pro:
 - a) povinnost výrobce dodávat motor výrobci původních zařízení bez systému následného zpracování výfukových plynů, jak je uvedeno v odstavci 2;

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU ze dne 26. února 2014 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zařízení a ochranných systémů určených k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu (přepřacované znění) (Úř. věst. L 96, 29.3.1994, s. 309).

- b) možnost uvedenou v odstavci 3, kdy jsou za účelem provádění provozních zkoušek na trh dočasně uváděny motory, které nezískaly EU schválení typu;
- c) EU schválení typu a uvádění na trh motorů, které splňují mezní hodnoty emisí ATEX stanovené v příloze V, jak je uvedeno v odstavci 4.

Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 33

Výjimky pro nové technologie nebo nové koncepce

1. Výrobce může požádat o schválení typu pro typ motoru nebo rodinu motorů, jež obsahují technologie nebo koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více požadavky tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgán může udělit schválení typu uvedené v odstavci 1, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:
 - a) žádost uvádí důvody, proč daná technologie nebo koncepce činí tento typ motoru nebo rodinu motorů neslučitelnými s jedním nebo více požadavky tohoto nařízení;
 - b) žádost popisuje u nové technologie dopady na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby byla zajištěna alespoň úroveň ochrany životního prostředí rovnocenná té, již stanoví požadavky, z nichž se požaduje výjimka;
 - c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že jsou splněny podmínky uvedené v písmeni b).
3. Udělení tohoto EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka pro nové technologie nebo nové koncepce, podléhá schválení ze strany Komise. Toto schválení má formu prováděcího aktu.
4. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tom, zda je povolení uděleno, vydat schválení typu, které je však prozatímní a platí pouze na území daného členského státu a pouze pro typ motoru, na který se vztahuje požadovaná výjimka. Schvalovací orgán o vydání takového prozatímního schválení typu neprodleně informuje Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující informace uvedené v odstavci 2.
 V záhlaví certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě musí být jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní dokumenty s omezenou územní platností.
5. Ostatní schvalovací orgány se mohou rozhodnout přijmout na svém území prozatímní schválení uvedené v odstavci 4. Pakliže tak učiní, měly by o tom písemně vyrozumět příslušný schvalovací orgán a Komisi.
6. V povolení, které vydává Komise a které je uvedeno v odstavci 3, se popřípadě rovněž uvede, zda jeho platnost podléhá nějakým omezením. Schválení typu však v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.
7. Pokud se Komise rozhodne povolení zamítnout, schvalovací orgán ihned vyrozumí držitele prozatímního schválení typu uvedeného v odstavci 3, bylo-li takové schválení vydáno, že prozatímní schválení bude po uplynutí šesti měsíců ode dne, kdy je Komise zamítla, zrušeno.

Avšak bez ohledu na rozhodnutí Komise zamítnout příslušné schválení mohou být motory vyrobené ve shodě s prozatímním schválením před skončením jeho platnosti uváděny na trh v kterémkoliv členském státě, jenž toto prozatímní schválení přijal.

8. Požadavky uvedené v odstavcích 4 a 5 se považují za splněné vložení příslušných informací do ústřední správní platformy Unie uvedené v článku 42. Informační dokumenty mohou mít také podobu zabezpečeného elektronického souboru.
9. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů povolení uvedené v odstavci 3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2.
10. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů harmonizované vzory certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě, jež jsou uvedena v odstavci 4, včetně povinných základních informací. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

Článek 34

Pozdější úprava aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů

1. Pokud Komise povolí udělení výjimky podle článku 33, přijme ihned nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přizpůsobila technologickému vývoji.

Pokud se výjimka povolená za podmínek stanovených v článku 33 týká záležitosti, která je definována v předpisu EHK OSN, navrhne Komise změnu příslušného předpisu EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

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

Pokud nejsou podniknuty nezbytné kroky k úpravě aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, může Komise na žádost členského státu, který schválení udělil, rozhodnutím ve formě prováděcího aktu přijatého přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 povolit členskému státu prodloužit platnost schválení typu.

KAPITOLA IX

UVÁDĚNÍ NA TRH

Článek 35

Vykazovací povinnosti výrobců

Výrobce zašle schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, do 45 dnů po skončení každého kalendářního roku a neprodleně po každém dni vstupu změn požadavků tohoto nařízení v platnost a ihned po každém dalším dni, které tento orgán může určit, seznam obsahující identifikační čísla všech typů motorů, které byly vyrobeny podle požadavků tohoto nařízení a ve shodě s příslušným EU schválením typu od posledního oznámení nebo ode dne, ke kterému byly požadavky tohoto nařízení poprvé použitelné.

Jestliže to nevyplývá ze systému kódování motorů, musí seznam stanovený v prvním pododstavci uvádět příslušnost identifikačních čísel k odpovídajícím typům motorů nebo rodinám motorů a k číslům příslušných EU schválení typů.

V seznamu uvedeném v prvním pododstavci musí být rovněž jasně uvedeny všechny případy, kdy výrobce přestane vyrábět schválený typ motoru nebo rodinu motorů.

Výrobce uschová kopie těchto seznamů alespoň po dobu 20 let od skončení platnosti příslušného EU schválení typu.

Článek 36

Ověřovací opatření

1. Schvalovací orgán členského státu, který uděluje EU schválení typu, přijme ve vztahu k tomuto schválení typu nezbytná opatření, aby byla, v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, ověřena identifikační čísla motorů vyrobených ve shodě s požadavky tohoto nařízení.
2. Dodatečné ověřování identifikačních čísel může být prováděno ve spojení s kontrolou shodnosti výroby podle článku 25.
3. K ověření identifikačních čísel sdělí výrobce nebo jeho zástupci usazení v Unii příslušnému schvalovacímu orgánu na vyžádání neprodleně veškeré nezbytné informace o zákaznících výrobce, jakož i identifikační čísla motorů, které byly hlášeny jako vyrobené ve shodě s článkem 35. Pokud jsou motory prodány výrobcí strojů, nejsou další informace vyžadovány.
4. Není-li výrobce schopen ověřit na žádost schvalovacího orgánu splnění požadavků podle článku 31, které se týkají označování motorů, může být schválení typu udělené pro daný typ motoru nebo rodinu motorů v souladu s tímto nařízením odejmuto. Použije se informační postup podle čl. 36 odst. 4.

KAPITOLA X

OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článek 37

Motory, jež se neshodují se schváleným typem

1. Jestliže se motory vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení neshodují se schváleným typem nebo rodinou, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, včetně odejmutí EU schválení typu, jsou-li opatření výrobce nedostatečná, aby zajistil, že vyráběné motory budou uvedeny ve shodu se schváleným typem nebo rodinou. Schvalovací orgán tohoto členského státu uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o přijatých opatřeních.
2. Pro účely odstavce 1 se odchylky od údajů uvedených v certifikátu EU schválení typu nebo ve schvalovací dokumentaci, pakliže tyto odchylky nebyly povoleny v souladu s předpisy kapitoly VI, považují za nedodržení shody se schváleným typem nebo rodinou.

3. Pokud některý schvalovací orgán zjistí, že se motory vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu vydanou v jiném členském státě neshodují se schváleným typem nebo rodinou, může požádat schvalovací orgán, který EU schválení typu udělil, aby ověřil, zda se jednotlivé vyráběné motory i nadále shodují se schváleným typem nebo rodinou. Po obdržení takové žádosti přijme schvalovací orgán, který vydal EU schválení typu, co nejdříve, nejpozději však do tří měsíců ode dne podání žádosti, nezbytná opatření.
4. Schvalovací orgány členských států se do jednoho měsíce vzájemně informují o každém odejmutí EU schválení typu s uvedením důvodů.
5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, popírá existenci neshody, o níž byl uvědomen, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Komise je průběžně informována a v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

Článek 38

Stažení motorů

1. Pokud je výrobce, jemuž bylo uděleno EU schválení typu, povinen v souladu s čl. 20 odst. 1 nařízení (ES) č. 765/2008 stáhnout motory, které již byly uvedeny na trh, bez ohledu na to, zda jsou nebo nejsou instalovanou součástí strojů, protože tyto motory představují závažné porušení tohoto nařízení, pokud jde o ochranu životního prostředí, tento výrobce o tom neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu motoru.
2. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných nápravných opatření, jejichž prostřednictvím závažné porušení uvedené v odstavci 1 odstraní. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená nápravná opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Schvalovací orgány zajistí, aby tato nápravná opatření byla v jejich členských státech účinně provedena.
3. Pokud dotčený schvalovací orgán považuje nápravná opatření za nedostatečná nebo se domnívá, že nebyla provedena dostatečně rychle, neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.

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

Článek 39

Oznámení rozhodnutí a dostupných opravných prostředků

1. Ve veškerých rozhodnutích učiněných na základě tohoto nařízení a ve veškerých rozhodnutích o odmítnutí nebo odejmutí EU schválení typu, o zákazu nebo omezení

uvádění motoru na trh nebo vyžadujících stažení motoru z trhu musí být podrobně uvedeny důvody, na nichž jsou založena.

2. Tato rozhodnutí se oznamují dotčené straně zároveň s poučením o opravných prostředcích, které jsou jí podle platných právních předpisů dotyčného členského státu k dispozici, a o lhůtách pro jejich provedení.

KAPITOLA XI

MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY A POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

Článek 40

Přijímání rovnocenných schválení typu motorů

1. Unie může v rámci svých mnohostranných nebo dvoustranných dohod se třetími zeměmi uznat rovnocennost podmínek nebo ustanovení pro schvalování typu motorů, které jsou stanoveny tímto nařízením, s postupy stanovenými mezinárodními předpisy nebo předpisy třetích zemí.
2. Udělená schválení typu a příslušné označení, jež jsou ve shodě s předpisy EHK OSN či jejich změnami, pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila a jež jsou uvedeny v aktech v přenesené pravomoci, na něž se odkazuje v odst. 4 písm. a), platí ve vztahu k uděleným schválením typu a příslušnému označení, jež jsou ve shodě s tímto nařízením, jako rovnocenná.
3. Schválení typu udělená ve shodě s právními akty Unie, jak je stanoveno v aktech v přenesené pravomoci, na něž se odkazuje v odst. 4 písm. b), platí ve vztahu ke schválením typu uděleným ve shodě s tímto nařízením jako rovnocenná.
4. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, které stanoví:
 - a) seznam předpisů EHK OSN nebo jejich změn, pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila, platných pro EU schválení typu motorů a rodin motorů určených k instalaci v nesilničních pojízdných strojích;
 - b) seznam aktů Unie udělujících schválení typu.

Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 41

Informace určené pro výrobce původních zařízení a konečné uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout výrobcům původních zařízení a konečným uživatelům technické informace obsahující údaje stanovené v tomto nařízení, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.
2. Výrobce zpřístupní výrobcům původních zařízení veškeré příslušné informace a pokyny, které jsou potřebné ke správné instalaci motoru do příslušného stroje, včetně popisu všech zvláštních podmínek nebo omezení spojených s instalací motoru nebo jeho používáním.

3. Výrobci zpřístupní výrobcům původních zařízení veškeré příslušné informace a nezbytné pokyny určené pro konečné uživatele, zejména pokud popisují zvláštní podmínky nebo omezení spojené s používáním motoru.
4. Aniž jsou dotčeny požadavky stanovené v odstavci 3, zpřístupní výrobci výrobcům původních zařízení hodnotu emisí oxidu uhličitého (CO₂), která byla stanovena v rámci postupu EU schválení typu, a poučí výrobce původních zařízení, aby tuto informaci sdělovali konečným uživatelům strojů, do něhož má být motor instalován.
5. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, které stanoví podrobné informace a pokyny, na něž se odkazuje v odstavcích 2, 3 a 4. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 42

Ústřední správní platforma Unie a databáze

1. Komisi zřídí ústřední správní digitální platformu Unie pro výměnu údajů a informací týkajících se EU schválení typů v elektronickém formátu. Tyto platforma bude využívána k výměně údajů a informací mezi schvalovacími orgány či mezi schvalovacími orgány a Komisí, jež bude probíhat v rámci tohoto nařízení.
2. Součástí této ústřední správní digitální platformy Unie bude rovněž databáze, která bude centrálně shromažďovat veškeré důležité informace týkající se EU schválení typů udělovaných v souladu s tímto nařízením a zpřístupňovat je schvalovacím orgánům a Komisi. Tato databáze bude na základě dohody s příslušnými členskými státy propojovat vnitrostátní databáze v rámci jedné ústřední databáze Unie.
3. V návaznosti na provedení odstavců 1 a 2 Komise tuto ústřední správní digitální platformu Unie rozšíří o moduly, jež umožní:
 - a) výměnu údajů a informací, na něž se odkazuje v tomto nařízení, mezi výrobcí, technickými zkušebnami, schvalovacími orgány a Komisí;
 - b) veřejný přístup k některým informacím a údajům, jež se vztahují k výsledkům schvalování typů a zkoušek shodnosti v provozu.
4. Komise je zmocněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů podrobné technické požadavky a postupy, které jsou nezbytnou podmínkou zřízení ústřední správní platformy Unie a databáze uvedené v tomto článku. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 54 odst. 2 do [31. prosince 2016].

KAPITOLA XII

URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

Článek 43

Požadavky na technické zkušebny

1. Určující schvalovací orgány zajistí, aby předtím, než určí technickou zkušebnu podle článku 45, tato technická zkušebna splňovala požadavky stanovené v odstavcích 2 až 9 tohoto článku.
2. Aniž je dotčen čl. 46 odst. 1, zřizuje se technická zkušebna podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.
3. Technická zkušebna musí být třetím subjektem nezávislým na postupech navrhování, výroby, dodávání nebo údržby motoru, jež posuzuje.

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

4. Technická zkušebna ani její nejvyšší vedení a ani pracovníci odpovědní za provádění kategorií činností, které jim byly svěřeny podle čl. 45 odst. 1, nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají nebo udržují motory, které posuzují, a nesmí ani zastupovat strany účastnící se těchto činností. Tím není vyloučeno používání posuzovaných motorů uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových motorů k osobním účelům.

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

5. Technická zkušebna a její zaměstnanci provádějí kategorie činností, které jim byly svěřeny, na nejvyšší úrovni profesionální nedotknutelnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům ani stimulům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, a to zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.
6. Technická zkušebna musí prokázat, že je schopna provádět všechny kategorie činností, jež jí byly svěřeny v souladu s čl. 45 odst. 1, a musí ke spokojenosti schvalovacího orgánu, který ji určil, prokázat, že má:
 - a) pracovníky s odpovídající kvalifikací a specifickými technickými znalostmi a odborným vzděláním a dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů;
 - b) popisy postupů týkajících se kategorií činností, o jejichž svěření se uchází, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;

- c) postupy pro provádění kategorií činností, o jejichž svěřeni se uchází, které řádně zohledňují míru složitosti technologie daného motoru, jakož i to, zda je motor vyráběn v rámci hromadného nebo sériového výrobního procesu; a
- d) prostředky nezbytné k tomu, aby mohla náležitě plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, o jejichž svěřeni se uchází, a aby měla přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

Kromě toho musí určujícím schvalovacím orgánu prokázat, že vyhovuje normám stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatým podle článku 46, jež jsou pro kategorie činností, pro něž je určena, relevantní.

- 7. Musí být zaručena nestrannost technické zkušebny, jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a nedotknutelnost ve vztahu ke kategoriím činností, jejichž výkon jim je svěřen.
- 8. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti týkající se jejích činností, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátními právními předpisy nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.
- 9. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, s výjimkou styku s příslušným určujícím schvalovacím orgánem, nebo pokud to vyžadují právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se uvedený článek provádí. Důvěrné obchodní informace musí být chráněny.

Článek 44

Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben

- 1. Technická zkušebna může zadat některé ze svých činností, jež jí byly svěřeny v souladu s čl. 45 odst. 1, subdodavatelům nebo pobočkám pouze se souhlasem určujícího schvalovacího orgánu.
- 2. Pokud technická zkušebna zadá specifické úkoly související s kategoriemi činností, jež jí byly svěřeny, subdodavatelům nebo pobočkám, zajistí, aby subdodavatel nebo pobočka splnili požadavky stanovené v článku 43, a informuje o tom určující schvalovací orgán.
- 3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené kterýmkoli z jejích subdodavatelů nebo poboček bez ohledu na to, kde jsou usazeny.
- 4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu určujícího schvalovacího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo pobočky a úkolů, které vykonávají.

Článek 45

Určení technických zkušeben

- 1. Technické zkušebny jsou určeny pro jednu nebo více z těchto kategorií činností, v závislosti na oblasti jejich působnosti:
 - a) kategorie A: technické zkušebny, jež provádějí zkoušky uvedené v tomto nařízení ve svých vlastních zařízeních;

- b) kategorie B: technické zkušebny, jež dohlíží na zkoušky uvedené v tomto nařízení, pokud jsou tyto zkoušky prováděny v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí osoby;
 - c) kategorie C: technické zkušebny, jež pravidelně vyhodnocují a sledují postupy výrobce pro kontrolu shodnosti výroby;
 - d) kategorie D: technické zkušebny, jež dohlíží na zkoušky či kontroly nebo je provádějí v rámci dohledu nad shodností výroby.
2. Jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1 může být určen schvalovací orgán.
3. Technické zkušebny ze třetí země, jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 45, mohou být oznámeny pro účely článku 49, pouze pokud je toto schválení technické zkušebny stanoveno v rámci dvoustranné dohody mezi Unií a dotyčnou třetí zemí. To nebrání technické zkušebně zřízené podle vnitrostátního práva členského státu v souladu s čl. 43 odst. 2, aby si zřídila pobočku ve třetích zemích, pokud jsou pobočky přímo řízeny a kontrolovány určenou technickou zkušebnou.

Článek 46

Akreditované interní technické zkušebny výrobce

1. Akreditovaná interní technická zkušebna výrobce může být určena pouze pro činnosti kategorie A s ohledem na technické požadavky, u kterých je v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení umožněno vlastní zkoušení. Uvedená technická zkušebna musí tvořit samostatnou a oddělenou součást daného podniku a nesmí se podílet na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě motorů, jež posuzuje.
2. Akreditovaná interní technická zkušebna musí splňovat následující požadavky:
- a) vedle toho, že je určena schvalovacím orgánem členského státu, musí být akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s normami a postupem uvedeným v článku 47 tohoto nařízení;
 - b) akreditovaná interní technická zkušebna a její zaměstnanci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a dokládají ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;
 - c) akreditovaná interní technická zkušebna a ani její zaměstnanci nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu ke kategoriím činností, jejichž výkon jim byl svěřen;
 - d) akreditovaná interní technická zkušebna poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.
3. Akreditovaná interní technická zkušebna se pro účely článku 49 neoznamuje Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne podnik, jehož tvoří součást, nebo vnitrostátní akreditační subjekt určujícímu schvalovacímu orgánu na žádost tohoto orgánu.
4. Komisi je zmocněna přijímat v souladu s článkem 55 akty v přenesené pravomoci, které stanoví technické požadavky, u nichž je, jak se uvádí v odstavci 1, povoleno vlastní zkoušení. Tyto akty v přenesené pravomoci se přijmou do [31. prosince 2016].

Článek 47

Postupy pro výkonnostní normy a posuzování technických zkušeben

S cílem zajistit, aby tyto zkušebny splňovaly stejně vysokou úroveň výkonnostních norem ve všech členských státech, je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, kterými stanoví normy, jež musí technické zkušebny dodržovat, a postupy pro jejich posuzování v souladu s článkem 48 a jejich akreditaci v souladu s článkem 46.

Článek 48

Posouzení kvalifikace technických zkušeben

1. Určující schvalovací orgán vypracuje hodnotící zprávu prokazující, že technická zkušebna, jež se uchází o poskytování služeb, byla posouzena z hlediska souladu s požadavky tohoto nařízení a akty v přenesené pravomoci přijatými na základě tohoto nařízení. Tato zpráva může zahrnovat certifikát o akreditaci vydaný akreditačním subjektem.
2. Hodnocení, na němž je založena zpráva uvedená v odstavci 1, se provádí v souladu s ustanoveními uvedenými v aktu v přenesené pravomoci přijatém podle článku 55. U hodnotící zprávy se nejméně každé tři roky provede přezkum.
3. Hodnotící zpráva se na požádání zašle Komisi. V takových případech, pokud není hodnocení založeno na certifikátu o akreditaci vydaném vnitrostátním akreditačním orgánem, dokládajícím, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení, předloží určující schvalovací orgán Komisi listinné důkazy dokládající způsobilost technické zkušebny a přijatá opatření, která zajišťují, že je technická zkušebna pravidelně sledována určujícím schvalovacím orgánem a že splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.
4. Schvalovací orgán, jehož záměrem je být určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 45 odst. 2, zdokumentuje shodu formou posouzení, jež provádějí inspektoři nezávislí na činnosti, jež se posuzuje. Tito inspektoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.
5. Akreditovaná interní technická zkušebna musí být v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto článku.

Článek 49

Postupy pro oznámení

1. Členské státy oznámí Komisi u každé technické zkušebny, kterou určily, název, adresu, včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností a také veškeré další změny těchto určení.
2. Technické zkušebny mohou provádět činnosti uvedené v čl. 45 odst. 1 jménem určujícího schvalovacího orgánu, který odpovídá za EU schválení typu pouze tehdy, pokud byly předem oznámeny Komisi v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.
3. Táž technická zkušebna může být určena několika určujícími schvalovacími orgány a oznámena členskými státy těchto schvalovacích orgánů bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, jež budou vykonávat v souladu s čl. 45 odst. 1.
4. Komisi musí být oznámeny jakékoli další relevantní změny týkající se určení.

5. Pokud je třeba při použití aktu v přenesené pravomoci určit zvláštní organizaci nebo způsobilý subjekt provádějící činnost, jež není zahrnuta do činností, na něž se vztahuje čl. 45 odst. 1, je třeba učinit oznámení podle tohoto článku.
6. Komise zveřejní na své internetové stránce seznam technických zkušeben a podrobné údaje o těchto zkušebnách oznámených v souladu s tímto článkem.

Článek 50

Změny týkající se určení

1. Pokud určující schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že určená technická zkušebna již nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Členský stát, který tuto skutečnost technické zkušebně oznámil, neprodleně podá zprávu také Komisi. Komise odpovídajícím způsobem upraví informace zveřejněné podle čl. 49 odst. 6.
2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, učiní určující schvalovací orgán příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se uvedené technické zkušebny buď zpracovány jinou technickou zkušebnou, nebo aby byly na vyžádání k dispozici příslušným určujícím schvalovacím orgánům nebo orgánům pro dozor nad trhem.

Článek 51

Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben

1. Komise prošetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti technické zkušebny nebo o tom, zda technická zkušebna nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou jí uloženy.
2. Členský stát, v němž sídlí určující schvalovací orgán, předloží Komisi na vyžádání veškeré informace týkající se odůvodnění určení nebo toho, že je určení dotčené technické zkušebny nadále platné.
3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo přestala splňovat požadavky na své určení, informuje o tom členský stát, v němž se nachází určující schvalovací orgán, s cílem přijmout ve spolupráci s tímto členským státem nezbytná nápravná opatření, a požádá tento členský stát, aby tato nápravná opatření včetně případného zrušení určení přijal.

Článek 52

Provozní povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny provádějí kategorie činností, pro které byly určeny, jménem určujícího schvalovacího orgánu a v souladu s hodnotícími a zkušebními postupy stanovenými v tomto nařízení a v souvisejících aktech v přenesené pravomoci.
Technické zkušebny dohlížejí na provádění zkoušek potřebných ke schválení nebo kontrol uvedených v tomto nařízení nebo v některém ze souvisejících aktů v přenesené pravomoci nebo tyto činnosti samy provádějí, s výjimkou případů, u

nichž jsou povoleny alternativní postupy. Technické zkušebny nemohou provádět zkoušky, posouzení ani kontroly, k nimž nejsou řádně určeny svým schvalovacím orgánem.

2. Technické zkušebny vždy:
 - a) umožní svým určujícím schvalovacím orgánům, aby při posuzování shody podle potřeby osvědčily způsobilost technické zkušebny, a
 - b) aniž je dotčen čl. 43 odst. 9 a článek 53, poskytnou svému určujícímu schvalovacímu orgánu veškeré informace o svých kategoriích činností spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, které mohou být požadovány.
3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, podá o tom zprávu určujícímu schvalovacímu orgánu, aby tento orgán nařídil výrobcí přijmout vhodná nápravná opatření a aby nevydával certifikát EU schválení typu, dokud nebudou přijata vhodná nápravná opatření v souladu s požadavky schvalovacího orgánu.
4. Pokud technická zkušebna, jež jedná jménem určujícího schvalovacího orgánu, v průběhu monitorování shodnosti výroby po vydání certifikátu EU schválení typu zjistí, že motor již není v souladu s tímto nařízením, podá o tom zprávu svému určujícímu schvalovacímu orgánu. Schvalovací orgán přijme vhodná opatření podle článku 25.

Článek 53

Informační povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny informují určující schvalovací orgán o:
 - a) veškerých zjištěných případech neshody, které mohou vyžadovat odmítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu EU schválení typu;
 - b) všech okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky jejich určení;
 - c) všech žádostech o informace, které obdržely od orgánů pro dozor nad trhem a jež se týkají jejich činností.
2. Na žádost svého určujícího schvalovacího orgánu poskytnou technické zkušebny informace o činnostech, které provádějí v rámci působnosti svého určení, a o jakékoli další prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

KAPITOLA XIII

PROVÁDĚCÍ AKTY A AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

Článek 54

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – motorová vozidla“ zřízený podle čl. 40 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

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

Článek 55

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 3, čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 2, čl. 23 odst. 11, čl. 24 odst. 4, čl. 25 odst. 6, čl. 31 odst. 5, čl. 32 odst. 5, čl. 40 odst. 4, čl. 41 odst. 5, čl. 46 odst. 4 a článku 47 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [vložit datum vstupu v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 3, čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 2, čl. 23 odst. 11, čl. 24 odst. 4, čl. 25 odst. 6, čl. 31 odst. 5, čl. 32 odst. 5, čl. 40 odst. 4, čl. 41 odst. 5, čl. 46 odst. 4 a článku 47 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 3, čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 2, čl. 23 odst. 11, čl. 24 odst. 4, čl. 25 odst. 6, čl. 31 odst. 5, čl. 32 odst. 5, čl. 40 odst. 4, čl. 41 odst. 5, čl. 46 odst. 4 a článku 47 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropská parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

KAPITOLA XIV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 56

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení ze strany hospodářských subjektů nebo výrobců původních zařízení. Učiní všechna nezbytná opatření, aby bylo zajištěno uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do [insert date: 2 years after entry into force] a neprodleně ji informují o jakýchkoli případných změnách těchto ustanovení.
2. K typům porušení nařízení, na které se vztahují sankce, náleží:
 - a) nepravdivá prohlášení, zvláště pak učiněná v průběhu schvalovacích postupů, postupů vedoucích ke stažení schválení nebo postupů týkajících se výjimek;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro EU schválení typu nebo shodnosti v provozu;

- c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení, odmítnutí udělení nebo k odejmutí EU schválení typu;
- d) používání odpojovacích strategií;
- e) odmítnutí zpřístupnit informace;
- f) uvedení motorů, které podléhají schválení, na trh bez tohoto schválení nebo s tímto úmyslem prováděné padělání dokumentů nebo označení;
- g) uvedení přechodných motorů nebo strojů, v nichž jsou tyto motory instalovány, na trh v rozporu s ustanoveními o výjimce;
- h) porušování předpisů omezujících použití motoru, které jsou stanoveny v článku 4;
- i) úpravy motoru, jejichž následkem přestane být motor ve shodě se specifikacemi svého schválení typu;
- j) instalování motoru do stroje k jinému způsobu použití, než je jeho výlučné použití stanovené v článku 4;
- k) uvedení motoru podle čl. 32 odst. 4 na trh za účelem jeho použití v jiném zařízení, než jaké stanoví uvedený článek.

Přechodná ustanovení

1. Aniž jsou dotčena ustanovení kapitol II a III, tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné EU schválení typu, které bylo vydáno před kterýmkoli datem, k němuž byly uvedeny na trh motory uvedené v příloze III.
2. Schvalovací orgány mohou i nadále udělovat schválení typu v souladu s příslušnými právními předpisy, které platí ke dni vstupu tohoto nařízení v platnosti, a to až do uplynutí závazných lhůt pro EU schválení typu motorů uvedených v příloze III.
3. Odchylně od ustanovení tohoto nařízení mohou být motory, které již získaly EU schválení typu podle příslušného právního předpisu platného ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nebo které splňují požadavky stanovené Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (CCNR) a byly v rámci Mannheimské úmluvy o plavbě na Rýně schváleny jako II. etapa CCNR, i nadále uváděny na trh, a to až do doby, kdy mají být uváděny na trh motory uvedené v příloze III.

Vnitrostátní orgány nesmějí v takovém případě zakazovat, omezovat nebo bránit uvádění na trh motorů, které vyhovují schválenému typu.

4. Motory, které ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nepodléhaly schválení typu na úrovni Unie, mohou být i nadále uváděny na trh na základě platných vnitrostátních právních předpisů, pakliže se na ně vztahují, a to až do dne uvedení na trh motorů uvedených v příloze III.
5. Aniž jsou dotčena ustanovení čl. 5 odst. 3 a čl. 17 odst. 2, přechodné motory a případně též stroje, ve kterých jsou tyto přechodné motory nainstalovány, mohou být během přechodného období i nadále uváděny na trh za podmínky, že stroj, ve kterém je přechodný motor nainstalován, má datum výroby starší než 1 rok od začátku tohoto přechodného období.

U motorů kategorie NRE povolí členské státy výrobcům původních zařízení, jejichž celkový roční objem výroby je menší než 50 kusů nesilničních pojízdných strojů vybavených spalovacími motory, prodloužení přechodného období a dvanáctiměsíčního období uvedeného v prvním pododstavci o dalších 12 měsíců. Pro účely výpočtu celkového ročního objemu výroby podle tohoto odstavce se všichni výrobci původních zařízení, které ovládá jedna a táž fyzická či právnická osoba, považují za jednoho výrobce původních zařízení.

6. Na základě ustanovení odstavce 5 mohou být přechodné motory shodné s typy motorů nebo rodinami motorů, jejichž EU schválení typu již podle čl. 29 odst. 2 písm. a) neplatí, uváděny na trh za následujících podmínek:
 - a) na přechodné motory se vztahovalo v době jejich výroby platné EU schválení typu a nebyly uvedeny na trh před skončením platnosti tohoto EU schválení typu; nebo
 - b) ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nebyly přechodné motory na úrovni EU regulovány.
7. Odstavec 6 se použije pouze na období:
 - a) 18 měsíců ode dne, k němuž byly uvedeny na trh motory uvedené v příloze III, v případě uvedeném v prvním pododstavci odstavce 5;

- b) 30 měsíců ode dne, k němuž byly uvedeny na trh motory stanovené v příloze III, v případě uvedeném ve druhém pododstavci odstavce 5.
8. Výrobci zajistí, aby přechodné motory byly opatřeny označením s datem výroby motoru. Tato informace může být připevněna nebo vyznačena na povinném štítku motoru.

Článek 58

Zpráva

1. Do dne 31. prosince 2021 informují členské státy Komisi o používání postupů EU schválení typu stanovených v tomto nařízení.
2. Na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2022 zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 59

Přezkum

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2020 zprávu o
 - a) posouzení dalšího potenciálu snižování emisí znečišťujících látek na základě dostupných technologií a analýzy nákladů a přínosů;
 - b) určení potenciálně významných typů znečišťujících látek, které v současnosti nespádají do působnosti tohoto nařízení.
2. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2025 zprávu o
 - a) používání doložek o výjimkách stanovených v čl. 32 odst. 3 a 4;
 - b) monitorování výsledků emisních zkoušek stanovených v článku 18 a jeho závěrech.
3. Zprávy uvedené v odstavcích 1 a 2 jsou založeny na konzultacích s příslušnými zúčastněnými stranami a zohlední související platné evropské a mezinárodní normy. Ke zprávě jsou případně připojeny legislativní návrhy.

Článek 60

Zrušení

Aniž je dotčen čl. 57 odst. 1 až 4, směrnice 97/68/ES se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2017.

Článek 61

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne 1. ledna 2017.

Ode dne uvedeného v odstavci 1 nesmějí vnitrostátní orgány zamítnout žádost výrobce o udělení EU schválení typu pro nový typ motoru nebo rodinu motorů nebo

zakázat jejich uvedení na trh, pokud tento motor nebo rodina motorů vyhovuje požadavkům stanoveným v kapitolách II, III, IV a VIII.

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*