



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 25. 9. 2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných
pojazdných strojov**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Všeobecný kontext

Do kategórie necestných pojazdných strojov patrí široké spektrum spaľovacích motorov namontovaných v strojoch počnúc ručne držanými zariadeniami, stavebnými strojmi a výrobných súprav až po generátorové agregáty, rušne a plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. Tieto motory významne prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia a sú zodpovedné za približne 15 % emisií oxidu dusnatého (NO_x) a 5 % emisií tuhých častíc v rámci EÚ.

Emisné limity pre tieto motory sú stanovené v smernici 97/68/ES. Hoci bola táto smernica niekoľko raz zmenená, na základe viacerých technických preskúmaní sa dospelo k záveru, že tento právny predpis sa v aktuálnej podobe vyznačuje nedostatkami. Rozsah jej pôsobnosti je nadmieru obmedzený, keďže nezahŕňa niektoré kategórie motorov. Nové emisné fázy boli naposledy zavedené, keď bola smernica zmenená v roku 2004, takže už dlho nezohľadňuje aktuálny technický vývoj. Okrem toho obsahuje nesúlad medzi emisnými limitmi v prípade niektorých kategórií motorov.

Napokon existujú nesporné dôkazy o nepriaznivých účinkoch emisií výfukových plynov naftových motorov a najmä tuhých častíc (t. j. výfukových sadzí z nafty) na zdravie. Jedným z hlavných zistení je, že veľkosť častíc je rozhodujúcim činiteľom spôsobujúcim pozorované účinky na zdravie. Táto otázka sa dá vyriešiť len tak, že limitné hodnoty budú založené na množstve častíc (t. j. limite PN). A preto sa v súlade s vývojom v odvetví cestnej dopravy zdalo primerané zaviesť v prípade väčšiny príslušných kategórií motorov novú emisnú fázu (fázu V), ktorá by popri hmotnostných limitoch častíc zohľadňovala aj limity založené na množstve častíc.

• Dôvody a ciele návrhu

Cieľom návrhu je ochrana ľudského zdravia a životného prostredia, ako aj zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu s motormi v kategórií necestných pojazdných strojov. Jeho cieľom je takisto zohľadniť aspekty týkajúce sa konkurencieschopnosti a súladu.

V súlade s politikou EÚ v oblasti kvality ovzdušia cieľom je postupne znížiť emisie z motorov, ktoré sú uvádzané na trh, a postupom času tak nahradiť staré motory, ktoré viac znečisťujú ovzdušie. Očakáva sa, že výsledkom toho bude veľmi výrazné celkové zníženie emisií, ale zníženie v jednotlivých kategóriách motorov sa bude líšiť v závislosti od stupňa prítomnosti už zavedených osobitných požiadaviek.

Očakáva sa takisto, že návrh zmierni tlak na členské štáty, pokiaľ ide o prijímanie dodatočných regulačných opatrení, ktoré by mohli byť prekážkou vnútorného trhu. Napokon cieľom návrhu je odstrániť prekážky vo vonkajšom obchode pomocou harmonizovaných predpisov a znížením regulačných bariér, ktoré vyplývajú z odlišných emisných požiadaviek. Najmä pokiaľ ide o cieľ viac zosúladiť požiadavky EÚ a USA.

Nakoniec návrh prispieva ku konkurencieschopnosti tohto európskeho priemyselného odvetvia zjednodušením existujúcich právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania, zlepšením transparentnosti a zmiernením administratívneho zaťaženia.

• Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Existujúce emisné požiadavky pre motory necestných pojazdných strojov sú stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch (Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1).

V nadväznosti na technické preskúmanie, ktoré odhalilo viacero podstatných nedostatkov, pripravovaný návrh a jeho vykonávanie a delegované akty prevezmú a zlepšia existujúce požiadavky ustanovené v uvedenom právnom predpise. V porovnaní s existujúcim aktom návrh nariadenia:

- zavedie nové emisné limity, ktoré zohľadňujú technický pokrok a politiky EÚ v oblasti cestnej dopravy, a to s cieľom dosiahnuť ciele EÚ v oblasti kvality ovzdušia;
- rozšíri rozsah pôsobnosti s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu (EÚ a medzinárodného) a minimalizovať riziko narušenia trhu;
- zavedie opatrenia na zjednodušenie správnych postupov a zvýšenie presadzovania pravidiel vrátane podmienok pre lepší dohľad nad trhom.

• Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Cieľom zvažovanej iniciatívy je zvýšiť ochranu životného prostredia aktualizáciou existujúcich emisných limitov a prípadne rozšírením ich rozsahu pôsobnosti. Súčasne sa zameriava na zabezpečenie riadneho fungovania jednotného trhu, pri súčasnom odstránení zbytočného zaťaženia pre spoločnosti, ktoré pôsobia na jednotnom aj medzinárodnom trhu. Preto je úplne v súlade so stratégiou Európa 2020 aj stratégiou EÚ v oblasti trvalo udržateľného rozvoja.

V tejto súvislosti je zvažovaná iniciatíva prepojená s týmito konkrétnejšími politikami a cieľmi:

- šiestym environmentálnym akčným programom EÚ¹, ktorý obsahuje návrh dosiahnuť „úroveň kvality ovzdušia, ktorá nezapríčiní významné negatívne vplyvy a riziká pre ľudské zdravie a životné prostredie“.
- tematickou stratégiou o znečistení ovzdušia², ktorá stanovuje komplexný rámec pre politiku EÚ v oblasti znižovania nepriaznivých vplyvov znečisteného ovzdušia na ľudské zdravie a životné prostredie na obdobie do roka 2020;
- smernicou 2001/81/ES o národných emisných stropoch, ktorá stanovuje právne záväzné limity celkových prípustných emisií pre určité látky znečisťujúce ovzdušie na úrovni členských štátov. Podľa oficiálnych údajov oznámených v rámci tejto smernice 12 členských štátov v roku 2010 prekračovalo tieto limity a napriek určitým zlepšeniam budú problémy týkajúce sa ich plnenia pretrvávať;
- smernicou 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia, ktorá stanovuje právne záväzné limity pre koncentrácie hlavných látok znečisťujúcich ovzdušie, ako sú tuhé častice a oxid dusičitý, v okolitom ovzduší;
- bielou knihou o doprave z roku 2011³, najmä pokiaľ o čistejšiu vnútrozemskú vodnú a železničnú dopravu.

¹ Rozhodnutie č. 1600/2002/ES z 22. júla 2002.

² KOM(2005) 446 z 21. septembra 2005.

³ KOM(2011) 144 z 28. marca 2011.

Prísnejšie požiadavky na spaľovacie motory v necestných pojazdných strojoch by pozitívne prispeli k cieľom všetkých uvedených politík.

Naostatok je návrh takisto prepojený s aktualizáciou priemyselnej politiky z roku 2012⁴ a mohol by významne prispieť k technickej harmonizácii v kontexte obchodných rokovaní medzi EÚ a USA (TTIP).

2. KONZULTÁCIE SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Konzultačné metódy, hlavné cieľové odvetvia a všeobecný profil respondentov

Pri vypracovávaní návrhu konzultovala Komisia so zúčastnenými stranami viacerými spôsobmi:

- Formou otvorenej verejnej internetovej konzultácie, v rámci ktorej boli zohľadnené všetky aspekty tohto návrhu. Odpovede poskytli štátne a regionálne orgány členských štátov EÚ (ministerstvá, agentúry), profesijné združenia, priemyselné spoločnosti, mimovládne organizácie a sociálni partneri.
- Ako sprievodné podujatie k otvorenej verejnej internetovej konzultácii bolo v Bruseli 14. februára 2013 usporiadané vypočutie zainteresovaných strán, do ktorého sa zapojilo približne 80 účastníkov.
- V súvislosti s viacerými štúdiami o posúdení vplyvu, ktoré v minulosti vykonali externí konzultanti, boli zainteresované strany vyzvané, aby predložili svoje príspevky a zaslali k nim pripomienky.
- K prerokovaniu návrhu došlo na viacerých stretnutiach pracovnej skupiny Komisie zloženej z odborníkov na emisie zo strojov (GEME), v ktorej sú zástupcovia priemyselného odvetvia, mimovládnych organizácií, ako členských štátov a Komisie.

Zhrnutie odpovedí a spôsob, akým boli zohľadnené

Otvorená verejná konzultácia sa začala 15. januára 2013 a skončila 8. apríla 2013 (dĺžka trvania 12 týždňov). Na tieto účely bola vytvorená osobitná konzultačná webová stránka⁵ a útvary Komisie pripravili 15-stranový konzultačný dokument s uvedením kľúčových otázok, výsledkov štúdií a možných opatrení. Celkom bolo doručených 69 odpovedí.

Podrobná analýza výsledkov je uvedená v prílohe II k správe o posúdení vplyvu a jednotlivé odpovede je možné si pozrieť na konzultačnej webovej stránke.

• Získavanie a využívanie expertízy

Príslušné vedecké/odborné oblasti

V návrhu sa vyžaduje posúdenie rozdielných možností politiky, ako aj súvisiace hospodárske, spoločenské a environmentálne vplyvy.

Použitá metodika

Komisia vykonala viaceré štúdie a pravidelné konzultácie so zainteresovanými stranami, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť nových limitných hodnôt a potrebu zahrnúť nové fázy pre

⁴ COM(2012) 582 z 10. októbra 2012.

⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm

emisie výfukových plynov na základe technického pokroku. Posúdenie vplyvu vychádza z týchto externých štúdií⁶:

- Technického preskúmania smernice predloženého v dvoch častiach Spoločným výskumným centrom (ďalej len „JRC“), z ktorých časť 1 obsahuje prehľad súpisov emisií v prípade necestných pojazdných strojov. Časť 2 sa okrem iného zameriava na zážihové motory (malé benzínové motory a motory snežných skútrov) a medzinárodným analyzuje súpisy emisií a predaj stavebných a poľnohospodárskych strojov.
- Štúdia o posúdení vplyvu od ARCADIS N.V. posudzuje vplyvy možností politiky vypracovaných v technickom preskúmaní od JRC. Doplnujúca štúdia od rovnakého subdodávateľa sa konkrétne venovala vplyvom na malé a stredné podniky (ďalej len „MSP“). Popri sociálnych a hospodárskych vplyvoch boli v tejto štúdii zhodnotené aj vplyvy na životné prostredie a zdravie.
- V štúdii od Risk & Policy Analysis (RPA) a Arcadis sa hodnotí súčasný príspevok sektora necestných pojazdných strojov k emisiám skleníkových plynov. Štúdia takisto skúma uskutočniteľnosť rozšírenia emisných limitov v prípade motorov s meniteľnými otáčkami a motorov s konštantnými otáčkami a zvažuje sa v nej možnosť zosúladenia limitných hodnôt emisií výfukových plynov s hodnotami USA.
- Štúdia PANTEIA⁷ objednaná GR MOVE analyzuje situáciu v sektoroch vnútrozemskej plavby a posudzuje osobitné opatrenia na zníženie emisií z vnútrozemskej vodnej dopravy.

Pokračovalo sa v práci na posúdení vplyvu, o čom informovala medziútvarová riadiaca skupina, ktorá sa v roku 2013 stretla štyrikrát. K účasti na činnosti tejto skupiny boli vyzvané všetky príslušné útvary Komisie. Analytickú činnosť ďalej podporilo JRC výskumným projektom o účinkoch limitných množstiev častíc v prípade niektorých kategórií motorov.

Prostriedky použité na zverejnenie odborných odporúčaní

Jednotlivé správy o uvedených štúdiách sú k dispozícii na webovej stránke GR pre podnikanie a priemysel.

• Posúdenie vplyvu

Podrobne sa analyzovali tri hlavné možnosti politiky: Každá pozostáva z viacerých čiastkových možností pre kategórie motorov a zariadení, ktoré sú ž obsiahnuté v právnych predpisoch EÚ v oblasti necestných pojazdných strojov, a pre také kategórie motorov a účely ich používania, ktoré by mohli patriť do rozsahu ich pôsobnosti v budúcnosti. Popri scenári nezmenenej politiky medzi tieto možnosti patrí:

Možnosť 2: Zosúladenie s normami USA, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti a limitné hodnoty.

Možnosť 3: V prípade najviac relevantných zdrojov emisií krok smerom k ambicióznym úrovniam sektora cestnej dopravy.

Možnosť 4: Rozsiahlejšie ambície prostredníctvom rozšírených ustanovení v oblasti monitorovania.

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm

⁷ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland_waterways_en.htm

V analytickom návrhu však už bolo zohľadnené, že uprednostnená zvolená možnosť môže byť kombináciou prvkov rozdielnych možností. Analýza nákladov a prínosov bola vykonaná v jednotlivých moduloch, ktoré umožňujú preskúpanie prvkov.

Zvážená boli aj nelegislatívne možnosti (napr. dobrovoľná dohoda s priemyselným odvetvím), ale počítačová analýza dospela k záveru, že takýto prístup by nebol vhodný na dosiahnutie cieľov iniciatívy. Toto rozhodnutie je založené na predpoklade, že ak emisné limity pre motory necestných pojazdných strojov nebudú právne záväzné, pravdepodobne nebudú účinné a nebudú môcť zaručiť rovnaké podmienky pre všetky hospodárske subjekty.

Posúdenie vplyvu bolo výborom pre posudzovanie vplyvu prijaté po jeho predložení 20. novembra 2013.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

• Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Návrh výrazne vylepšuje systém typového schvaľovania motorov necestných pojazdných strojov, pokiaľ ide o technické požiadavky na emisie prijatím prísnejších úrovní, ako aj zavedením viacúrovňového prístupu.

Návrh prostredníctvom delegovaných aktov, s ktorými sa v ňom počíta, podrobne ustanoví nové povinné požiadavky pre fázu V emisných limitov motorov. Delegované akty prijaté na základe tohto návrhu budú okrem iného obsahovať:

- podrobné technické požiadavky skúšobných cyklov;
- postupy vykonávania technickej skúšky a merania;
- podrobné mechanizmy a požiadavky týkajúce sa výnimiek udelených na základe tohto nariadenia;
- podrobné ustanovenia o postupoch typového schvaľovania.

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

• Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, keďže návrh nepatrí do výlučnej právomoci Únie.

Keďže súčasťou návrhu sú zmeny súčasných právnych predpisov EÚ, predmetné otázky môže účinne riešiť len EÚ. Okrem toho ciele politiky nemožno dostatočne dosiahnuť opatreniami členských štátov.

Opatrenie Európskej únie je potrebné, aby sa predišlo vzniku prekážok jednotného trhu, najmä v oblasti motorov necestných pojazdných strojov, ako aj vzhľadom na nadnárodný charakter znečistenia ovzdušia. Hoci účinky hlavných látok znečisťujúcich ovzdušie sú najväčšie blízko zdroja, účinky na kvalitu ovzdušia sa neobmedzujú na miestnu úroveň a cezhraničného znečistenie je tak vážnym environmentálnym problémom, ktorý môže zapríčiniť neúčinnosť riešení na vnútroštátnej úrovni. Riešenie problému znečistenia ovzdušia si vyžaduje zosúladienie opatrení na úrovni EÚ.

Stanovenie emisných limitov a postupov typového schvaľovania na vnútroštátnej úrovni by mohlo vyústiť do zlepenca 28 rozdielnych režimov, čo by predstavovalo závažnú prekážku obchodu v rámci Únie. Okrem toho by takýto zlepenec mohol výrobcom, ktorí pôsobia na viac ako jednom trhu, spôsobiť značnú administratívnu a finančnú záťaž. Ciele zvažovanej iniciatívy preto nemožno dosiahnuť bez opatrení na úrovni EÚ.

Napokon sa očakáva, že harmonizovaný prístup na úrovni EÚ by mal pre výrobcov a koncových používateľov predstavovať nákladovo najefektívnejší spôsob na dosiahnutie zníženia emisií.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Ako je uvedené v posúdení vplyvu, návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov na zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu, pričom zároveň poskytuje vysokú úroveň verejnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

Zjednodušenie regulačného prostredia podstatne prispeje k zníženiu administratívnych nákladov pre vnútroštátne orgány a odvetvie priemyslu.

- **Výber nástrojov**

Navrhované nástroje: nariadenie.

Iné prostriedky by neboli primerané z týchto dôvodov:

Smernica 97/68/EHS bola viackrát podstatným spôsobom zmenená. V záujme zrozumiteľnosti, predvídateľnosti, logickosti a zjednodušenia Komisia navrhuje nahradiť smernicu 97/68/ES nariadením a malým počtom delegovaných a vykonávacích aktov.

Okrem toho sa použitím nariadenia zabezpečí, že príslušné ustanovenia budú priamo uplatniteľné na výrobcov, schvaľovacie úrady a technické služby, a že ich bude možné aktualizovať omnoho rýchlejšie a účinnejšie, aby lepšie zohľadňovali technický pokrok.

Návrh využíva viacúrovňový prístup, ktorý už bol použitý v iných právnych predpisoch v oblasti typového schvaľovania EÚ v oblasti motorových vozidiel. Tento prístup predpokladá vytvorenie právnych predpisov v dvoch krokoch:

- po prvé, Európsky parlament a Rada stanovujú základné ustanovenia v nariadení na základe článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v rámci riadneho legislatívneho postupu;
- po druhé, technické špecifikácie, ktorými sa budú vykonávať základné ustanovenia, sa stanovujú v delegovaných aktoch prijatých Komisiou v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

4. **VPLYV NA ROZPOČET**

Náklady spojené s vytvorením elektronickej databázy na výmenu informácií o typovom schvaľovaní už boli posúdené v štúdiu uskutočniteľnosti⁸, ktorú EHK OSN zadala v júni 2006, pričom v prípade osobných motorových vozidiel už v EÚ existuje Európsky systém výmeny informácií o typových schváleniach (ETAES).

Zatiaľ čo štúdia uskutočniteľnosti nebola vypracovaná na základe verejne prístupnej databázy, stále je možné predpokladať, že posúdenie nákladov na hodnotenie poskytuje odôvodnené údaje o súvisiacich nákladoch.

V štúdiu sa predpokladajú jednorazové počiatkové náklady v rozmedzí 50 000 EUR až 150 000 EUR a prevádzkové náklady vo výške 5 000 EUR až 15 000 EUR mesačne, v závislosti od dĺžky zmluvy s poskytovateľom služieb. Podobný rozsah mesačných nákladov je stanovený na prevádzkovanie prípadnej služby asistenčného centra.

⁸

T-Systems 2006, Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA) Feasibility Study.

5. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

- **Simulácia, skúšobná fáza a prechodné obdobie**

Návrh obsahuje všeobecné a osobitné prechodné obdobia s cieľom poskytnúť výrobcovi motorov a strojov ako aj správny orgán dostatočný časový predstih.

Na účely prechodu od súčasných emisných noriem k novým emisným fázam sa navrhuje novovytvorený prechodný režim, ktorý je z administratívneho hľadiska pre výrobcov motorov a strojov výrazne jednoduchší a zároveň by sa podstatne znížila záťaž pre štátne schvaľovacie úrady.

So zreteľom na monitorovanie emisií z motorov v prevádzke sa navrhujú pilotné programy s cieľom vypracovať vhodné skúšobné postupy.

- **Zjednodušenie**

Návrhom sa zjednodušujú právne predpisy.

Mimoriadne zložitá smernica o emisiách motorov necestných pojazdných strojov s 15 prílohami, ktorá bola zmenená osemkrát bez prepracovania, bude zrušená.

Návrh zabezpečuje zjednodušenie administratívnych postupov pre verejné orgány. Návrh je zahrnutý do viacročného programu Komisie pre aktualizáciu a zjednodušenie *acquis communautaire* a jej legislatívneho pracovného programu pod referenčným číslom 2010/ENTR/001.

- **Zrušenie existujúcich právnych predpisov**

Dôsledkom prijatia návrhu bude zrušenie existujúcich právnych predpisov.

- **Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa týka EHP, a preto by sa mal rozšíriť aj na Európsky hospodársky priestor.

2014/0268 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,
so zreteľom na návrh Európskej komisie,
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁹,
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom¹⁰,

⁹ Ú. v. EÚ L ...

keďže:

- (1) Vnútrotrh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, v rámci ktorého sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tieto účely sa smernicou Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES stanovili opatrenia na zníženie znečisťovania ovzdušia motormi montovanými v necestných pojazdných strojoch¹¹. Je vhodné pokračovať v úsilí o rozvíjanie a fungovanie vnútorného trhu Únie.
- (2) Vnútrotrh by sa mal zakladať na transparentných, jednoduchých a konzistentných pravidlách, ktoré poskytujú právnu istotu a zrozumiteľnosť a z ktorých môžu mať prospech podniky i spotrebitelia.
- (3) S cieľom zjednodušiť a urýchliť jeho prijatie sa zaviedol nový regulačný prístup pre typové schválenie motora v právnych predpisoch Únie. Preto zákonodarcia zodpovedajúcim spôsobom stanovuje základné pravidlá a zásady a splnomocňuje Komisiu prijímať delegované akty týkajúce sa ďalších technických podrobností. Pokiaľ ide o základné požiadavky, toto nariadenie by preto malo ustanoviť len základné ustanovenia o emisiách plyných a tuhých znečisťujúcich látok a splnomocniť Komisiu ustanoviť technické špecifikácie v delegovaných aktoch.
- (4) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013¹² sa už stanovil regulačný rámec v oblasti schvaľovania a dohľadu nad trhom poľnohospodárskych a lesných vozidiel. Vzhľadom na podobnosť týchto oblastí a na pozitívne skúsenosti získané pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 167/2013, mnohé z práv a povinností zavedených týmto nariadením by sa mali zohľadniť pri necestných pojazdných strojoch. Je však nevyhnutné, aby sa prijal samostatný súbor pravidiel, ktoré by v plnej miere zohľadnili osobitné požiadavky na motory inštalované v necestných pojazdných strojoch.
- (5) Toto nariadenie by malo obsahovať základné požiadavky týkajúce sa emisných limitov a postupov EÚ v oblasti typového schvaľovania v prípade motorov inštalovaných do necestných pojazdných strojov. Hlavné prvky príslušných požiadaviek tohto nariadenia sú založené na výsledkoch hodnotenia vplyvu z 20. novembra 2013, ktoré uskutočnila Komisia a v ktorom sa analyzovali rozdielne možnosti porovnaním možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych, bezpečnostných a spoločenských aspektov. V tejto analýze boli zahrnuté aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty. Po porovnaní rôznych možností sa určili a vybrali preferované možnosti, ktoré budú základom tohto nariadenia.
- (6) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá typového schválenia EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu. Na tieto účely by sa mali stanoviť nové emisné limity, aby odzrkadľovali technický pokrok a zabezpečili zblíženie s politikami Únie v oblasti cestných vozidiel, a to s cieľom dosiahnuť ciele Únie v oblasti kvality ovzdušia a zníženia emisií z necestných pojazdných strojov, následkom čoho bude podiel necestných pojazdných strojov na emisiách vo vzťahu cestným vozidlám primeranejší.

¹⁰ Ú. v. EÚ L ...

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch (Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1).

Rozsah pôsobnosti právnych predpisov Únie v tejto oblasti by sa mal rozšíriť s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni a minimalizovať riziko narušenia trhu. Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

- (7) Požiadavky stanovené pre motory necestných pojazdných strojov a pomocné motory pre osobné a nákladné vozidlá by sa mali riadiť zásadami stanovenými v oznámení Komisie z 5. júna 2002 s názvom Akčný plán „Zjednodušenie a zlepšenie regulačného prostredia“.
- (8) V 7. všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie prijatom rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1386/2013/EÚ¹³ sa pripomína, že Únia sa dohodla na dosiahnutí úrovne kvality ovzdušia, ktorá nespôsobuje výrazné negatívne vplyvy a riziká, pokiaľ ide o ľudské zdravie a životné prostredie. V právnych predpisoch Únie sa stanovili príslušné emisné limity pre kvalitu okolitého ovzdušia s cieľom chrániť zdravie ľudí a obzvlášť citlivých jedincov, ako aj vnútroštátne emisné stropy¹⁴. V nadväznosti na svoje oznámenie zo 4. mája 2001, ktorým sa ustanovil program Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE), Komisia 21. septembra 2005 prijala ďalšie oznámenie s názvom Tematická stratégia o znečistení ovzdušia. Jedným zo záverov uvedenej tematickej stratégie je, že na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií z odvetvia dopravy (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), domácností a z odvetví energetiky, poľnohospodárstva a priemyslu. V tejto súvislosti by sa k úlohe znižovania emisií z motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch by sa malo pristupovať ako k súčasť všeobecnej stratégie. Emisné limity fázy V sú jedným z opatrení navrhnutých na zníženie skutočných emisií znečisťujúcich látok z vozidiel v prevádzke, medzi ktoré patria tuhé znečisťujúce látky (PM), ako aj ozónové prekurzory, ako sú napr. oxidy dusíka (NOx) a uhlíkovodíky.
- (9) Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) 12. júna 2012 prostredníctvom Medzinárodnej agentúry pre výskum rakoviny (IARC) preklasifikovala výfukové plyny z dieselových motorov na „karcinogénne pre ľudí“ (skupina 1) na základe dostatočných dôkazov o tom, že vystavenie pôsobeniu týchto plynov sa spája so zvýšeným rizikom rakoviny pľúc.
- (10) Dosahovanie cieľov Únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií z motorov. Z toho dôvodu by výrobcovia mali mať k dispozícii jasné informácie o budúcich hodnotách emisných limitov a primeranú lehotu na ich dosiahnutie a na vývoj potrebných technických zlepšení.
- (11) Pri stanovovaní emisných limitov je dôležité zohľadniť ich vplyv na konkurencieschopnosť trhov a výrobcov, na priame a nepriame náklady, ktoré vznikajú pri podnikateľskej činnosti, a ich prínosy, ktoré vznikajú na základe stimulácie inovácií, zlepšovania kvality ovzdušia, znižovania nákladov na zdravotnú starostlivosť a zvyšovania dĺžky života.
- (12) Emisie z motorov necestných pojazdných strojov sa významným spôsobom podieľajú na celkových emisiách niektorých škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie

¹³ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1386/2013/EÚ z 20. novembra 2013 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 „Dobrá život v rámci možností našej planéty“ (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 171).

¹⁴ Rozhodnutie č. 1600/2002/ES; Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).

vyvolaných ľudskou činnosťou. Motory, ktoré sa v značnej miere podieľajú na znečistení ovzdušia oxidmi dusíka (NO_x) a tuhými časticami (PM), by mali patriť do pôsobnosti nových pravidiel pre emisné limity.

- (13) Komisia by mala pravidelne preskúmať emisie, ktoré zatiaľ nie sú právne upravené a ktoré vznikajú v dôsledku rozsiahlejšieho používania nových palivových zmesí, technológií motorov a systémov regulácie emisií. Komisia by mala tiež podľa potreby predložiť návrh Európskemu parlamentu a Rade s cieľom tieto emisie právne upraviť.
- (14) Je potrebné podporovať zavádzanie vozidiel na alternatívne palivá, ktoré môžu mať nízke emisie tuhých častíc a NO_x. Preto by sa mali limitné hodnoty pre všetky uhlíkovodíky prispôbiť, aby sa zohľadnili emisie iných ako metánových uhlíkovodíkov a metánu.
- (15) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých znečisťujúcich látok (veľkosť maximálne 0,1 µm) by Komisia mala byť splnomocnená prijať okrem v súčasnosti používaného prístupu na základe hmotnosti aj prístup, ktorý sa zakladá na množstve. Prístup k emisiám založený na množstve by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc (Particulate Measurement Programme – PMP) Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.
- (16) Na dosiahnutie týchto environmentálnych cieľov treba poukázať na to, že limity hodnôt množstva tuhých častíc by sa mali určiť s prihliadnutím na najvyššie úrovne výkonu, ktoré možno v súčasnosti dosiahnuť s použitím filtrov tuhých častíc uplatnením najlepších dostupných technológií.
- (17) Komisia by mala v rámci skúšobných postupov prijať celosvetové harmonizované skúšobné cykly, ako základ právnych predpisov EÚ v oblasti typového schvaľovania emisií. Takisto by sa malo zvážiť použitie prenosných systémov na meranie emisií, ktorých účelom bude monitorovanie skutočných hodnôt emisií vozidiel v prevádzke.
- (18) S cieľom lepšie regulovať skutočné emisie z vozidiel v prevádzke a s cieľom pripraviť proces zhody v prevádzke by sa mala v primeranom časovom horizonte prijať skúšobná metodika v oblasti monitorovania pomeru emisií založeného na používaní prenosných systémov merania emisií.
- (19) Správne fungovanie systému dodatočnej úpravy, a to predovšetkým v prípade NO_x, je základnou požiadavkou na splnenie stanovených limitov emisií znečisťujúcich látok. V tejto súvislosti by sa mali zaviesť opatrenia, ktoré by zaručili riadne fungovanie systémov založených na používaní činidla.
- (20) Uvádzanie na trh v členských štátoch by sa malo povoliť pre motory, ktoré sú v súlade s novými emisnými limitmi a postupmi typového schvaľovania EÚ a patria do rozsahu ich pôsobnosti. Na tieto motory by sa nemala vzťahovať žiadna iná vnútroštátna emisná požiadavka. Členský štát, ktorý udeľuje schválenia, by mal prijať potrebné opatrenia, ktorými sa zaistí overenie identifikácie motorov vyrobených v rámci každého typového schválenia EÚ.
- (21) Mal by sa udeliť obmedzený počet výnimiek, aby uspokojili osobitné potreby súvisiace s ozbrojenými silami, logistickými obmedzeniami dodávok, skúšaním prototypov a používaním strojových zariadení vo výbušnom prostredí.

- (22) Povinnosti vnútroštátnych orgánov stanovené v ustanoveniach tohto nariadenia o dohľade nad trhom sú konkrétnejšie ako príslušné ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008¹⁵.
- (23) Ustanovený príslušný orgán alebo náležite kvalifikovaná technická služba určená na tieto účely by mala výrobcov pravidelne kontrolovať s cieľom zabezpečiť správne vykonávanie a riadne fungovanie postupu monitorovania zhody výroby, ktorý je jedným zo základných kameňov systému typového schválenia EÚ.
- (24) Únia je zmluvnou stranou Dohody Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo používané na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie schválení udelených na základe týchto predpisov (ďalej len „revidovaná dohoda z roku 1958“).
- (25) V dôsledku toho predpisy EHK OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ku ktorým Únia pristúpila, pri uplatňovaní rozhodnutia 97/836/ES, mali byť uznané ako rovnocenné typovým schváleniam EÚ udeleným na základe tohto nariadenia. Komisia by preto mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom určiť, ktoré predpisy EHK OSN sa budú uplatňovať na typové schválenia EÚ.
- (26) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁶.
- (27) S cieľom doplniť toto nariadenie o ďalšie technické podrobnosti by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o rady motorov, neoprávnené zásahy, monitorovanie pomeru emisií motorov v prevádzke, technické skúšky a postupy merania, zhodu výroby, samostatnú dodávku systému dodatočnej úpravy výfukového plynu motora, motory na skúšanie v teréne, motory na použitie v nebezpečnom prostredí, rovnocennosť typových schválení motora, informácie pre výrobcov pôvodného zariadenia a koncových používateľov, vlastné skúšanie, normy a posudzovanie technických služieb, motory výlučne a čiastočne spaľujúce plynné palivo, meranie množstva tuhých častíc a skúšobné cykly. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (28) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá o sankciách za porušenie tohto nariadenia a zabezpečiť, aby sa vykonávali. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (29) S cieľom zohľadniť aktuálny technický pokrok a najnovšie zistenia v oblasti výskumu a inovácií, vhodné je identifikovať ďalšie možnosti zníženia emisií znečisťujúcich látok z motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch. Tieto posúdenia by mali zameriavať na tie kategórie motorov, ktoré sú prvýkrát zahrnuté do rozsahu

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

pôsobnosti tohto nariadenia a tých motorov, v prípade ktorých sa hodnoty emisných limitov podľa tohto nariadenia nemenia.

- (30) V záujme zrozumiteľnosti, predvídateľnosti, racionálnosti a zjednodušenia a s cieľom znížiť zaťaženie výrobcov motorov a strojov by toto nariadenie malo obsahovať iba obmedzené množstvo vykonávacích etáp pri zavádzaní nových úrovni emisii a postupov typového schvaľovania. Včasné vymedzenie požiadaviek je nevyhnutné na zabezpečenie dostatočného predstihu pre výrobcov, aby mohli vyvíjať, skúšať a zavádzať technické riešenia pre sériovo vyrábané motory a pre výrobcov a schvaľovacie úrady v členských štátoch, aby mohli zaviesť potrebné administratívne systémy.
- (31) Smernica 97/68/EHS bola viackrát podstatným spôsobom zmenená. V záujme zrozumiteľnosti, predvídateľnosti, logickosti a zjednodušenia by sa smernica 97/68/ES mala nahradiť nariadením a malým počtom delegovaných a vykonávacích aktov. Použitím nariadenia by sa malo zabezpečiť, že príslušné ustanovenia budú priamo uplatniteľné na výrobcov, schvaľovacie úrady a technické služby, a že ich bude možné aktualizovať omnoho rýchlejšie a účinnejšie, aby lepšie zohľadňovali technický pokrok.
- (32) Dôsledkom uplatňovania nového regulačného systému zavedeného týmto nariadením by sa smernica 97/68/ES mala zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2017. Uvedený dátum by mal priemyselnému odvetviu poskytnúť dostatočný čas na prispôbenie sa novým ustanoveniam tohto nariadenia, technickým špecifikáciám a administratívnym požiadavkám, ktoré budú stanovené v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.
- (33) Keďže ciele tohto nariadenia, a to stanovenie harmonizovaných pravidiel vzťahujúcich sa na administratívne a technické požiadavky, ktoré sa týkajú emisných limitov a postupov typového schvaľovania EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na ich rozsah a dôsledky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

Toto nariadenie stanovuje limity emisií plyných znečisťujúcich látok a tuhých častíc a administratívne a technické požiadavky na typové schválenie EÚ pre všetky typy motorov a rady motorov uvedených v článku 2 ods. 1.

Týmto nariadením sa takisto stanovujú požiadavky na dohľad nad trhom s motormi montovanými alebo určenými na montáž do necestných pojazdných strojov, ktoré podliehajú typovému schváleniu EÚ.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na všetky motory uvedené v článku 4, ktoré sú montované alebo určené na montáž do necestných pojazdných strojov, s výnimkou motorov určených na vývoz do tretích krajín.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na motory:
 - a) na pohon vozidiel v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES¹⁷;
 - b) na pohon poľnohospodárskych a lesných vozidiel v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 167/2013¹⁸;
 - c) stacionárnych strojov;
 - d) námorných plavidiel, v prípade ktorých sa vyžadujú platné osvedčenia o námornej plavne alebo bezpečnosti;
 - e) na pohon plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy s čistým výkonom menším ako 37 kW;
 - f) rekreačných plavidiel v zmysle vymedzenia v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2013/53/EÚ¹⁹;
 - g) lietadiel;
 - h) akékoľvek rekreačných vozidiel, s výnimkou snežných skútrov, terénnych vozidiel (ATV) a vozidiel typu side-by-side;
 - i) vozidiel a strojov určených výlučne na používanie v pretekoch;
 - j) zmenšených modelov alebo zmenšených kópiách vozidiel alebo strojov, ak je čistý výkon týchto modelov alebo kópií majú menší ako 19 kW.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1).

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/53/EÚ z 20. novembra 2013 o rekreačných plavidlách a vodných skútroch a o zrušení smernice 94/25/ES (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 90).

1. „necestný pojazdný stroj“ je každý pojazdný stroj, prepraviteľné zariadenie alebo vozidlo s karosériou alebo bez nej, ktoré nie sú určené na použitie na prepravu cestujúcich alebo tovarov po ceste. Jeho súčasťou sú strojné zariadenia namontované na podvozku vozidla určeného na prepravu cestujúcich alebo tovarov po ceste;
2. „typové schválenie EÚ“ je postup, ktorým schvaľovací úrad potvrdzuje, že typ motora alebo rad motorov spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tohto nariadenia;
3. „plynné znečisťujúce látky“ sú oxid uhoľnatý (CO), uhl'ovodíky (HC) a oxidy dusíka (NO_x), pričom oxidy dusíka sú oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO₂) vyjadrený ako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂);
4. „tuhé častice (PM)“ sú každý materiál zachytený na špecifikovanom filtrovacom médiu po zriadení výfukových plynov motora čistým filtrovaným vzduchom pri teplote najviac 325 K (52°C);
5. „množstvo tuhých častíc (PN)“ je množstvo tuhých častíc s priemerom väčším ako 23 nm;
6. „motor“ je menič energie s výnimkou plynových turbín, v ktorých sa spaľovanie paliva uskutočňuje v obmedzenom priestore, generuje rozpínave plyny, ktoré sa priamo používajú na zabezpečenie mechanického pohonu, pre ktorý môže byť udelené typové schválenie EÚ. Zahŕňa systém regulácie emisií a komunikačné rozhranie (hardvér a správy) medzi elektronickou riadiacou jednotkou resp. jednotkami motora (ECU) a akoukoľvek inou hnacou jednotkou alebo riadiacou jednotkou vozidla, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s kapitolami II a III;
7. „typ motora“ je špecifikácia motorov, ktoré sa nelíšia v základných vlastnostiach motora;
8. „rad motorov“ je výrobcom zostavená skupina typov motorov, ktorá na základe ich návrhu vykazuje podobné emisné charakteristiky výfukových plynov a ktoré spĺňajú príslušné limitné hodnoty emisií;
9. „základný motor“ je motor vybraný z radu motorov takým spôsobom, že jeho emisné charakteristiky sú reprezentatívne pre daný rad motorov;
10. „vznetový motor“ je motor, ktorý pracuje na princípe vznietenia paliva kompresným teplom;
11. „zážihový motor“ je motor, ktorý pracuje na princípe zážihového zapalovania;
12. „dvojpalivový motor“ je motorový systém navrhnutý na prevádzku s využitím kvapalného a plynného paliva súčasne, pričom obidve palivá sa merajú osobitne a spotrebované množstvo jedného z palív vo vzťahu k druhému sa môže meniť v závislosti od prevádzky;
13. „jednopalivový motor“ je motor, ktorý nie je dvojpalivovým motorom, v zmysle vymedzenia v bode 12);
14. „kvapalné palivo“ je palivo, ktoré je v tekutom stave za štandardných podmienok okolitého prostredia²⁰;
15. „plynné palivo“ je akékoľvek palivo, ktoré je úplne v plynnom stave za štandardných podmienok okolitého prostredia²⁰;

²⁰ 298 K, celkového okolitého tlaku 101,3 kPa;

16. „pomer plynu voči energii (GER)“ je v prípade dvojpalivového motora pomer obsahu energie plynného paliva k obsahu energie v oboch palivách; V prípade jednopalivových motorov je pomer plynu voči energii je podľa druhu paliva definovaný ako buď 1 alebo 0;
17. „motor s meniteľnými otáčkami“ je motor, ktorý nie je motorom s konštantnými otáčkami v zmysle vymedzenia v bode 18);
18. „motor s konštantnými otáčkami“ je motor, ktorého typové schválenie je obmedzené na prevádzku pri konštantných otáčkach, s výnimkou motorov, v ktorých je odstránená alebo zablokovaná funkcia regulácie konštantných otáčok. Motor s konštantnými otáčkami môže byť vybavený voľnobežnými otáčkami, ktoré možno využiť počas spúšťania alebo vypínania. Motor s konštantnými otáčkami môže byť vybavený regulátorom, ktorý možno nastaviť na alternatívne otáčky, ak je motor v pokoji;
19. „prevádzka pri konštantných otáčkach“ je činnosť motora s regulátorom otáčok, ktorý automaticky reguluje požiadavku obsluhy na zachovanie otáčok motora aj pri zmene zaťaženia;
20. „ručný zážihový motor“ je zážihový motor, ktorý spĺňa aspoň jednu z týchto požiadaviek:
 - a) používa sa v zariadení, ktoré je obsluhujúcou osobou nosené počas celého výkonu jeho určenej funkcie resp. funkcií;
 - b) používa sa v zariadení, ktoré je na vykonanie určenej funkcie resp. funkcií prevádzkované vo viacerých polohách, ako je napríklad zhora nadol alebo postranne;
 - c) motor sa musí používať v zariadení, ktorého celková čistá hmotnosť motora a vybavenia je menšia ako 20 kg a spĺňa aspoň jednu z týchto podmienok:
 - i) obsluhujúca osoba musí počas výkonu funkcie resp. funkcií zariadenie podopierať alebo ho prípadne nosiť;
 - ii) obsluhujúca osoba musí počas výkonu funkcie resp. funkcií zariadenia, zariadenie podopierať alebo riadiť jeho polohu;
 - iii) používa sa v generátore alebo čerpadle;
21. „hnací motor“ je motor určený na to, aby priamo alebo nepriamo poháňal určitý typ necestného pojazdného stroja podľa vymedzenia v bode 1);
22. „pomocný motor“ je motor montovaný alebo určený na montáž v alebo na necestný pojazdný stroj, ktorý nie je hnacím motorom;
23. „čistý výkon“ je výkon motora dosiahnutý na skúšobnom zariadení na konci kľukového hriadeľa alebo jeho ekvivalent meraný v súlade s metódou merania výkonu spaľovacích motorov uvedených v predpise EHK OSN č. 120 pomocou referenčného paliva uvedeného v článku 24 ods. 2;
24. „referenčný výkon“ je čistý výkon, ktoré sa používa na stanovenie príslušných limitných hodnôt emisií motora;
25. „menovitý čistý výkon“ je čistý výkon pri menovitých otáčkach, stanovený výrobcom;
26. „maximálny čistý výkon“ je maximálna hodnota čistého výkonu na nominálnej krivke výkonu pri plnom zaťažení pre daný typ motora;

27. „menovité otáčky“ sú otáčky motora, pri ktorých sa podľa vyhlásenia výrobcu, dosahuje menovitý výkon;
28. „dátum výroby motora“ je dátum (vyjadrený ako mesiac a rok), kedy motor prejde poslednou kontrolou po opustení výrobnéj linky a je pripravený na dodanie alebo uskladnenie;
29. „prechodné obdobie“ je prvých osemnásť mesiacov od povinnej realizácie fázy V, ako je uvedené v článku 17 ods. 2;
30. „prechodný motor“ je motor, ktorého dátum výroby sa nachádza pred dátumami uvedenie motorov na trh uvedených v článku 17 ods. 2 a ktorý spĺňa tieto požiadavky:
- a) je v zhode s najnovšími príslušnými limitnými hodnotami emisií vymedzenými v príslušných právnych predpisoch platných v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, alebo
 - b) nie je právne upravený na úrovni Únie ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia;
31. „dátum výroby stroja“ je rok uvedený na povinnom označení stroja alebo v prípade absencie povinného označenia rok, v ktorom stroj prejde poslednou kontrolou po opustení výrobnéj linky;
32. „plavidlo pre vnútrozemské vodné cesty“ je plavidlo, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2006/87/ES;
33. „generátorový agregát“ je samostatný necestný pojazdný stroj, ktorý nie je súčasťou hnacej sústavy a predovšetkým je určený na výrobu elektrickej energie;
34. „stacionárny stroj“ je strojové zariadenie, ktoré sú určené na trvalú montáž na jednom mieste pri jeho prvom použití a nie je určený na prepravu, na ceste alebo inak, s výnimkou prepravy od miesta výroby na miesto prvej inštalácie;
35. „napevno namontované“ je skrutkami alebo iným spôsobom účinné pripevnenie tak, že sa nedá odstrániť bez použitia náradia alebo vybavenia, k základu alebo alternatívne obmedzeniu určenému na to, aby zaistilo prevádzku motora na jedinom mieste v rámci budovy, konštrukcie, objektu alebo zariadenia;
36. „zmenšený model alebo kópia“ je model alebo kópia stroja alebo vozidla, ktoré je na rekreačné účely vyrobené v menšej mierke ako originál;
37. „snežný skúter“ je samohybný stroj, ktorý je určený na prepravu v terénne predovšetkým na snehu, poháňaný pomocou pásov, ktoré sú v kontakte so snehom, a riadený lyžou alebo lyžami v kontakte so snehom, a jeho pohotovostná hmotnosť je maximálne 454 kg (vrátane štandardného vybavenia, chladiacej kvapaliny, mazadiel, paliva, náradia a vodiča s hmotnosťou 75 kg, ale bez doplnujúceho príslušenstva);
38. „terénne vozidlo (ATV)“ je motorizované vozidlo poháňané motorom, určené predovšetkým na jazdu po nespevnených povrchoch pomocou štyroch alebo viac kolies s nízkotlakovými pneumatikami, so sedadlom len pre vodiča na obkročné sedenie alebo sedadlom pre vodiča na obkročné sedenie a sedadlom pre maximálne jedného spolujazdca a riadidlami na riadenie;
39. „vozidlo typu side-by-side (SBS)“ je vozidlo s vlastným pohonom, ovládané obsluhujúcou osobou, bez možnosti kĺbového pohybu, určené predovšetkým na jazdu po nespevnených povrchoch pomocou štyroch alebo viac kolies, s vlastnou minimálnou pohotovostnou hmotnosťou 300 kg (vrátane štandardného vybavenia, chladiacej

kvapaliny, mazadiel, paliva, náradia a vodiča s hmotnosťou 75 kg, ale bez doplňujúceho príslušenstva) a maximálnou konštrukčnou rýchlosťou 25 km/h alebo viac; Okrem toho je navrhnuté na prepravu osôb a/alebo nákladu a na tlačenie a ťahanie zariadení a riadené iným riadiacim zariadením ako riadidlami, určené na rekreačné alebo úžitkové účely, a nesmie prepravovať viac ako 6 osôb vrátane vodiča, ktoré sedia vedľa seba na jednom alebo viacerých neobkročných sedadlách;

40. „motorový vozeň“ je železničné vozidlo, ktoré je navrhnuté tak, aby buď priamo pomocou vlastných kolies alebo nepriamo pomocou kolies ostatných železničných vozidiel poskytovalo hnaciu silu vlastnému pohonu, a ktoré je osobitne konštruované na prepravu tovaru alebo cestujúcich alebo tovaru aj cestujúcich, a nie je rušňom;
41. „rušeň“ je železničné vozidlo navrhnuté tak, aby buď priamo pomocou vlastných kolies alebo nepriamo pomocou kolies ostatných železničných vozidiel zabezpečoval pohon na vlastný pohon a na pohon ostatných železničných vozidiel, ktoré sú konštruované na prepravu nákladu, cestujúcich a iného vybavenia, pričom rušeň nie je konštruovaný ani určený na prepravu nákladu alebo cestujúcich (s výnimkou tých, ktorí ho obsluhujú);
42. „pomocné železničné vozidlo“ je železničné vozidlo, ktoré nie je motorový vozeň podľa vymedzenia bodu 40) ani rušeň podľa vymedzenia bodu 41), vrátane, ale nielen, železničného vozidla osobitne navrhnutého na vykonávanie údržby, stavebných prác alebo zdvíhacích činností súvisiacich s traťou alebo inou železničnou infraštruktúrou;
43. „železničné vozidlo“ je typ necestného pojazdného stroja, ktorý je prevádzkovaný výlučne na železničných tratiach;
44. „sprístupnenie na trhu“ je každá dodávka motora podľa vymedzenia bodu 6) určeného na distribúciu alebo použitie na trhu Únie v rámci obchodnej činnosti, či už odplatne alebo bezodplatne;
45. „uvedenie na trh“ je prvé sprístupnenie motora na trhu Únie podľa vymedzenia bodu 6);
46. „výrobca“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá je voči schvaľovaciemu úradu zodpovedná za všetky aspekty procesu typového schválenia EÚ motora alebo povoľovania, za zabezpečenie zhody výroby a aj za otázky dohľadu nad trhom týkajúce sa vyrábaných motorov bez ohľadu na to, či je priamo zapojená do všetkých stupňov konštrukcie a výroby motora, ktorý sa je predmetom schvaľovacieho procesu;
47. „zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba so sídlom v Únii, ktorá je riadne vymenovaná výrobcom, aby ho zastupovala v záležitostiach týkajúcich sa schvaľovacieho úradu alebo orgánu dohľadu nad trhom a konala v mene výrobcu v záležitostiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;
48. „dovozca“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorá uvádza na trh motor podľa vymedzenia bodu 6) z tretej krajiny, bez ohľadu na to, či už motor je alebo nie je namontovaný v strojných zariadeniach;
49. „distribútor“ je každá fyzická alebo právnická osoba v dodávateľskom reťazci s výnimkou výrobcu alebo dovozcu, ktorá na trhu sprístupňuje motor podľa vymedzenia bodu 6);
50. „hospodársky subjekt“ je výrobca podľa vymedzenia bodu 46), zástupca výrobcu podľa vymedzenia bodu 47), dovozca podľa vymedzenia bodu (48) alebo distribútor podľa vymedzenia bodu 49);
51. „výrobca pôvodného zariadenia (OEM)“ je výrobca necestných pojazdných strojov;

52. „schvaľovací úrad“ je orgán členského štátu ustanovený alebo určený členským štátom a oznámený Komisii členským štátom, kompetentný vo všetkých oblastiach schvaľovania typu motora alebo radu motorov, v procese povoľovania, vydávania a v prípade potreby odnímania osvedčení o schválení či ich zamietnutia, slúžiaci ako kontaktný bod pre schvaľovacie úrady ostatných členských štátov, na určovanie technických služieb a zabezpečenie plnenia povinností výrobcu týkajúcich sa zhody výroby;
53. „technická služba“ je organizácia alebo orgán určený schvaľovacím úradom členského štátu ako skúšobné laboratórium na vykonávanie skúšok alebo ako orgán posudzujúci zhodu na vykonávanie počiatočného posudzovania a iných skúšok alebo kontrol v mene schvaľovacieho úradu, pričom je možné, aby tieto funkcie vykonával sám schvaľovací úrad;
54. „dohľad nad trhom“ sú činnosti a opatrenia vnútroštátnych orgánov, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby na trhu sprístupnené motory boli v súlade s požiadavkami stanovenými v príslušných harmonizačných právnych predpisoch Únie a aby neohrozovali zdravie, životné prostredie ani inú oblasť ochrany verejného záujmu;
55. „orgán dohľadu nad trhom“ je orgán členského štátu zodpovedný za vykonávanie dohľadu nad trhom na svojom území;
56. „vnútroštátny orgán“ je schvaľovací úrad alebo ktorýkoľvek iný orgán zapojený do dohľadu nad trhom, hraničnej kontroly alebo uvádzania na trh v členskom štáte, pokiaľ ide o motory montované v necestných pojazdných strojoch;
57. „koncový používateľ“ je každá fyzická alebo právnická osoba iná, ako výrobca, výrobca pôvodného zariadenia, dovozca alebo distribútor, ktorý je zodpovedný za prevádzku motora montované v určitom type necestných pojazdných strojov;
58. „informačný dokument“ je dokument stanovujúci, ktoré informácie má predložiť žiadateľ;
59. „informačná zložka“ je celá zložka alebo súbor údajov, výkresov, fotografií atď., dodaných žiadateľom technickej službe alebo schvaľovaciemu úradu;
60. „informačný zväzok“ je informačná zložka so všetkými skúšobnými protokolmi alebo inými dokumentmi, ktoré technická služba alebo schvaľovací úrad priložil k informačnej zložke pri plnení svojich úloh;
61. „register k informačnému zväzku“ je dokument, v ktorom je uvedený obsah informačného zväzku, vhodne očíslovaný alebo inak označený v záujme jasnej identifikácie všetkých strán;
62. „vypínacia (alebo rušiaca) stratégia“ je stratégia regulácie emisií, ktorá znižuje účinnosť regulovania emisií v rámci prevádzkových podmienok motora alebo podmienok okolia, v ktorých pracuje motor, ktoré sa vyskytujú buď počas normálnej prevádzky stroja alebo mimo skúšobných postupov typového schvaľovania EÚ;
63. „systém regulácie emisií“ je akékoľvek zariadenie, systém alebo konštrukčný prvok, ktorý reguluje alebo znižuje emisie;
64. „palivový systém“ sú všetky komponenty zapojené do dávkovania a zmiešavania paliva;
65. „elektronická riadiaca jednotka“ je elektronické zariadenie motora, ktoré je súčasťou systému regulácie emisií a využíva údaje zo snímačov motora na riadenie parametrov motora;

66. „systém dodatočnej úpravy výfukových plynov“ je katalyzátor, filter tuhých častíc, systém na zníženie emisií NO_x, kombinovaný filter tuhých častíc na zníženie emisií NO_x alebo akékoľvek iné zariadenie na znižovanie emisií, ktoré je súčasťou systému na reguláciu emisií, ale je inštalovaný za výfukovými ventilmi motora, s výnimkou recirkulácie výfukových plynov (EGR) a turbodúchadiel;
67. „recirkulácia výfukových plynov (EGR)“ je technológia, ktorá je súčasťou systému regulácie emisií a znižuje emisie odvádzaním výfukových plynov vyvedených zo spaľovacej komory resp. komôr späť do motora, aby sa zmiešali s privádzaným vzduchom pred spaľovaním alebo počas spaľovania, s výnimkou využitia časovania ventilov na zvýšenie množstva zvyškového výfukového plynu v spaľovacej komore resp. komorách, ktorý sa zmiešal s privádzaným vzduchom pred spaľovaním alebo počas spaľovania;
68. „neoprávnený zásah“ je znefunkčnenie, úprava alebo zmena systému regulácie emisií motora vrátane akýchkoľvek softvérových alebo iných logických riadiacich prvkov týchto systémov, ktoré či už zámerne alebo nie zhoršujú emisné charakteristiky motora;
69. „skúšobný cyklus“ je séria skúšobných krokov s definovanými otáčkami a krútiacim momentom, ktorú má počas skúšky motor dodržať v ustálenom stave alebo v nestálych prevádzkových podmienkach;
70. „ustálený skúšobný cyklus“ je skúšobný cyklus, pri ktorom sa otáčky motora a krútiaci moment udržiavajú na určitom nastavení menovitých konštantných hodnôt. Skúšky v ustálenom stave sú buď skúšky v nespojitom režime alebo skúšky s odstupňovaným modálnym cyklom;
71. „nestály skúšobný cyklus“ je skúšobný cyklus pozostávajúci zo série normalizovaných otáčok a hodnôt krútiaceho momentu, ktoré sa v čase menia každú sekundu;
72. „vlastné skúšanie výrobcu“ je vykonávanie skúšok v jeho vlastných zariadeniach, záznam výsledkov skúšok a predloženie správy zahŕňajúcej závery schvaľovaciemu úradu výrobcom určeným ako technická služba s cieľom posúdiť zhodu s určitými požiadavkami;
73. „kľuková skriňa“ je vnútorný alebo vonkajší uzavretý priestor motora, ktorý je spojený s olejovou nádržou vnútorným alebo vonkajším potrubím, cez ktoré môžu unikať plyny a výpary;
74. „regenerácia“ je udalosť, počas ktorej sa menia úrovne emisií, pričom sa obnovuje činnosť dodatočnej úpravy výfukových plynov, pričom sa klasifikuje ako nepretržitá regenerácia alebo zriedkavá (periodická) regenerácia;
75. „čas životnosti emisií“ je počet hodín, ktorý sa používa na určovanie faktorov zhoršenia;
76. „faktory zhoršenia“ je súbor faktorov, ktoré určujú vzťah medzi emisiami na začiatku a na konci času životnosti emisií;
77. „virtuálne skúšanie“ sú počítačové simulácie aj výpočty vykonané s cieľom preukázať úroveň výkonnosti motora ako pomôcka pri prijímaní rozhodnutí bez potreby použiť fyzický motor;
78. „zariadenie s medziláhlými otáčkami“ je zariadenie pre iné zážihové motory ako ručné zážihové motory, v prípade ktorých je namontovaný motor určený na prevádzku pri otáčkach výrazne pod úrovňou 3 600 ot/min;

79. „zariadenie s menovitými otáčkami“ je zariadenie pre iné zážihové motory ako ručné zážihové motory, v prípade ktorých je namontovaný motor určený na prevádzku pri menovitých otáčkach, ktoré sú menovite na úrovni 3 600 ot/min a viac;

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 55, pokiaľ ide o podrobné technické špecifikácie vymedzení pojmov uvedených v bodoch 7), 8), 19), 27), 74) a 76). Uvedené delegované akty sa prijímajú do [31. decembra 2016].

Článok 4

Kategórie motorov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto kategórie motorov, ktoré sú ďalej rozdelené do podkategórií uvedených v prílohe I:

1. „kategória NRE“, ktorá zahŕňa:

- a) motory necestných pojazdných strojov určených a vhodných na to, aby sa pohybovali alebo aby boli uvedené do pohybu po ceste alebo inak, ktoré nie sú vylúčené podľa článku 2 ods. 2 a nie sú zahrnuté do žiadnej inej kategórie uvedenej v bodoch 2) až 10).
- b) Motory s výkonom menej ako 560 kW používané namiesto motorov kategórií IWP, RLL alebo RLR;

2. „kategória NRG“, ktorá zahŕňa motory s referenčným výkonom väčším ako 560 kW výlučne pre generátorové agregáty.

Motory pre generátorové agregáty iné ako motory, ktoré sa vyznačujú charakteristikami uvedenými v prvom pododseku, sú zahrnuté do kategórie NRE alebo NRS, podľa ich charakteristík;

3. „kategória NRSh“, ktorá zahŕňa ručné zážihové motory s referenčným výkonom menej ako 19 kW výlučne na použitie v ručných strojových zariadeniach;

4. „kategória NRS“, ktorá zahŕňa zážihové motory s referenčným výkonom menej ako 56 kW, ktoré nie sú zahrnuté do kategórie NRSh;

5. „kategória IWP“, ktorá zahŕňa:

- a) motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na ich pohon alebo určené na ich pohon s referenčným výkonom minimálne 37 kW;
- b) motory s referenčným výkonom nad 560 kW používané namiesto motorov kategórie IWA, pričom musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 8;

6. „kategória IWA“, ktorá zahŕňa motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na pomocné účely alebo určené na pomocné účely s čistým výkonom väčším ako 560 kW;

Pomocné motory pre iné plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy ako tie, ktoré majú charakteristiky uvedené v prvom pododseku, sú zahrnuté do kategórie NRE alebo NRS, podľa ich charakteristík;

7. „kategória RLL“, ktorá zahŕňa motory výlučne používané v rušňoch na ich pohon alebo sú určené na ich pohon;

8. „kategória RLR“, ktorá zahŕňa motory výlučne používané v motorových vozňoch na ich pohon alebo sú určené na ich pohon;

9. „kategória SMB“, ktorá zahŕňa zážihové motory na použitie výlučne v snežných skútroch.

Motory pre iné snežné skútre ako tie, ktoré majú charakteristiky uvedené v prvom pododseku, sú zahrnuté do kategórie NRE;

10. „kategória ATS“, ktorá zahŕňa zážihové motory na použitie výlučne v terénnych vozidlách a vo vozidlách typu side-by-side (ATV a SBS).

Motory pre iné terénne vozidlá a vozidlá typu side-by-side ako tie, ktoré majú charakteristiky uvedené v prvom pododseku, sú zahrnuté do kategórie NRE.

Motor určitej kategórie určený na použitie v zariadení s meniteľnými otáčkami možno použiť namiesto motora rovnakej kategórie určeného na použitie v zariadení s konštantnými otáčkami. Motory s meniteľnými otáčkami kategórie IWP používané v zariadeniach s konštantnými otáčkami okrem toho musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 7 alebo prípadne článku 23 ods. 8.

Motory pre pomocné železničné vozidlá a pomocné motory pre motorové vozne sú v závislosti od ich charakteristík zahrnuté do kategórie NRE alebo NRS.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 5

Povinnosti členských štátov

1. Členské štáty ustanovia alebo vymenujú schvaľovacie úrady príslušné vo veciach týkajúcich sa schvaľovania a orgány dohľadu nad trhom príslušné vo veciach týkajúcich sa dohľadu nad trhom v súlade s týmto nariadením. Členské štáty oznámia Komisii ustanovenie a vymenovanie takýchto orgánov.
2. Oznámenie o vymenovaní schvaľovacích úradov a orgánov dohľadu nad trhom obsahuje ich názov, adresu vrátane ich elektronickej adresy a oblasť ich pôsobnosti. Komisia zverejní na svojej internetovej stránke zoznam a podrobné údaje o schvaľovacích úradoch.
3. Členské štáty povolia uvedenie motorov na trh, či už montovaných v strojoch alebo nie, len ak sa na ne vzťahuje platné typové schválenie EÚ udelené v súlade s týmto nariadením.
Členské štáty povolia uvedenie na trh strojov, v ktorých sú namontované motory, na ktoré sa vzťahuje platné typové schválenie EÚ udelené v súlade s týmto nariadením.
4. Členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nebránia uvedeniu na trh motorov z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ak spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.

5. Členské štáty zorganizujú a vykonávajú dohľad na trhom a kontroly motorov, ktoré vstupujú na trh v súlade s kapitolou III nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008²¹.

Článok 6

Povinnosti schvaľovacích úradov

1. Schvaľovacie úrady zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o typové schválenie EÚ, plnili svoje povinnosti podľa tohto nariadenia.
2. Schvaľovacie úrady udeľujú typové schválenie EÚ len pre typy motorov alebo rady motorov, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.
3. Schvaľovacie úrady zverejnia prostredníctvom centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 41 register všetkých typov motorov a radov motorov, ktorým udelili typové schválenie EÚ a ktorá obsahuje aspoň tieto informácie: ochranná známka, označenie výrobcu, kategória motora, číslo typového schválenia a dátum typového schválenia.

Článok 7

Opatrenia dohľadu nad trhom

V prípade motorov s typovým schválením EÚ vykonávajú orgány dohľadu nad trhom v primeranom rozsahu a na základe vhodných vzoriek, kontroly dokladov a podľa potreby fyzické a laboratórne skúšky motorov. Zohľadnia pritom zavedené zásady hodnotenia rizika, akékoľvek sťažnosti a ostatné relevantné informácie.

Orgány dohľadu nad trhom môžu od hospodárskych subjektov žiadať, aby im takúto dokumentáciu a informácie poskytli, pokiaľ to považujú za potrebné k výkonu svojej činnosti.

Keď hospodárske subjekty predložia skúšobné protokoly alebo osvedčenia o zhode, orgány dohľadu nad trhom takéto protokoly alebo osvedčenia riadne zohľadnia.

Článok 8

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia zabezpečia, aby v prípade umiestňovania ich motorov na trhu, boli tieto motory vyrobené a schválené v súlade s požiadavkami stanovenými v kapitolách II a III tohto nariadenia.
2. Na účely schválenia motorov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, výrobcovia so sídlom mimo Únie vymenujú jedného zástupcu so sídlom v Únii, aby ich zastupoval v záležitostiach, ktoré súvisia so schvaľovacím úradom.
3. Výrobcovia so sídlom mimo Únie vymenujú jedného zástupcu so sídlom v Únii na účely dohľadu nad trhom, ktorým môže byť zástupca uvedený v odseku 2 alebo iný zástupca.

²¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

4. Výrobcovia sú voči schvaľovaciemu úradu zodpovední za všetky aspekty schvaľovacieho procesu a za zabezpečenie zhody výroby, či už sú alebo nie sú priamo zapojení do všetkých stupňov výroby motora.
5. Výrobcovia v súlade s týmto nariadením zabezpečia, aby boli v sériovej výrobe zavedené postupy na zachovanie zhody so schváleným typom. Zmeny v konštrukcii alebo vlastnostiach motora a zmeny v požiadavkách, ktoré podľa potvrdenia motor spĺňa, sa zohľadnia v súlade s kapitolou VI.
6. Výrobcovia popri označení umiestnenom na svojich motoroch v súlade s článkom 31 uvedú na svojich motoroch sprístupnených na trhu svoj názov, obchodné meno alebo ochrannú známku a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, na ich obaloch alebo v sprievodnej dokumentácii motorov.
7. Výrobcovia zabezpečia, že kým nesú zodpovednosť za motor, podmienky jeho uskladnenia alebo dopravy neohrozia súlad motora s požiadavkami stanovenými v kapitolách II a III.

Článok 9

Povinnosti výrobcov, pokiaľ ide o ich výrobky, ktoré nie sú v zhode

1. Výrobcovia, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že ich motor, ktorý bol uvedený na trh, nie je v súlade s týmto nariadením, bezodkladne preskúmajú charakter nesúladu a pravdepodobnosť jeho výskytu. Prijmú nápravné opatrenia na základe výsledkov preskúmania, aby sa včas zabezpečilo dosiahnutie zhody motorov vo výrobe so schváleným typom alebo radom motorov. Ak je to primerané povahe nesúladu a jeho pravdepodobný výskyt, uplatňujú sa ustanovenia článku 38.

Bez ohľadu na požiadavky uvedené v prvom pododseku, od výrobcu sa nebude vyžadovať, aby prijal nápravné opatrenia v prípade motorov, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením v dôsledku zmien, ktoré boli vykonané po uvedení motora na trh a ktoré výrobca nepovolil.
2. Výrobca okamžite informuje schvaľovací úrad, ktorý schválenie udelil, pričom uvedie podrobné údaje, najmä prečo výrobok nie je v zhode, a všetky prijaté nápravné opatrenia.
3. Výrobcovia uchovávajú informačný zväzok uvedený v článku 21 ods. 9 a kópiu osvedčení o zhode uvedených v článku 30, aby boli k dispozícii schvaľovacím úradom na obdobie 10 rokov po uvedení motora na trh.
4. Na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu výrobcovia tomuto orgánu poskytnú prostredníctvom schvaľovacieho úradu kópiu osvedčenia o typovom schválení EÚ motora v jazyku, ktorému žiadajúci orgán ľahko porozumie.

Článok 10

Povinnosti zástupcov výrobcu v súvislosti s dohľadom nad trhom

Zástupca výrobcu pre dohľad nad trhom vykonáva úlohy uvedené v poverení od výrobcu. Uvedené poverenie umožňuje zástupcovi aspoň toto:

1. mať prístup k informačnej zložke uvedenej v článku 20 a osvedčeniam o zhode uvedeným v článku 30, aby boli k dispozícii schvaľovacím úradom 10 rokov po uvedení motora na trh;

2. na základe odôvodnenej žiadosti schvaľovacieho úradu poskytnúť tomuto orgánu všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody výroby motora;
3. spolupracovať so schvaľovacími úradmi alebo s orgánmi dohľadu nad trhom na ich žiadosť pri každom prijatom opatrení s cieľom odstrániť akékoľvek vážne riziko pre bezpečnosť, ktoré predstavujú motory, na ktoré sa vzťahuje ich poverenie.

Článok 11

Povinnosti dovozcov

1. Dovozcovia na trh uvádzajú len vyhovujúce motory, ktoré získali typové schválenie EÚ.
2. Pred uvedením motora s typovým schválením EÚ na trh, dovozcovia zabezpečia, aby k nim bol priložený informačný zväzok, ktorý je v súlade s článkom 21 ods. 9, a aby mal motor požadované označenie a bol v súlade s článkom 8 ods. 6.
3. Dovozcovia musia pre schvaľovacie úrady a orgány dohľadu nad trhom uchovávať kópiu osvedčenia o zhode 10 rokov po uvedení motora na trh a musia zabezpečiť, aby bol týmto orgánom na požiadanie prístupný informačný zväzok uvedený v článku 21 ods. 9.
4. Dovozcovia buď na motore, alebo, ak to nie je možné, na jeho obale alebo v sprievodnej dokumentácii k motoru, uvedú svoje meno, obchodné meno alebo ochrannú známku a adresu, na ktorej ich možno kontaktovať.
5. V súlade s článkom 41 dovozcovia poskytnú pokyny a informácie.
6. Dovozcovia zabezpečia, že kým nesú zodpovednosť za motor, podmienky jeho uskladnenia alebo dopravy neohrozia súlad motora s požiadavkami stanovenými v kapitolách II a III.

Článok 12

Povinnosti dovozcov, pokiaľ ide o ich výrobky, ktoré nie sú v zhode

1. Dovozcovia, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod sa domnievať, že motor nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, a najmä že nezodpovedá svojmu typovému schváleniu, nesmú šíriť motora, kým nebude dosiahnutý súlad s týmto nariadením. Navyše o tom informujú výrobcu, orgány dohľadu nad trhom a schvaľovací úrad, ktorý toto typové schválenie udelil.
2. Dovozcovia, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod sa domnievať, že motor, ktorý uviedli na trh, nie je v súlade s týmto nariadením, bezodkladne preskúmajú charakter nesúladu a pravdepodobnosť jeho výskytu. Prijmú nápravné opatrenia na základe výsledkov preskúmania, aby sa včas zabezpečilo dosiahnutie zhody motorov vo výrobe so schváleným typom alebo radom motorov. Ak je to primerané povahe nesúladu a jeho pravdepodobný výskyt, môžu sa uplatniť ustanovenia článku 38.
3. Na základe zdôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu dovozcovia poskytnú tomuto orgánu všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody motora v jazyku ľahko zrozumiteľnom tomuto orgánu.

Článok 13

Povinnosti distribútorov

1. Distribútori pri sprístupňovaní motora na trhu konajú náležite v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení.
2. Pred sprístupnením motora na trhu distribútori overia, že motor má požadované zákonné označenie alebo značku typového schválenia EÚ, že požadované dokumenty, pokyny a bezpečnostné informácie sú k dispozícii v jazyku, ktorý je zrozumiteľný výrobcovi pôvodného zariadenia a že dovozca a výrobca splnili požiadavky stanovené v článku 11 ods. 2 a 4, článku 31 ods. 1 a 2.
3. Distribútori zabezpečia, že kým nesú zodpovednosť za motor, podmienky jeho uskladnenia alebo dopravy neohrozia súlad motora s požiadavkami stanovenými v kapitolách II a III.

Článok 14

Povinnosti distribútorov, pokiaľ ide o ich výrobky, ktoré nie sú v zhode

1. Ak sa distribútori domnievajú alebo majú dôvod sa domnievať, že motor nie je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, nesmú motor distribuovať, kým nebude dosiahnutý súlad s týmto nariadením.
2. Distribútori, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod sa domnievať, že motor, ktorý distribuovali, nie je v súlade s týmto nariadením, informujú výrobcu alebo zástupcu výrobcu, aby zabezpečili prijatie nápravných opatrení potrebných na to, aby sa dosiahla zhoda motorov vo výrobe so schváleným typom alebo radom motorov v súlade s článkom 9 ods. 1 alebo článkom 12 ods. 2.
3. Distribútori na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu zabezpečia, aby výrobca poskytol vnútroštátnemu orgánu informácie uvedené v článku 9 ods. 3, alebo aby dovozca poskytol vnútroštátnemu orgánu informácie uvedené v článku 11 ods. 3.

Článok 15

Prípady, v ktorých sa povinnosti výrobcov uplatňujú na dovozcov a distribútorov

Dovozca alebo distribútor sa na účely tohto nariadenia považujú za výrobcu a podliehajú povinnostiam výrobcu podľa článkov 8, 9 a 10 v prípade, že dovozca alebo distribútor sprístupnia motor na trhu pod svojím menom alebo ochrannou známkou, alebo keď upraví motor tak, že to môže ovplyvniť súlad s platnými požiadavkami.

Článok 16

Identifikácia hospodárskych subjektov

Na žiadosť schvaľovacích úradov a orgánov dohľadu nad trhom uvedú hospodárske subjekty za obdobie piatich rokov od dátumu uvedenia na trh:

- a) každý hospodársky subjekt, ktorý im motor dodal;
- b) každý hospodársky subjekt, ktorému motor dodali.

KAPITOLA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

Článok 17

Požiadavky na emisie výfukových plynov na účely typového schválenia EÚ

1. Výrobcovia zabezpečia, aby boli typy motorov a rady motorov navrhnuté, skonštruované a zmontované tak, aby spĺňali požiadavky stanovené v kapitole II a v kapitole III tohto nariadenia.
2. Od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III nesmú typy motorov a rady motorov presiahnuť limitné hodnoty emisií výfukových plynov uvedených ako „fáza V“, ktorá je stanovená v prílohe II.

Ak v súlade s parametrami, ktoré vymedzujú rad motorov stanovený v delegovaných aktoch, do jedného radu motorov patrí viac ako jedno výkonové pásmo, základný motor (na účely typového schválenia) a všetky typy motorov v rámci rovnakého radu (na účely zhody výroby) s ohľadom na príslušné výkonové pásma:

 - spĺňajú najprísnejšie limitné hodnoty emisií;
 - podrobia sa skúške použitím skúšobných cyklov, ktoré zodpovedajú najprísnejším limitným hodnotám emisií;
 - podliehajú čo najskorším dátumom nadobudnutia účinnosti typového schválenia a uvedenia na trh, ktoré sú stanovené v prílohe III.
3. Emisie výfukových plynov z typov motorov a radov motorov sa merajú na základe skúšobných cyklov uvedených v článku 23 a v súlade s ustanoveniami na vykonávanie skúšok a meraní uvedenými v článku 24.
4. Typy motorov a rady motorov sú navrhnuté tak, aby znemožnili neoprávneným zásahom, a nesmú využívať žiadnu vypínaciu (alebo rušiacu) stratégiu.
5. V súlade s článkom 55 je Komisia splnomocnená prijať delegované akty, pokiaľ ide o podrobné technické špecifikácie týkajúce sa parametrov použitých na vymedzenie radu motorov a podrobné technické ustanovenia, ktoré znemožňujú neoprávnené zásahy podľa odseku 4. Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].

Článok 18

Monitorovanie emisií motorov v prevádzke

1. Emisie plyných znečisťujúcich látok a tuhých častíc typov motorov alebo radov motorov v prevádzke sa monitorujú skúšaním motorov namontovaných v necestných pojazdných strojoch prevádzkovaných počas ich normálnych prevádzkových pracovných cyklov. Takéto skúšanie sa vykonáva na motoroch, ktoré boli riadne udržiavané a sú v súlade s ustanoveniami o výbere motorov, skúšobných postupoch a oznamovaní výsledkov pre rôzne kategórie motorov.

Komisia vykonáva pilotné programy s cieľom vyvinúť vhodné skúšobné postupy pre tieto kategórie a podkategórie motorov, pre ktoré takéto skúšobné postupy neexistujú.

2. V súlade s článkom 55 je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty týkajúce sa podrobných opatrení, pokiaľ ide o výber motorov, skúšobné postupy a oznamovanie výsledkov uvedených v odseku 1. Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].

KAPITOLA IV

POSTUPY TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 19

Žiadosť o typové schválenie EÚ

1. Výrobcovia predložia žiadosť o typové schválenie EÚ na typ motora alebo rad motorov schvaľovaciemu úradu členského štátu. K žiadosti sa priloží informačná zložka uvedená v článku 20.
2. Motor zodpovedajúci charakteristikám typu motora alebo ak ide o rad motorov charakteristikám základného motora opísaným v informačnej zložke sa predkladá technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
3. Ak schvaľovací úrad v prípade žiadosti o typové schválenie EÚ radu motorov stanoví, že s ohľadom na zvolený základný motor podľa odseku 2 predložená žiadosť plne nereprezentuje rad motorov opísaný v informačnej zložke, na schválenie sa predloží alternatívny a prípadne dodatočný základný motor, o ktorom sa schvaľovací úrad domnieva, že reprezentuje uvedený rad motorov.
4. Žiadosť týkajúcu sa jedného typu motora alebo radu motorov nemožno predložiť viac ako jednému členskému štátu. Pre každý schvaľovaný typ motora alebo rad motorov sa predkladá samostatná žiadosť.

Článok 20

Informačná zložka

1. Žiadateľ poskytne schvaľovaciemu úradu informačnú zložku.
2. Obsah informačnej zložky sa vymedzí vo vykonávacom akte a obsahuje:
 - a) informačný dokument;
 - b) všetky údaje, výkresy, fotografie a ostatné informácie, ktoré súvisia s motorom;
 - c) všetky dodatočné informácie požadované schvaľovacím úradom v súvislosti s postupom predkladania žiadosti.
3. Informačná zložka možno predložiť v papierovej alebo elektronickej podobe, ktorá je prijateľná pre technickú službu a schvaľovací úrad.
4. Komisia je splnomocnená ustanoviť vzory informačného dokumentu a informačnej zložky prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v

súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

KAPITOLA V

VYKONÁVANIE POSTUPOV TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 21

Všeobecné ustanovenia

1. Schvaľovací úrad, ktorému bola predložená žiadosť, udelí typové schválenie EÚ všetkým typom alebo radom motorov v súlade so všetkými týmito náležitosťami:
 - (a) podrobnými údajmi v informačnej zložke;
 - (b) požiadavkami tohto nariadenia;
 - (c) opatreniami na zabezpečenie zhody výroby podľa článku 25.
2. Schvaľovacie úrady nesmú uložiť žiadne iné požiadavky na typové schválenie s ohľadom na emisie výfukových plynov necestných pojazdových strojov, v ktorých je namontovaný motor, ak tento motor spĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení.
3. Schvaľovacie úrady nesmú udeliť typové schválenie EÚ pre typ motora alebo rad motorov, ktorý nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení, po termínoch na typové schválenie motorov uvedených v prílohe III v prípade každej podkategórie motorov.
4. Osvedčenia o typovom schválení EÚ sa číslujú v súlade s harmonizovaným systémom ustanoveným Komisiou prostredníctvom vykonávacích aktov.
5. Schvaľovací úrad každého členského štátu:
 - a) posieľa každý mesiac schvaľovacím úradom ostatných členských štátov zoznam typových schválení EÚ, ktoré udelil, odmietol udeliť alebo odobral v priebehu tohto mesiaca spolu s dôvodmi svojho rozhodnutia;
 - b) bezodkladne informuje schvaľovacie úrady ostatných členských štátov o svojom zamietnutí schválenia motora alebo o jeho odňatí spolu s dôvodmi svojho rozhodnutia;
 - c) po doručení žiadosti od schvaľovacieho úradu iného členského štátu v priebehu jedného mesiaca zašle:
 - kópiu osvedčenia o typovom schválení EÚ motora alebo radu motorov s informačným zväzkom resp. bez neho pre každý typ motora alebo rad motorov, ktorý schválil alebo odmietol schváliť alebo ktorému typové schválenie odňal, a/alebo
 - zoznam motorov vyrobených podľa udelených typových schválení EÚ, ako je uvedené v článku 35.
6. Schvaľovací úrad každého členského štátu každoročne alebo okrem toho po doručení zodpovedajúcej žiadosti, Komisii posieľa kópiu údajového listu týkajúceho sa typov motorov alebo radov motorov schválených od posledného oznámenia.

7. V prípade žiadosti Komisie, schvaľovací úrad aj jej predloží informácie uvedené v odseku 5.
8. Požiadavky uvedené v odsekoch 5, 6 a 7 sa považujú za splnené vložení príslušných informácií alebo údajov do centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 42. Kópia môže byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.
9. Schvaľovací úrad zostaví informačný zväzok, ktorý obsahuje informačnú zložku doplnenú o skúšobné protokoly a všetky ostatné dokumenty, ktoré k informačnej zložke doplnila technická služba alebo schvaľovací úrad počas výkonu svojich úloh. Súčasťou informačného zväzku je jeho obsah, ktorý je vhodne očíslovaný alebo inak označený, aby jasne označoval všetky strany a formát každého dokumentu tak, aby v ňom bol uvedený záznam postupných krokov pri vypracovaní typového schválenia EÚ, najmä dátumy revízií a aktualizácie. Schvaľovací úrad uchováva informácie obsiahnuté v informačnom zväzku, aby boli k dispozícii 10 rokov po skončení platnosti príslušného schválenia EÚ.
10. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov:
 - a) metódu na stanovenie harmonizovaného systému číslovania uvedeného v odseku 4;
 - b) jednotný formát údajového listu, ktorý sa má vyplniť pre každý typ motora alebo rad motorov, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ schvaľovacím úradom každého členského štátu podľa odseku 5 písm. a);
 - c) vzor pre zoznam motorov vyrobených podľa udelených typových schválení EÚ vyplní schvaľovací úrad každého členského štátu podľa odseku 5 písm. c);
 - d) jednotný formát údajového listu pre príbuzné typy alebo rady motorov schválených od posledného oznámenia vyplní schvaľovací úrad každého členského štátu podľa odseku 6.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Článok 22

Osobitné ustanovenia týkajúce sa osvedčenia o typovom schválení EÚ

1. Osvedčenie o typovom schválení EÚ musí v podobe príloh obsahovať:
 - a) informačný zväzok uvedený v článku 21 ods. 9;
 - b) výsledky skúšok;
 - c) meno (mená) a vzor (vzory) podpisu (podpisov) osoby (osôb), oprávnenej (oprávnených) podpisovať osvedčenia zhody a vyhlásenie o jej (ich) funkcii v spoločnosti.
2. Komisia stanoví vzor pre osvedčenie o typovom schválení EÚ.
3. Schvaľovací úrad vo vzťahu ku každému typu motora:
 - a) vyplní všetky príslušné časti osvedčenia o typovom schválení EÚ vrátane výsledkov skúšok, ktoré sú k nemu pripojené;
 - b) zostaví obsah informačného zväzku;

- c) bezodkladne vydá žiadateľovi vyplnené osvedčenie spolu s jeho prílohami.
4. V prípade typového schválenia EÚ, na platnosť ktorého boli v súlade s článkom 33 uložené obmedzenia alebo vo vzťahu ku ktorému boli zrušené určité ustanovenia tohto nariadenia, sa tieto obmedzenia alebo zrušenia uvedú v osvedčení o typovom schválení EÚ.
5. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať vzor osvedčenia o typovom schválení EÚ a dokumentu o výsledkoch skúšok podľa odseku 3 písm. a). Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Článok 23

Skúšky požadované na účely typového schválenia EÚ

1. Súlad s technickými predpismi ustanovenými v tomto nariadení sa preukazuje pomocou príslušných skúšok, ktoré vykonávajú určené technické služby.
- Technické skúšky a postupy merania a špecifické vybavenie a nástroje predpísané na vykonávanie týchto skúšok sú tie, ktoré sú stanovené v článku 24.
2. Výrobca dá schvaľovaciemu úradu k dispozícii toľko motorov, koľko sa požaduje podľa príslušných delegovaných aktov na vykonanie požadovaných skúšok.
3. Požadované skúšky sa vykonávajú na motoroch, ktoré predstavujú typ, ktorý sa má schváliť.
- Bez ohľadu na požiadavky uvedené v prvom pododseku môže výrobca po dohode so schvaľovacím úradom vybrať motor, ktorý aj keď nereprezentuje typ motora, ktorý sa má schváliť, je kombináciou najnepriaznivejších parametrov, pokiaľ ide o požadovanú úroveň vlastností. Počas procesu výberu sa môžu na pomoc pri rozhodovaní použiť virtuálne skúšobné metódy.
4. V prílohe IV sú stanovené cykly uplatňované na účely vykonania skúšok typového schválenia EÚ. Skúšobné cykly uplatniteľné na každý typ motora, ktoré sú súčasťou typového schválenia EÚ, sa uvedú v informačnom dokumente k typovému schváleniu EÚ.
5. Základný motor sa skúša s dynamometrom použitím príslušného skúšobného cyklu NRSC uvedeného v tabuľkách IV- 1 až IV-10 prílohy IV. Podľa voľby výrobcu možno túto skúšku vykonať metódou skúšky v nespojitom režime alebo skúšky s odstupňovaným modálnym cyklom. S výnimkou prípadov stanovených v odseku 7 a odseku 8 sa v prípade motora s meniteľnými otáčkami určitej kategórie používaný v zariadení s konštantnými otáčkami rovnakej kategórie nevyžaduje skúška použitím ustáleného skúšobného cyklu pri príslušných konštantných otáčkach.
6. V prípade motora s konštantnými otáčkami s regulátorom otáčok, ktorý môže byť nastavený na alternatívne otáčky, požiadavky odseku 5 musia byť splnené pri každých príslušných konštantných otáčkach a v informačnom dokumente k typovému schváleniu EÚ sú uvedené otáčky, ktoré sa uplatňujú na každý typ motora.
7. V prípade motora kategórie IWP určené na použitie v zariadeniach s meniteľnými aj konštantnými otáčkami musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivo pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus a v informačnom dokumente k typovému

schválení sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.

8. V prípade motora kategórie IWP s referenčným výkonom vyšším ako 560 kW, ktorý je určený na použitie namiesto motora kategórie IWA v súlade s druhým pododsekom článku 4 musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivo pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus uvedený v obidvoch tabuľkách IV- 5 a IV- 6 prílohy IV a v informačnom dokumente k typovému schválení sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.
9. S výnimkou typovo schválených motorov podľa článku 32 ods. 4, sa na dôvažok k splneniu požiadaviek odseku 5 motory s meniteľnými otáčkami kategórie NRE s čistým výkonom minimálne 19 kW, ale maximálne 560 kW, sa podrobia skúške na dynamometri pomocou nestáleho skúšobného cyklu podľa tabuľky IV-11 prílohy IV.
10. Motory podkategórie NRS-v-2b a NRS-v-3 s maximálnymi otáčkami 3 400 ot/min sa na dôvažok k splneniu požiadaviek odseku 5 podrobia skúške na dynamometri pomocou nestáleho skúšobného cyklu podľa tabuľky IV- 12 prílohy IV.
11. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55, ktorým sa stanovujú podrobné technické špecifikácie a charakteristiky ustálených a nestálych skúšobných cyklov uvedených v tomto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].
12. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať jednotný formát skúšok požadovaných na účely typového schválenia EÚ. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Článok 24

Vykonávanie meraní a skúšok na účely typového schválenia EÚ

1. Výsledky laboratórnych skúšok emisií výfukových plynov pre všetky motory, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sa upravujú tak, aby zahŕňali faktory príslušné k obdobiam životnosti emisií uvedeným v prílohe V.
2. Typ motora alebo rad motorov spĺňa emisné limity stanovené v tomto nariadení vzhľadom na príslušné referenčné palivá alebo kombinácie palív zahrnuté v tomto zozname:
 - motorová nafta;
 - benzín;
 - zmes benzín/olej pre dvojtaktné zážihové motory;
 - zemný plyn/biometán;
 - skvapalnený ropný plyn (LPG);
 - etanol.
3. Na vykonávanie meraní a skúšok musia byť splnené technické požiadavky, pokiaľ ide o tieto aspekty:
 - a) prístroje a postupy vykonávania skúšok;
 - b) prístroje a postupy merania emisií a odberu vzoriek;

- c) metódu hodnotenia údajov a výpočtov;
 - d) metódu určovania faktorov zhoršenia;
 - e) v prípade motorov kategórie NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, ktoré spĺňajú emisné limity „fázy V“ podľa vymedzenia v prílohe II:
 - i. metódu započítavania emisií plynov z kľukovej skrine;
 - ii. metódu započítavania pre nepravidelnú regeneráciu systémov dodatočnej úpravy výfukových plynov;
 - e) na elektronicky regulované motory kategórie NRE, NRG, IWP, IWA, RLL a RLR, ktoré spĺňajú emisné limity „fázy V“ stanovené v prílohe II a ktoré využívajú elektronickú reguláciu na stanovenie množstva aj časovania vstrekovania paliva alebo ktoré využívajú elektronickú reguláciu na aktiváciu, deaktiváciu alebo modifikáciu systému regulovania emisií, ktorý sa používa na zníženie NOx:
 - i. technické požiadavky na stratégie regulovania emisií vrátane dokumentácie požadovanej na preukázanie týchto stratégií;
 - ii. technické požiadavky na opatrenia na reguláciu NOx vrátane metódy na preukázanie týchto technických požiadaviek;
 - iii. technické požiadavky na oblasti súvisiace s príslušným cyklom NRSC, v rámci ktorého sa vykonáva kontrola množstva, o ktoré emisie smú presiahnuť limitné hodnoty uvedené v prílohe II;
 - iv. výber dodatočných bodov merania z kontrolovanej oblasti počas emisnej skúšky na skúšobnom zariadení zo strany technickej služby.
4. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55 tohto nariadenia, v ktorých sa stanoví:
- a) metodika na prispôsobenie výsledky emisných laboratórnych skúšok, ktoré zahŕňajú faktory zhoršenia uvedené v odseku 1;
 - b) technické charakteristiky referenčných palív uvedených v tomto odseku pre schvaľovacie skúšky a na overenie zhody výroby podľa odseku 2;
 - c) podrobné technické požiadavky a charakteristiky týkajúce sa vykonávania meraní a skúšok uvedených v odseku 3;
 - d) metóda na meranie množstva častíc pri zohľadnení špecifikácií uvedených v sérii zmien 06 k predpisu EHK OSN č. 49;
 - e) podrobné technické požiadavky na skúšanie motorov spaľujúcich výlučne a čiastočne plynné palivo podľa prílohy II.

Článok 25

Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby

1. Schvaľovací úrad, ktorý udeľuje typové schválenie EÚ, prijme, v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími úradmi iných členských štátov, nevyhnutné opatrenia s cieľom overiť, či sa urobili primerané opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných motorov so schváleným typom s ohľadom na požiadavky tohto nariadenia.

2. Schvaľovací úrad, ktorý udeľuje typové schválenie EÚ radu motorov, prijme nevyhnutné opatrenia s cieľom overiť, či sú osvedčenia o zhode vydané výrobcom v súlade s požiadavkami článku 30. Na tieto účely schvaľovací úrad overí, či je dostatočný počet vzoriek osvedčení o zhode v súlade s požiadavkami článku 30 a či výrobca vykonal primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby údaje v osvedčeniach o zhode boli správne.
3. Schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, prijme vo vzťahu k tomuto schváleniu, v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími úradmi iných členských štátov, nevyhnutné opatrenia s cieľom overiť, či sú opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku naďalej primerané, aby sa vyrábané motory naďalej zhodovali so schváleným typom a aby boli osvedčenia o zhode naďalej v súlade s požiadavkami článku 30.
4. S cieľom overiť zhodu motora so schváleným typom, schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, môže vykonať všetky kontroly alebo skúšky požadované pre typové schválenie EÚ na vzorkách odobratých v priestoroch výrobcu vrátane jeho výrobných závodov.
5. Ak schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, zistí, že opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly, že sa prestali uplatňovať, alebo sa už viac nepovažujú za primerané, hoci sa výroba pokračuje, prijme nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť správne dodržiavanie postupu na dosiahnutie zhody výroby alebo odníme typové schválenie EÚ.
6. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55, v ktorých sa stanovujú podrobné opatrenia, ktoré sa majú prijať, a postupy, ktoré sa majú schvaľovacie úrady dodržiavať, aby sa zabezpečila zhoda vyrábaných motorov so schváleným typom. Uvedené delegované akty sa prijímajú do [31. decembra 2016].

KAPITOLA VI

ZMENY A PLATNOSŤ TYPOVÝCH SCHVÁLENÍ EÚ

Článok 26

Všeobecné ustanovenia

1. Výrobca bezodkladne informuje schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, o každej zmene údajov uvedených v informačnom zväzku.
Tento schvaľovací úrad rozhodne o tom, ktorý z postupov stanovených v článku 27 sa má dodržať.
V prípade potreby môže schvaľovací úrad po porade s výrobcom rozhodnúť o tom, že sa má udeliť nové typové schválenie EÚ.
2. Žiadosť o zmenu typového schválenia EÚ sa predloží len schvaľovaciemu úradu, ktorý udelil pôvodné typové schválenie EÚ.
3. Ak schvaľovací úrad zistí, že na účel zmeny je potrebné zopakovať kontroly alebo skúšky, zodpovedajúcim spôsobom o tom informuje výrobcu.

Postupy uvedené v článku 27 sa uplatňujú, len ak schvaľovací úrad na základe týchto kontrol alebo skúšok dospel k záveru, že sa požiadavky na typové schválenie EÚ naďalej plnia.

Článok 27

Revízie a rozšírenia typového schválenia EÚ

1. Ak sa údaje uvedené v informačnom zväzku zmenili bez toho, aby sa požadovalo opakovanie kontrol alebo skúšok, zmena sa označí ako „revízia“.

V týchto prípadoch schvaľovací úrad podľa potreby vydá revidované stránky informačného zväzku, pričom označí každú revidovanú stránku, aby zreteľne uviedol charakter zmeny a dátum nového vydania. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vydaním konsolidovanej a aktualizovanej verzie informačného zväzku, ku ktorej sa priloží podrobný opis zmien.

2. Zmena sa označí ako „rozšírenie“, keď sa údaje zaznamenané v informačnom zväzku zmenili a dôjde k niektorej z týchto situácií:

- a) vyžadujú sa ďalšie kontroly alebo skúšky;
- b) zmenili sa akékoľvek informácie v osvedčení o typovom schválení EÚ s výnimkou jeho príloh;
- c) nové požiadavky stanovené v delegovaných aktoch tohto nariadenia sa uplatňujú na schválený typ motora alebo rad motorov.

V prípade rozšírenia vydá schvaľovací úrad aktualizované osvedčenie o typovom schválení EÚ označené číslom rozšírenia, ktoré sa zvýši podľa počtu za sebou nasledujúcich rozšírení, ktoré už boli udelené. V uvedenom osvedčení o schválení sa jasne uvedie dôvod rozšírenia a dátum nového vydania.

3. Pri vydaní zmenených strán alebo konsolidovanej, aktualizovanej verzie sa vždy zodpovedajúcim spôsobom zmení obsah informačného zväzku, ktorý je priložený k osvedčeniu o typovom schválení, aby bol z neho zjavný dátum posledného rozšírenia alebo revízie alebo dátum poslednej konsolidácie aktualizovanej verzie.
4. Ak sú nové požiadavky uvedené v odseku 2 písm. c) z technického hľadiska nepodstatné pre typ motora alebo rad motorov s ohľadom na ich emisné vlastnosti, nevyžaduje sa žiadna zmena typového schválenia EÚ typu motora alebo radu motorov.

Článok 28

Vydávanie a oznamovanie zmien

1. V prípade rozšírenia sa aktualizujú všetky príslušné oddiely osvedčenia o typovom schválení EÚ, jeho prílohy a obsah informačného zväzku. Aktualizované osvedčenie a jeho prílohy sa bezodkladne vydajú žiadateľovi.
2. V prípade revízie schvaľovací úrad žiadateľovi bezodkladne vydá revidované doklady alebo prípadne konsolidovanú a aktualizovanú verziu vrátane revidovaného obsahu informačného zväzku.
3. Schvaľovací úrad oznámi v súlade s postupmi stanovenými v článku 21 schvaľovacím úradom ostatných členských štátov akúkoľvek zmenu, ktorá sa vykonala v typových schváleniach EÚ.

Skončenie platnosti

1. Typové schválenia EÚ sa vydávajú na časovo neobmedzené obdobie.
2. Typové schválenie EÚ motora sa stane neplatným, ak nastane niektorý z týchto prípadov:
 - (a) nové požiadavky uplatniteľné na schválený typ motora sa stanú povinnými pre sprístupnenie na trhu a typové schválenie EÚ nie je možné zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať;
 - (b) výroba schváleného typu motora alebo radu motorov sa s konečnou platnosťou dobrovoľne ukončí;
 - (c) platnosť schválenia uplynie na základe obmedzenia podľa článku 33 ods. 6;
 - (d) schválenie bolo odňaté v súlade s článkom 25 ods. 5, článkom 37 ods. 1 alebo článkom 38 ods. 3.
3. Ak sa stane neplatným len jeden typ motora v rámci radu motorov, typové schválenie EÚ predmetného radu motorov stratí svoju platnosť len v súvislosti s týmto konkrétnym typom motora.
4. Ak sa výroba určitého typu motora s konečnou platnosťou ukončí, výrobca to oznámi schvaľovaciemu úradu, ktorý danému motoru udelil typové schválenie EÚ.

Do jedného mesiaca po prijatí oznámenia uvedeného v prvom pododseku schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ motoru, informuje zodpovedajúcim spôsobom schvaľovacie úrady ostatných členských štátov.
5. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, v prípadoch, keď sa má typové schválenie EÚ typu motora alebo radu motorov stať neplatným, výrobca oznámi túto skutočnosť schvaľovaciemu úradu, ktorý typové schválenie EÚ udelil.

Schvaľovací úrad, ktorý typové schválenie EÚ udelil, bezodkladne oznámi všetky príslušné informácie schvaľovacím úradom ostatných členských štátov.

V oznámení uvedenom v druhom pododseku sa uvedie najmä dátum výroby a identifikačné číslo posledného vyrobeného motora.
6. Požiadavky uvedené v odsekoch 4 a 5 sa považujú za splnené vložением príslušných informácií do centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 42. Informačné dokumenty môžu byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.

KAPITOLA VII

OSVEDČENIE O ZHODE A OZNAČENIA

Článok 30

Osvedčenie o zhode

1. Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia EÚ pre typ motora alebo rad motorov vydá osvedčenie o zhode, ktorým je vybavený každý motor vyrobený v súlade so schváleným typom motora.

Takéto osvedčenie musí byť vydané bezplatne spolu s motorom a musí byť priložené k strojovému zariadeniu, v ktorom je daný motor namontovaný. Jeho vydanie nesmie byť závislé od výslovnej žiadosti alebo predloženia dodatočných informácií výrobcovi.

Počas 10 rokov od dátumu výroby motora výrobca motora na požiadanie vlastníka motora vydá duplikát osvedčenia o zhode za odplatu neprevyšujúcu náklady na jeho vydanie. Slovo „duplikát“ musí byť jasne viditeľné na líčnej strane každého duplikátu osvedčenia.

2. Komisia stanoví vzor osvedčenia o zhode, ktoré sa majú použiť výrobcom.
3. Osvedčenie o zhode sa vyhotoví minimálne v jednom z úradných jazykov Únie. Ktorýkoľvek členský štát môže požiadať o preklad osvedčenia o zhode do svojho vlastného úradného jazyka alebo jazykov.
4. Osoba resp. osoby oprávnené podpísať osvedčenie o zhode sú zamestnancami organizácie výrobcu a sú riadne poverené jej vedením, aby v plnom rozsahu niesli právnu zodpovednosť výrobcu s ohľadom na návrh a konštrukciu alebo s ohľadom na zhodu výroby motora.
5. Osvedčenie o zhode sa vyplní v celom rozsahu a neobsahuje žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o iné použitie motora, než je uvedené v tomto nariadení alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.
6. V osvedčení o zhode pre typy motorov alebo rady motorov schválené v súlade s článkom 33 ods. 2 sa v jeho záhlaví uvedie veta „Pre typovo schválené motory pri uplatňovaní článku 31 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. xx/xxxx z [dátum] o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov (predbežné schválenie)“.
7. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať vzor osvedčenia o zhode, ktoré obsahuje technické prvky navrhnuté s cieľom zabrániť jeho falšovaniu. Na tieto účely sa vo vykonávacích aktoch stanoví, že papier použitý pre osvedčenie musí byť chránený tlačiarenskými ochrannými prvkami. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Článok 31

Označovanie motorov

1. Výrobca motora pripevniť označenie na každú jednotku vyrobenú v zhode so schváleným typom.

2. Predtým ako motory opustia výrobnú linku, musia byť vybavené označením podľa požiadaviek tohto nariadenia.
3. V prípade motora už namontovaného v strojovom zariadení, možno vymeniť motor alebo časť motora vybavená zákonným označením.
4. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov vzor označenia uvedeného v odseku 1 vrátane jeho povinných základných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].
5. V súlade s článkom 55 je Komisia takisto splnomocnená prijať delegované akty týkajúce sa podmienok a podrobných technických požiadaviek, pokiaľ ide o výmenu motorov alebo častí motorov vybavených označeniami uvedenými v odseku 3. Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].

KAPITOLA VIII

VÝNIMKY

Článok 32

Všeobecné výnimky

1. Požiadavky článku 5 ods. 2 a 3 a článku 17 ods. 2 sa nevzťahujú na motory určené na použitie v ozbrojených silách.
2. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 31, výrobca môže výrobcovi pôvodného zariadenia dodávať motor samostatne bez jeho systému dodatočnej úpravy výfukových plynov.
3. Bez ohľadu na požiadavky článku 5 ods. 3, na účely skúšok v teréne členské štáty povolia dočasné uvedenie na trh motorov, ktorým nebolo udelené typové schválenie EÚ v súlade s týmto nariadením.
4. Bez ohľadu na požiadavky článku 17 ods. 2 môžu členské štáty povoliť typové schválenie EÚ a uvedenie na trh motorov, ktoré spĺňajú limitné hodnoty emisií ATEX stanovené v prílohe V, pod podmienkou, že tieto motory sú určené na montáž v stroji na použitie v potenciálne výbušnej atmosfére podľa vymedzenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/34/EÚ²² a certifikované ako spĺňajúce všetky tieto požiadavky:
 - a) zariadenia kategórie 2 alebo 3;
 - b) zariadenia skupiny I alebo zariadenia skupiny II;
 - c) teplotnú triedu T3 alebo vyššiu (maximálne 200 °C).
5. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 55 prijať delegované akty týkajúce sa podrobných technických špecifikácií a podmienok, pokiaľ ide o to, aby:

²² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/34/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa zariadení a ochranných systémov určených na použitie v potenciálne výbušnej atmosfére (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 309).

- a) výrobca predložil výrobcovi pôvodného zariadenia motor samostatne bez jeho systému dodatočnej úpravy výfukových plynov podľa odseku 2;
- b) sa a účely skúšok v teréne na trh dočasne uviedli motory, ktoré ešte nezískali typové schválenie EÚ, ako sa uvádza v odseku 3;
- c) motorom, ktoré spĺňajú limitné hodnoty emisií ATEX uvedené v prílohe V, sa udelí typové schválenie EÚ a aby sa uviedli na trh, ako je uvedené v odseku 4.

Uvedené delegované akty sa prijímajú do [31. decembra 2016].

Článok 33

Výnimky pre nové technológie alebo nové koncepcie

1. Výrobca môže požiadať o typové schválenie typu motora alebo radu motorov, v ktorom sú zabudované nové technológie alebo koncepcie, ktoré sú nezlučiteľné s jednou alebo viacerými požiadavkami tohto nariadenia.
2. Schvaľovací úrad udelí typové schválenie uvedené v odseku 1, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
 - a) v žiadosti sú uvedené dôvody, v dôsledku ktorých predmetné technológie alebo koncepcie spôsobujú nezlučiteľnosť typu motora alebo radu motorov s jednou alebo viacerými požiadavkami uvedenými v tomto nariadení;
 - b) v žiadosti sú opísané dôsledky novej technológie z hľadiska životného prostredia a opatrenia prijaté s cieľom zabezpečiť minimálne rovnakú úroveň ochrany životného prostredia akú stanovujú požiadavky, z ktorých sa žiada výnimka;
 - c) sú predložené opisy a výsledky skúšok, ktoré preukazujú, že podmienka uvedená v písmene b) je splnená.
3. Udelenie takéhoto typového schválenia, ktoré vyníma nové technológie alebo nové koncepcie, podlieha povoleniu zo strany Komisie. Toto povolenie sa udelí prostredníctvom vykonávacieho aktu.
4. Do prijatia rozhodnutia Komisie o povolení môže schvaľovací úrad vydať typové schválenie, ktoré však bude predbežné a platné len na území daného členského štátu a s ohľadom na typ motora, na ktorý sa požadovaná výnimka vzťahuje. Schvaľovací úrad bezodkladne informuje Komisiu a ostatné členské štáty, že vydal takéto predbežné typové schválenie, a to prostredníctvom súboru, ktorý obsahuje informácie uvedené v odseku 2.
 Dočasná povaha a obmedzená územná platnosť musí byť zrejma zo záhlavia osvedčenia o typovom schválení a zo záhlavia osvedčenia o zhode.
5. Ostatné schvaľovacie úrady sa môžu rozhodnúť prijať na svojom území predbežné schválenie uvedené v odseku 4. Keď tak urobia, mali by o tom písomne informovať príslušný schvaľovací úrad a Komisiu.
6. V prípade potreby sa v povolení Komisie uvedenom v odseku 3 tiež uvedie, či podlieha nejakým obmedzeniam. V každom prípade je typové schválenie platné minimálne 36 mesiacov.

7. Ak sa Komisia rozhodne zamietnuť povolenie, schvaľovací úrad bezodkladne oznámi držiteľovi predbežného typového schválenia uvedeného v odseku 3 – ak bolo takéto typové schválenie vydané – že predbežné schválenie sa zruší do šiestich mesiacov odo dňa, kedy Komisia rozhodla o zamietnutí.
Bez ohľadu na rozhodnutie Komisie o zamietnutí povolenia môžu byť motory vyrobené v zhode s predbežným schválením pred skončením jeho platnosti uvedené na trh v ktoromkoľvek členskom štáte, ktorý uznal predbežné schválenie.
8. Požiadavky uvedené v odsekoch 4 a 5 sa považujú za splnené vložением príslušných informácií do centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 42. Informačné dokumenty môžu byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.
9. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov povolenie uvedené v odseku 3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2.
10. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať harmonizované vzory osvedčenia o typovom schválení a osvedčenia o zhode uvedené v odseku 4 vrátane ich povinných základných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Článok 34

Následné prispôsobenie delegovaných a vykonávacích aktov

1. Ak Komisia povolila udelenie výnimky podľa článku 33, bezodkladne podnikne kroky potrebné na prispôsobenie dotknutých delegovaných alebo vykonávacích aktov technickému vývoju.

Ak sa výnimka povolená podľa článku 33 týka záležitosti vymedzenej v predpise EHK OSN, Komisia navrhne zmenu príslušného predpisu EHK OSN v súlade s postupom, ktorý sa uplatňuje podľa revidovanej dohody z roku 1958.

2. Hneď po zmene príslušných aktov sa zruší každé obmedzenie uložené v rozhodnutí Komisie, ktorým sa povolila výnimka.

Ak neboli prijaté potrebné kroky na prispôsobenie delegovaných alebo vykonávacích aktov, Komisia môže na žiadosť členského štátu, ktorý udelil schválenie, poveriť tento členský štát predĺžením platnosti tohto typového schválenia prostredníctvom rozhodnutia vo forme vykonávacieho aktu prijatého v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2.

KAPITOLA IX

UVÁDZANIE NA TRH

Článok 35

Oznamovacie povinnosti výrobcov

Výrobca zašle schvaľovaciemu úradu, ktorý udelil typové schválenie EÚ, do 45 dní po skončení každého kalendárneho roka a bezodkladne po každom podaní žiadosti, keď sa menia požiadavky tohto nariadenia a okamžite po akomkoľvek ďalšom dátume, ktorý môže orgán stanoviť, zoznam obsahujúci rozsah identifikačných čísiel pre každý typ motora vyrobený v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a v zhode s typovým schválením EÚ od posledného oznámenia alebo od prvého razu, kedy sa mohli požiadavky tohto nariadenia uplatniť.

Ak toto nie je uvedené prostredníctvom kódovacieho systému motorov, v zozname uvedenom v prvom pododseku sa musia stanoviť vzájomné vzťahy identifikačných čísiel k zodpovedajúcim typom motora alebo radám motorov a k číslam typového schválenia EÚ.

V zozname uvedenom v prvom pododseku sa takisto jasne uvedie akýkoľvek prípad ukončenia výroby schváleného typu motora alebo radu motorov výrobcom.

Výrobca uchováva kópie zoznamov minimálne 20 rokov po skončení platnosti príslušného typového schválenia EÚ.

Článok 36

Kontrolné opatrenia

1. Schvaľovací úrad členského štátu udeľujúci typové schválenie EÚ prijme potrebné opatrenia vo vzťahu k tomuto schváleniu s cieľom overiť, prípadne v spolupráci so schvaľovacími úradmi ostatných členských štátov, identifikačné čísla tých motorov, ktoré sú vyrobené v súlade s požiadavkami tohto nariadenia.
2. Ďalšie overenie identifikačných čísiel sa môže uskutočniť v spojení s kontrolou zhody výroby podľa článku 25.
3. Pokiaľ ide o overenie identifikačných čísiel, výrobca alebo zástupcovia výrobcu so sídlom v Únii bezodkladne a na požiadanie poskytnú zodpovednému schvaľovaciemu úradu všetky potrebné informácie týkajúce sa odberateľov výrobcu spolu s identifikačnými číslami motorov, ktoré boli vykázané ako motory vyrobené v súlade s článkom 35. Ak sa motory predávajú výrobcovi strojových zariadení, ďalšie informácie sa nevyžadujú.
4. Ak nie je výrobca schopný na žiadosť schvaľovacieho úradu overiť požiadavky na označenie motora uvedené v článku 5, môže dôjsť k odňatiu schválenia udeleného zodpovedajúcemu typu motora alebo radu motorov podľa tohto nariadenia. Postup poskytovania informácií sa vykonáva podľa článku 36 ods. 4.

KAPITOLA X

OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článok 37

Motory, ktoré nie sú v zhode so schváleným typom

1. Ak sa motory, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku typového schválenia, nezhodujú so schváleným typom alebo radom, schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, prijme nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia EÚ, ak sú opatrenia prijaté výrobcom neprimerané, s cieľom zabezpečiť dosiahnutie

zhody vyrábaných motorov so schváleným typom alebo radom. Schvaľovacie úrady tohto členského štátu oznámia schvaľovacím úradom ostatných členských štátov prijaté opatrenia.

2. Na účely odseku 1 sa odchýlky od údajov uvedených v osvedčení o typovom schválení EÚ alebo v informačnom zväzku považujú za nezhodnosť so schváleným typom alebo radou, ak kde tieto odchýlky neboli povolené v súlade s ustanoveniami kapitoly VI.
3. Ak schvaľovací úrad zistí, že sa motory vybavené osvedčením o zhode alebo značkou typového schválenia vydanou v inom členskom štáte nezhodujú so schváleným typom alebo radom, môže požiadať schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ o overenie, či sú vyrábané motory aj naďalej v zhode so schváleným typom alebo radom. Po prijatí takejto žiadosti schvaľovací úrad, ktorý typové schválenie EÚ udelil, podnikne potrebné kroky čo najskôr a najneskôr do troch mesiacov od dátumu podania žiadosti.
4. Schvaľovacie úrady členských štátov si do jedného mesiaca vzájomne oznámia každé odobratie typového schválenia a dôvody takehoto opatrenia.
5. Ak schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, spochybňuje nezhodu, o ktorej bol informovaný, príslušné členské štáty sa usilujú o urovnanie sporu. Komisia je o tom informovaná a v prípade potreby uskutoční vhodné konzultácie s cieľom dosiahnuť urovnanie sporu.

Článok 38

Stiahnutie motorov

1. Ak je výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ, povinný v súlade s článkom 20 ods. 1 nariadenia (ES) č. 765/2008 stiahnuť motory uvedené na trh bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú montované do strojov, vzhľadom na skutočnosť, že motory predstavujú vážne porušenie ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia, tento výrobca to bezodkladne oznámi schvaľovaciemu úradu, ktorý typové schválenie EÚ motora udelil.
2. Výrobca navrhne schvaľovaciemu úradu súbor opravných prostriedkov na odstránenie závažného porušenia uvedeného v odseku 1. Schvaľovací úrad bezodkladne oboznámi schvaľovacie úrady ostatných členských štátov s navrhnutými opravnými prostriedkami.

Schvaľovacie úrady zabezpečia, aby sa v ich príslušných členských štátov tieto opravné prostriedky účinne vykonali.

3. Ak príslušný schvaľovací úrad považuje opravné prostriedky za nepostačujúce alebo sa domnieva, že sa nevykonávajú dostatočne rýchlo, bezodkladne o tom informuje schvaľovací úrad, ktorý typové schválenie EÚ udelil.

Schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie EÚ, potom informuje výrobcu. Ak výrobca potom nenavrhne a nevykoná účinné nápravné opatrenia, schvaľovací úrad, ktorý typové schválenie EÚ udelil, prijme všetky požadované ochranné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia EÚ. V prípade odňatia typového schválenia EÚ informuje schvaľovací úrad do jedného mesiaca od takehoto odňatia doporučeným listom alebo rovnocennými elektronickými prostriedkami výrobcu, schvaľovacie úrady ostatných členských štátov a Komisiu.

Článok 39

Oznámenie rozhodnutí a dostupné opravné prostriedky

1. Vo všetkých rozhodnutiach prijatých v súlade s týmto nariadením a vo všetkých rozhodnutiach o zamietnutí alebo odňatí typového schválenia EÚ, zákaze alebo obmedzení uvedenia motora na trh, evidencie alebo vyžadujúcich stiahnutie motora z trhu, sa podrobne uvedú dôvody, na ktorých sa zakladajú.
2. Každé takéto rozhodnutie sa oznámi príslušnej strane, ktorá bude súčasne informovaná o opravných prostriedkoch pre ňu dostupných podľa platného práva príslušného členského štátu a o stanovených časových lehotách na vykonanie takýchto opravných prostriedkov.

KAPITOLA XI

MEDZINÁRODNÉ PREDPISY A POSKYTOVANIE TECHNICKÝCH INFORMÁCIÍ

Článok 40

Súhlas s rovnocenným typovým schválením motora

1. V rámci viacstranných a dvojstranných dohôd medzi Úniou a tretími krajinami môže Únia uznať rovnocennosť podmienok a ustanovení pre typové schválenie motorov stanovených týmto nariadením s postupmi stanovenými medzinárodnými predpismi a predpismi tretích krajín.
2. Typové schválenia a značky typového schválenia udelené v súlade s predpismi EHK OSN alebo ich zmenami, s ktorými Únia súhlasila alebo ku ktorým Únia pristúpila, ako je uvedené v delegovanom akte podľa odseku 4 písm. a) sa uznávajú ako rovnocenné s udelenými typovými schváleniami a značkami typového schválenia v súlade s týmto nariadením.
3. Typové schválenia udelené v súlade s aktmi Únie, ako je uvedené v delegovanom akte podľa odseku 4 písm. b) sa uznávajú ako rovnocenné s typovými schváleniami udelenými v súlade s týmto nariadením.
4. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55, v ktorých stanoví:
 - a) zoznam predpisov EHK OSN alebo ich zmien, s ktorými Únia súhlasila alebo ku ktorým Únia pristúpila, ktoré sa uplatňujú na typové schválenie EÚ motorov a radov motorov montovaných v necestných pojazdných strojoch;
 - b) zoznam aktov Únie o udelení typových schválení.

Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].

Článok 41

Informácie určené výrobcom pôvodných zariadení a koncovým používateľom

1. Výrobca nesmie výrobcom pôvodných zariadení alebo koncovým používateľom poskytnúť žiadne technické informácie súvisiace s údajmi stanovenými v tomto nariadení, ktoré sa odlišujú od údajov schválených schvaľovacím úradom.
2. Výrobcom pôvodného zariadenia výrobca poskytne všetky relevantné informácie a pokyny, ktoré sú potrebné na správnu montáž motora do strojového zariadenia, a to vrátane opisu akýchkoľvek osobitných podmienok alebo obmedzení, ktoré súvisia s montážou alebo použitím motora.
3. Výrobcom pôvodných zariadení výrobcovia sprístupnia všetky príslušné informácie a potrebné pokyny určené pre koncového používateľa, najmä tie, ktoré opisujú akékoľvek osobitné podmienky alebo obmedzenia súvisiace s používaním motora.
4. Bez ohľadu na požiadavky odseku 3 výrobcovia sprístupnia výrobcov pôvodných zariadení hodnoty emisií oxidu uhličitého (CO₂) stanovených v priebehu procesu typového schvaľovania EÚ a výrobcom pôvodných zariadení poskytnú pokyny, aby tieto informácie oznámili koncovým používateľom strojových zariadení, do ktorých sa má motor montovať.
5. Komisia sa splnomocňuje prijímať delegované akty v súlade s článkom 55, v ktorých sa stanovujú podrobnosti o informáciách a pokynoch uvedených v odsekoch 2, 3 a 4. Uvedené delegované akty sa prijímajú do [31. decembra 2016].

Článok 42

Centrálna administratívna platforma a databáza Únie

1. Komisia zriadi centrálnu administratívnu platformu Únie na výmenu údajov a informácií týkajúcich sa typových schválení EÚ v elektronickom formáte. Platforma sa používa na výmenu údajov a informácií medzi schvaľovacími úradmi alebo medzi schvaľovacími úradmi a Komisiou, ktorá sa uskutočňuje v rámci tohto nariadenia.
2. Súčasťou centrálnej administratívnej digitálnej platformy Únie je databáza, kde sa budú centrálne zhromažďovať a sprístupňovať schvaľovacím úradom a Komisii akékoľvek informácie relevantné pre typové schválenia EÚ udelené v súlade s týmto nariadením. Databáza prepojí vnútroštátne databázy s centrálnou databázou Únie, ak to bolo dohodnuté s príslušnými členskými štátmi.
3. V nadväznosti na vykonávanie odsekov 1 a 2 Komisia rozšíri centrálnu administratívnu digitálnu platformu Únie o moduly, ktoré umožnia:
 - a) výmenu údajov a informácií uvedených v tomto nariadení medzi výrobcami, technickými službami, schvaľovacími úradmi a Komisiou;
 - b) prístup verejnosti k určitým informáciám a údajom týkajúce sa výsledkov typových schválení a skúšky zhody v prevádzke.
4. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať podrobné technické požiadavky a postupy potrebné na zriadenie centrálnej administratívnej platformy Únie a databázy uvedenej v tomto článku. Uvedené vykonávacie akty sa

prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

KAPITOLA XII

URČENIE TECHNICKÝCH SLUŽIEB A ICH OZNAMOVANIE

Článok 43

Požiadavky týkajúce sa technických služieb

1. Určujúce schvaľovacie úrady zabezpečia pred tým, než určia technickú službu podľa článku 45, že uvedená technická služba spĺňala požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 9 tohto článku.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 1, sa technická služba zriadi podľa vnútroštátneho práva členského štátu a má právnu subjektivitu.
3. Technická služba je orgánom tretej strany, ktorý je nezávislý, pokiaľ ide o navrhovanie, výrobu, dodávku alebo údržbu motora, ktorý posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že je preukázaná jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať subjekt, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijnej federácie, ktoré zastupujú podniky zapojené do navrhovania, výroby, obstarávania, montáže, používania alebo údržby motorov, ktoré posudzuje, pričom skúšky alebo kontroly sa môžu považovať za spĺňajúce požiadavky prvého pododseku.

4. Technická služba ani jej vrcholoví riadiaci pracovníci či zamestnanci zodpovední za vykonávanie kategórií činností, na ktoré sú určené v súlade s článkom 45 ods. 1, nesmú byť konštruktérmi, výrobcami, dodávateľmi alebo subjektmi vykonávajúcimi údržbu motora, ktorý posudzujú, ani nesmú zastupovať strany zapojené do takých činností. Nevylučuje to možnosť použitia posudzovaných motorov uvedených v odseku 3 tohto článku, ktoré sú potrebné na výkon činností technickej služby, alebo použitia takýchto motorov na osobné účely.

Technická služba zabezpečí, aby činnosti jej dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu alebo nestrannosť kategórií činností, na ktoré bola určená.

5. Technická služba a jej zamestnanci vykonávajú kategórie činností, na ktoré boli určené, s najvyšším stupňom profesijnej čestnosti a technickej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú byť vystavení žiadnemu nátlaku ani podnetom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvňovať ich rozhodovanie alebo výsledky ich činnosti posudzovania, najmä nátlaku či podnetom zo strany osôb alebo skupín, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.
6. Technická služba preukáže, že je schopná vykonávať všetky kategórie činností, na ktoré bola určená v súlade s článkom 45 ods. 1, tým, že uspokojivo preukáže určujúcemu schvaľovaciemu úradu, že má:
 - a) zamestnancov so zodpovedajúcou kvalifikáciou, osobitnými technickými vedomosťami a odborným vzdelaním, ako aj s dostatočnými a primeranými skúsenosťami na splnenie úlohy;
 - b) opisy postupov týkajúcich sa kategórií činností, na vykonávanie ktorých chce byť určená, čím zaistí transparentnosť a opakovateľnosť týchto postupov;

- c) postupy na vykonávanie kategórií činností, na ktoré chce byť určená, riadne zohľadňujúce mieru zložitosti technológie príslušného motora a či je tento motor vyrábaný v rámci hromadného alebo sériového výrobného procesu; ako aj
- d) prostriedky potrebné na to, aby mohla riadne plniť úlohy spojené s kategóriami činností, na vykonávanie ktorých chce byť určená, a prístup k všetkým potrebným zariadeniam alebo priestorom.

Okrem toho musí určujúcemu schvaľovaciemu úradu preukázať, že spĺňa normy stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa článku 46, ktoré sú relevantné pre kategórie činností, na ktoré bola určená.

- 7. Musí byť zaručená nestrannosť technickej služby, jej vrcholových riadiacich pracovníkov a zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie. Nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý posudok a integritu vo vzťahu ku kategóriám činností, na ktoré boli určené.
- 8. Technické služby uzavrujú poistenie zodpovednosti za škodu vo vzťahu k ich činnostiam, ak túto zodpovednosť nenesie členský štát v súlade s vnútroštátnym právom alebo ak nie je za posudzovanie zhody priamo zodpovedný samotný členský štát.
- 9. Zamestnanci technickej služby sú povinní dodržiavať služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri plnení svojich úloh podľa tohto nariadenia alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva s týmto účinkom, nie však vo vzťahu k určujúcemu schvaľovaciemu úradu, alebo v prípade, ak to vyžadujú právne predpisy Únie alebo vnútroštátne právo. Vlastnícke práva sú chránené.

Článok 44

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia technických služieb

- 1. Technická služba môže zadať niektoré zo svojich činností, na ktoré bola určená v súlade s článkom 45 ods. 1, subdodávateľom alebo môže nechať tieto činnosti vykonať svojej dcérskej spoločnosti iba so súhlasom jej určujúceho schvaľovacieho úradu.
- 2. Ak technická služba zadá špecifické úlohy súvisiace s kategóriami činností, pre ktoré bola určená, subdodávateľom alebo dcérskej spoločnosti, zabezpečí, aby subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť plnili požiadavky stanovené v článku 43 a informuje o tom zodpovedajúcim spôsobom určujúci schvaľovací úrad.
- 3. Technická služba nesie plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané ktorýmkoľvek z jej subdodávateľov alebo dcérskych spoločností bez ohľadu na to, kde majú sídlo.
- 4. Technická služba uchováva pre potrebu určujúceho schvaľovacieho úradu príslušné dokumenty týkajúce sa posúdenia kvalifikácie subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a úloh, ktoré vykonávajú.

Článok 45

Určenie technických služieb

- 1. Technické služby sa v závislosti od ich oblasti pôsobnosti určia na jednu alebo viaceré z týchto kategórií činností:

- a) kategória A: technické služby, ktoré vo svojich vlastných zariadeniach vykonávajú skúšky uvedené v tomto nariadení;
 - b) kategória B: technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky uvedené v tomto nariadení, pričom takéto skúšky sa vykonávajú v zariadeniach výrobcu alebo zariadeniach tretej strany;
 - c) kategória C: technické služby, ktoré pravidelne posudzujú a sledujú postupy výrobcu na kontrolu zhody výroby;
 - d) kategória D: technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky alebo vykonávajú skúšky či kontroly s cieľom dohľadu nad zhodou výroby.
2. Schvaľovací úrad môže byť určený ako technická služba pre jednu alebo viac činností uvedených v odseku 1.
3. Iné technické služby tretej krajiny ako tie, ktoré sa určili podľa článku 45, je možné oznámiť na účely článku 49, ale iba ak je také uznanie technických služieb ustanovené v rámci dvojstrannej dohody medzi Úniou a príslušnou treťou krajinou. Nesmie to zabrániť technickej službe zriadenej podľa vnútroštátneho práva členského štátu v súlade s článkom 43 ods. 2, aby si zriadila dcérske spoločnosti v tretích krajinách za predpokladu, že dcérske spoločnosti priamo riadi a kontroluje určená technická služba.

Článok 46

Akreditované vnútropodnikové technické služby výrobcu

1. Akreditovaná vnútropodniková technická služba výrobcu môže byť určená len pre činnosti kategórie A, pokiaľ ide o technické požiadavky, v prípade ktorých je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa tohto nariadenia povolené vlastné skúšanie. Takáto technická služba tvorí samostatnú a oddelenú časť podniku a nepodieľa sa na navrhovaní, výrobe, dodávke alebo údržbe motorov, ktoré posudzuje.
2. Akreditovaná vnútropodniková technická služba spĺňa tieto požiadavky:
- a) okrem toho, že je určená schvaľovacím úradom členského štátu, akreditovaná je vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa vymedzenia v článku 2 bode 11 nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s normami a postupom uvedeným v článku 47 tohto nariadenia;
 - b) akreditovaná vnútropodniková technická služba a jej zamestnanci sú organizačne identifikovateľní a v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, majú zavedené spôsoby podávania správ, ktorými sa zabezpečuje a preukazuje príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu ich nestrannosť;
 - c) akreditovaná vnútropodniková technická služba ani jej zamestnanci sa nepodieľajú na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý úsudok a česťnosť vo vzťahu ku kategóriám činností, pre ktoré boli určení;
 - d) akreditovaná vnútropodniková technická služba poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.
3. Akreditovaná vnútropodniková technická služba sa na účely článku 49 nemusí oznamovať Komisii, ale informácie o jej akreditácii poskytne určujúcemu schvaľovaciemu úradu na požiadanie tohto orgánu podnik, ktorého je táto technická služba súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

4. V súlade s článkom 55 sa Komisia splnomocňuje prijať delegované akty, v ktorých sa stanovujú technické požiadavky, v prípade ktorých je dovolené vlastné skúšanie, ako sa uvádza v odseku 1. Uvedené delegované akty sa prijímajú do [31. decembra 2016].

Článok 47

Postupy týkajúce sa noriem výkonnosti a posudzovania technických služieb

S cieľom zabezpečiť, aby technické služby spĺňali rovnako vysokú úroveň výkonnosti vo všetkých členských štátoch, je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 55 prijať delegované akty týkajúce sa noriem, ktoré technické služby musia spĺňať, a postupu ich posudzovania v súlade s článkom 48 a ich akreditácie v súlade s článkom 46.

Článok 48

Posúdenie kvalifikácie technických služieb

1. Určujúci schvaľovací úrad vypracuje správu o posúdení, v ktorej preukáže, že technická služba, ktorá sa o určenie uchádza, bola posúdená z hľadiska jej zhody s požiadavkami tohto nariadenia a delegovanými aktmi prijatými podľa tohto nariadenia. Uvedená správa môže obsahovať osvedčenie o akreditácii vydané akreditačným orgánom.
2. Posúdenie, na ktorom je založená správa uvedená v odseku 1, sa vykoná v súlade s ustanoveniami stanovenými v delegovanom akte prijatom podľa článku 55. Správa o posúdení sa preskúma minimálne každé tri roky.
3. Správa o posúdení sa na požiadanie poskytne Komisii. V prípadoch, ak sa posúdenie nezakladá na osvedčení o akreditácii, vydanom vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že technická služba spĺňa požiadavky tohto nariadenia, určujúci schvaľovací úrad poskytne Komisii dokumentáciu, ktorá potvrdzuje spôsobilosť technickej služby a zavedenie opatrení, ktorými sa zabezpečí, že technická služba je pravidelne monitorovaná určujúcim schvaľovacím úradom a že spĺňa požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia.
4. Schvaľovací úrad, ktorého zámerom je byť určený ako technická služba v súlade s článkom 45 ods. 2, preukáže súlad prostredníctvom posúdenia vykonaného audítormi nezávislými od posudzovanej činnosti. Takíto audítori môžu byť z tej istej organizácie za predpokladu, že sú riadení oddelene od zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanú činnosť.
5. Akreditovaná vnútropodniková technická služba spĺňa príslušné ustanovenia tohto článku.

Článok 49

Postupy oznamovania

1. Členské štáty oznámia Komisii v prípade každej technickej služby, ktorú určili, meno, adresu vrátane elektronickej adresy zodpovednej osoby a kategóriu činností, ako aj všetky následné zmeny týkajúce sa týchto určení.
2. Technická služba môže vykonávať činnosti uvedené v článku 45 ods. 1 v mene príslušného určujúceho schvaľovacieho úradu, ktorý je zodpovedný za typové

schválenie EÚ, iba ak bola o tom Komisia vopred informovaná v súlade s odsekom 1 tohto článku.

3. Rovnakú technickú službu môžu určiť viaceré určujúce schvaľovacie úrady a oznámiť členské štáty týchto určujúcich schvaľovacích úradov bez ohľadu na kategóriu alebo kategórie činností, ktorú bude vykonávať v súlade s článkom 45 ods. 1.
4. Komisii sa oznámia akékoľvek následné relevantné zmeny týkajúce sa určenia.
5. Ak je pri uplatňovaní delegovaného aktu potrebné určiť konkrétnu organizáciu alebo príslušný orgán vykonávajúci činnosť, ktorá nie je zahrnutá v činnostiach uvedených v článku 45 ods. 1, oznámenie sa vykoná v súlade s týmto článkom.
6. Komisia uverejní na svojej internetovej stránke zoznam a podrobné údaje týkajúce sa technických služieb určených v súlade s týmto článkom.

Článok 50

Zmeny v určeníach

1. Ak určujúci schvaľovací úrad zistil alebo bol informovaný o tom, že ním určená technická služba už nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení alebo že si neplní svoje povinnosti, určujúci schvaľovací úrad podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo odníme určenie v závislosti od závažnosti neplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia povinností. Členský štát, ktorý oznámil túto technickú službu, zodpovedajúcim spôsobom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia zodpovedajúcim spôsobom upraví uverejnené informácie uvedené v článku 49 ods. 6.
2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo odňatia určenia alebo ak technická služba svoju činnosť už nevykonáva, určujúci schvaľovací úrad prijme primerané opatrenia, aby zabezpečil spracovanie spisov tejto technickej služby inou technickou službou alebo aby boli na ich žiadosť k dispozícii určujúcemu schvaľovaciemu úradu alebo orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 51

Spochybnenie odbornej spôsobilosti technických služieb

1. Komisia vyšetrí všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti, alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť technickej služby alebo nepretržité plnenie požiadaviek a povinností, ktoré sa na technickú službu vzťahujú.
2. Členský štát určujúceho schvaľovacieho úradu poskytne Komisii na požiadanie všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre určenie alebo zachovanie určenia príslušnej technickej služby.
3. Komisia zabezpečí dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej vyšetrovaní.
4. Ak Komisia zistí, že technická služba nespĺňa alebo prestala spĺňať požiadavky na svoje určenie, informuje o tom zodpovedajúcim spôsobom členský štát určujúceho schvaľovacieho úradu s cieľom prijať v spolupráci s týmto členským štátom potrebné nápravné opatrenia a požiada tento členský štát, aby v prípade potreby prijal uvedené nápravné opatrenia vrátane odňatia určenia.

Článok 52

Prevádzkové povinnosti technických služieb

1. Technické služby vykonávajú kategórie činností, na ktoré boli určené, v mene určujúceho schvaľovacieho úradu a v súlade s postupmi posudzovania a skúšok uvedenými v tomto nariadení a v delegovaných aktoch.

Technické služby dohliadajú na skúšky potrebné na schválenie alebo vykonávajú tieto skúšky či kontroly uvedené v tomto nariadení alebo v jednom z delegovaných aktov s výnimkou prípadov, keď sú povolené alternatívne postupy. Technické služby nesmú vykonávať skúšky, posúdenia ani kontroly, na ktoré neboli riadne určené svojim schvaľovacím úradom.
2. Technické služby vždy:
 - a) umožnia svojmu určujúcemu schvaľovaciemu úradu, aby bol podľa potreby prítomný počas posudzovania zhody technickej služby; ako aj
 - b) bez toho, aby bol dotknutý článok 43 ods. 9 a článok 53, poskytnú svojmu určujúcemu schvaľovaciemu úradu v prípade požiadania informácie o ich kategóriách činností, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
3. Ak technická služba zistí, že výrobca nesplnil požiadavky stanovené v tomto nariadení, oznámi to určujúcemu schvaľovaciemu úradu, aby určujúci schvaľovací úrad od výrobcu vyžadoval prijatie náležitých nápravných opatrení, a následne aby nevydal osvedčenie o typovom schválení EÚ, kým nebudú prijaté náležité nápravné opatrenia, ktoré vyžaduje schvaľovací úrad.
4. Ak technická služba, ktorá v mene určujúceho schvaľovacieho úradu zistí v priebehu monitorovania zhody výroby po vydaní osvedčenia o typovom schválení EÚ, že motor už nie je v súlade s týmto nariadením, informuje o tom určujúci schvaľovací úrad. Schvaľovací úrad prijme primerané opatrenia stanovené v článku 25.

Článok 53

Informačné povinnosti technických služieb

1. Technické služby informujú svoj určujúci schvaľovací úrad o:
 - a) každej nezhode, s ktorou prídu do kontaktu a ktorá si môže vyžadovať zamietnutie, obmedzenie, pozastavenie alebo odňatie osvedčenia o typovom schválení EÚ;
 - b) akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah alebo podmienky ich určenia;
 - c) každej žiadosti o informácie, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom, týkajúcej sa ich činností.
2. Technické služby na požiadanie poskytnú svojmu určujúcemu schvaľovaciemu úradu informácie o činnostiach vykonávaných v rozsahu ich určenia a akejkoľvek inej vykonávanej činnosti vrátane cezhraničných činností a uzatvárania subdodávateľských zmlúv.

KAPITOLA XIII

VYKONÁVACIE AKTY A DELEGOVANÉ AKTY

Článok 54

Postup výboru

1. Komisii pomáha „Technický výbor – motorové vozidlá“ (TCMV) zriadený na základe článku 40 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 55

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3, článku 17 ods. 5, článku 18 ods. 2, článku 23 ods. 11, článku 24 ods. 4, článku 25 ods. 6, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 5, článku 40 ods. 4, článku 41 ods. 5, článku 46 ods. 4 a článku 47 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [vložiť dátum: nadobudnutie účinnosti].
3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 3, článku 17 ods. 5, článku 18 ods. 2, článku 23 ods. 11, článku 24 ods. 4, článku 25 ods. 6, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 5, článku 40 ods. 4, článku 41 ods. 5, článku 46 ods. 4 a článku 47 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 3, článku 17 ods. 5, článku 18 ods. 2, článku 23 ods. 11, článku 24 ods. 4, článku 25 ods. 6, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 5, článku 40 ods. 4, článku 41 ods. 5, článku 46 ods. 4 a článku 47 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

KAPITOLA XIV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 56

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú sankcie za porušenie tohto nariadenia hospodárskymi subjektmi alebo výrobcami pôvodného zariadenia. Prijmú všetky potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo vykonávanie týchto sankcií. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do [vložiť dátum: 2 rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] a bezodkladne jej oznámia všetky následné zmeny, ktoré ich ovplyvňujú.
2. Druhy porušení, na ktoré sa vzťahujú sankcie, zahŕňajú:
 - a) poskytovanie nepravdivých vyhlásení počas schvaľovacích postupov, najmä postupov vedúcich k zrušeniu alebo postupov týkajúcich sa výnimiek;
 - b) falšovanie výsledkov skúšok na účely typového schválenia EÚ alebo zhody v prevádzke;
 - c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k zrušeniu, zamietnutiu alebo odňatiu typového schválenia EÚ;
 - d) používanie vypínacích (alebo rušiacich) stratégií;
 - e) odmietnutie poskytnutia prístupu k informáciám;
 - f) uvedenie na trh motorov podliehajúcich schváleniu bez takéhoto schválenia alebo falšovanie dokladov alebo označení s týmto úmyslom;
 - g) uvedenie na trh prechodných motorov a strojov, v ktorých sú tieto motory namontované v rozpore s ustanoveniami o výnimkách;
 - h) je v rozpore s obmedzeniami používania motora stanovené v článku 4;
 - i) taká úprava motora, že motor už nespĺňa špecifikácie na svoje typové schválenie;
 - j) montáž motora v strojoch na iné použitie ako je výlučné použitie stanovené v článku 4;
 - k) uvedenie motora na trh podľa článku 32 ods. 4 na použitie v iných zariadeniach, ako je uvedené v tomto článku.

Prechodné ustanovenia

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia v kapitolách II a III, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ pred dátumami uvedenia motorov na trh podľa prílohy III.
2. Schvaľovacie úrady môžu naďalej udeľovať typové schválenia v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia až do povinných dátumov pre typové schválenie EÚ motorov uvedených v prílohe III.
3. Odchyľne od tohto nariadenia, motory, ktorým už bolo udelené typové schválenie EÚ podľa príslušných právnych predpisov platných v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, alebo ktoré spĺňajú požiadavky stanovené Ústrednou komisiou pre plavbu na Rýne (CCNR) a prijaté ako CCNR fáza II v rámci Mannheimského dohovoru o plavbe na Rýne, sa môžu naďalej uvádzať na trh až do dátumov pre uvedenie motorov na trh uvedených v prílohe III.

V takom prípade vnútroštátne orgány nezakážu, neobmedzia ani nebránia uvedeniu motorov na trh, ktoré sú v súlade so schváleným typom.

4. Motory, ktoré neboli predmetom typového schválenia na úrovni Únie v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, sa môžu naďalej uvádzať na trh na základe platných vnútroštátnych predpisov, ak existujú, do dátumov pre uvedenie motorov na trh uvedených v prílohe III.
5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2, prechodné motory a prípadne stroje, v ktorých sú tieto motory montované, sa môžu naďalej uvádzať na trh počas prechodného obdobia pod podmienkou, že stroj, v ktorom je prechodný motor namontovaný, má dátum výroby pred uplynutím 1 roku po začiatku prechodného obdobia.

V prípade motorov kategórie NRE členské štáty povolia predĺženie prechodného obdobia a 12-mesačnej lehoty uvedenej v prvom pododseku o ďalších 12 mesiacov pre výrobcov pôvodného zariadenia s celkovou ročnou produkciou menšou ako 50 jednotiek necestných pojazdných strojov vybavených spaľovacími motormi. Na účely výpočtu celkovej ročnej produkcie uvedenej v tomto odseku sa všetci výrobcovia pôvodného zariadenia kontrolované rovnakou fyzickou alebo právnickou osobou sa považujú za jediného výrobcu pôvodného zariadenia.

6. S ohľadom na opatrenia stanovené v odseku 5 sa prechodné motory zhodné s typmi motorov alebo radmi motorov, ktorých typové schválenie EÚ už nie je platné podľa článku 29 ods. 2 písm. a) môžu uvádzať na trh za predpokladu, že sa na tieto prechodné motory:
 - a) vzťahovalo platné typové schválenie EÚ v čase ich výroby, a ktoré boli uvedené na trh pred skončením platnosti typového schválenia EÚ, alebo
 - b) tieto motory neboli právne upravené na úrovni Únie ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia;
7. Odsek 6 sa uplatňuje len na obdobie:
 - a) 18 mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v prvom pododseku odseku 5;

- b) 30 mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v druhom pododseku odseku 5
8. Výrobcovia zabezpečia, aby prechodné motory boli označené dátumom výroby motora. Tieto informácie môžu byť pripevnené na motor alebo označené na povinnom štítku.

Článok 58

Správa

1. Do 31. decembra 2021 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní postupov typového schválenia EÚ stanovených v tomto nariadení.
2. Na základe informácií poskytnutých v odseku 1 predloží Komisia do 31. decembra 2022 Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia.

Článok 59

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:
 - a) posúdenie ďalšieho potenciálu na zníženie emisií znečisťujúcich látok na základe dostupných technológií a analýzy nákladov resp. prínosov;
 - b) identifikáciu potenciálne relevantných znečisťujúcich látok, ktoré v súčasnosti patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
2. Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:
 - a) použitie ustanovení o výnimkách stanovených v článku 32 ods. 3 a 4;
 - b) monitorovanie výsledkov emisných skúšok stanovených v článku 18 a na jeho závery.
3. Správy uvedené v odsekoch 1 a 2 sú založené na konzultáciách so zainteresovanými stranami a zohľadňujú existujúce súvisiace európske a medzinárodné normy. Podľa potreby sa doplní legislatívnymi návrhmi.

Článok 60

Zrušenie

Bez toho, aby boli dotknutý článok 57 ods. 1 až 4, smernica 97/68/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2017.

Článok 61

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od 1. januára 2017.

Od dátumu uvedeného v odseku 1, vnútroštátne orgány nesmú na požiadanie výrobcu odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ pre nový typ motora alebo rad motorov alebo zakázať jeho uvedenie na trh, ak tento motor alebo rad motorov spĺňa požiadavky stanovené v kapitolách II, III, IV a VIII.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*