

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/1628****ze dne 14. září 2016****o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém má být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES <sup>(3)</sup> byla za tímto účelem stanovena opatření pro omezení znečišťování ovzduší z motorů určených pro nesilniční mobilní stroje. V úsilí o rozvoj a fungování vnitřního trhu Unie je vhodné pokračovat.
- (2) Vnitřní trh by měl být založen na transparentních, jednoduchých a jednotných pravidlech, která poskytují právní jistotu a srozumitelnost, z nichž mohou mít prospěch podniky i spotřebitelé.
- (3) V zájmu zjednodušení a urychlení přijetí právních předpisů Unie o schvalování typu motorů byl zaveden nový regulační přístup týkající se těchto předpisů. Podle tohoto přístupu stanoví zákonodárce základní pravidla a zásady a zmocňuje Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů týkajících se dalších technických detailů. S ohledem na základní požadavky by tedy toto nařízení mělo stanovit pouze zásadní ustanovení o emisích plyných a tuhých znečišťujících látek a o schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích a mělo by zmocnit Komisi ke stanovení technických specifikací prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 <sup>(4)</sup> stanovilo regulační rámec pro schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem s těmito vozidly. Kvůli podobnosti těchto oblastí a vzhledem k pozitivním zkušenostem s uplatňováním nařízení (EU) č. 167/2013 by mnohé z práv a povinností, které uvedené nařízení stanoví, měly být vzaty v úvahu i v případě nesilničních mobilních strojů. Velmi důležité je ovšem to, aby byl přijat zvláštní soubor pravidel, která v plné míře zohlední zvláštní požadavky kladené na motory určené pro nesilniční mobilní stroje.

<sup>(1)</sup> Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. února 2015 (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 5. července 2016 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 18. července 2016.

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

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

- (5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES<sup>(1)</sup> stanoví základní požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost s ohledem na konstrukci a výrobu za účelem zvýšení bezpečnosti strojních zařízení uváděných na trh. Uvedená směrnice však nestanoví požadavky na emise plyných a tuhých znečišťujících látek pro motory určené pro nesilniční mobilní stroje. Měly by proto být stanoveny některé zvláštní povinnosti pro výrobce nesilničních mobilních strojů s cílem zajistit, aby instalace motorů do takových strojů byla prováděna způsobem, který nemá nepříznivý dopad na výkon motoru s ohledem na jeho emise plyných a tuhých znečišťujících látek. V zájmu zajištění účinnosti mezních hodnot emisí pro motory určené pro nesilniční mobilní stroje stanovených v tomto nařízení je rovněž třeba určit některé povinnosti, pokud jde o aspekty mezních hodnot emisí plyných a tuhých znečišťujících látek z takových motorů.
- (6) Toto nařízení by mělo obsahovat základní požadavky týkající se mezních hodnot emisí a postupů EU schválení typu pro motory určené pro nesilniční mobilní stroje. Hlavní prvky příslušných požadavků tohoto nařízení jsou založeny na výsledcích Komise provedeného posouzení dopadů ze dne 20. listopadu 2013, které analyzovalo různé možnosti srovnáním potenciálních výhod a nevýhod, pokud jde o hospodářské, environmentální, bezpečnostní a společenské aspekty a o zdravotní dopady. Tato analýza zahrnovala kvalitativní i kvantitativní aspekty.
- (7) S cílem zajistit fungování vnitřního trhu, by mělo toto nařízení stanovit harmonizovaná pravidla pro EU schválení typu motorů určených pro nesilniční mobilní stroje. Pro tento účel by měly být stanoveny a uplatňovány nové mezní hodnoty emisí pro motory určené pro nesilniční mobilní stroje i zemědělské a lesnické stroje, v zájmu zohlednění technického pokroku a zajištění sblížení s politikami Unie v odvětví silniční dopravy. Tyto nové mezní hodnoty emisí by měly být stanoveny s cílem dosáhnout záměrů Unie v oblasti kvality ovzduší a snižování emisí z nesilničních mobilních strojů a zemědělských a lesnických strojů, a ve svém důsledku tak snížit poměr emisí z nesilničních mobilních strojů ve vztahu k emisím ze silničních vozidel. Unijní právo v této oblasti by tedy mělo mít širší působnost s cílem zvýšit úroveň harmonizace trhu v Unii i v mezinárodním měřítku a minimalizovat rizika narušení trhu a nepříznivých dopadů na zdraví.
- (8) Kromě rozšíření působnosti unijní legislativy v oblasti harmonizace trhu za současné minimalizace rizika jeho narušování je také cílem tohoto nařízení zjednodušit stávající právní rámec, a to i stanovením opatření zjednodušujících správní postupy, jakož i zlepšit obecné podmínky pro vymáhání dodržování této legislativy, zejména stanovením přísnějších pravidel dozoru nad trhem.
- (9) Bílá kniha Komise ze dne 28. března 2011 nazvaná „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ zdůrazňuje zvláštní úlohu železnice a vnitrozemské plavby při dosahování cílů politiky v oblasti klimatu. S ohledem na to, že pokrok v těchto odvětvích dopravy je v oblasti zlepšování kvality ovzduší méně příznivý než v jiných odvětvích, by Komise a orgány členských států měly stanovit v rámci své působnosti různé způsoby podpory inovací technologií v oblasti emisí, tak aby pokračující nárůst objemu nákladů zboží přesunutého na koleje a na vnitrozemské vodní cesty probíhal souběžně se zlepšováním kvality ovzduší v Evropě.
- (10) Požadavky vztahující se na motory určené pro nesilniční mobilní stroje by se měly řídit zásadami obsaženými ve sdělení Komise ze dne 5. června 2002 nazvaném „Akční plán pro zjednodušení a zlepšení právního prostředí“.
- (11) Sedmý všeobecný akční program Unie pro životní prostředí přijatý rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1386/2013/EU<sup>(2)</sup> připomíná, že Unie rozhodla, že dosáhne úrovně kvality ovzduší, které nemají výrazné nepříznivé dopady na lidské zdraví a životní prostředí ani nepředstavují riziko pro lidské zdraví a životní prostředí. Právní předpisy Unie stanovily vhodné mezní hodnoty emisí pro kvalitu vnějšího ovzduší s cílem

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

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

zajištění ochrany lidského zdraví, a zejména citlivých jedinců, jakož i pro národní emisní stropy<sup>(1)</sup>. Komise po svém sdělení ze dne 4. května 2001, jímž byl založen program „Čistý vzduch pro Evropu“ (CAFE), přijala dne 21. září 2005 další sdělení nazvané „Tematická strategie o znečišťování ovzduší“. Jedním ze závěrů uvedené tematické strategie bylo, že pro dosažení cílů Unie v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a pozemní), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. V této souvislosti by se k řešení úkolu snižování emisí z motorů určených pro nesilniční mobilní stroje mělo přistupovat jako k součásti celkové strategie. Nové mezní hodnoty emisí uvedené v etapě V představují jedno z opatření určených ke snížení současných emisí látek znečišťujících ovzduší ze strojních zařízení během jejich provozu, jako jsou tuhé znečišťující látky, a prekurzorů ozonu, jako jsou např. oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>) a uhlovodíky.

- (12) Dne 12. června 2012 Světová zdravotnická organizace prostřednictvím své Mezinárodní agentury pro výzkum rakoviny nově zařadila emise výfukových plynů ze vznětových motorů do kategorie „karcinogenní pro člověka“ (skupina 1) na základě dostatečných důkazů, že expozice zvyšuje riziko rakoviny plic.
- (13) Ke zlepšení kvality ovzduší v Unii a k dosažení jejích cílů v oblasti ochrany ovzduší udržitelným způsobem v období od současnosti do roku 2020 a po něm je třeba trvalé úsilí o snížení emisí z různých typů motorů. Z tohoto důvodu by měly být výrobcům předem poskytovány jasné a úplné informace o budoucích mezních hodnotách emisí a měla by jim být poskytnuta dostatečná lhůta k jejich dosažení a k uskutečnění nezbytného technického rozvoje.
- (14) Při stanovení mezních hodnot emisí je důležité zohlednit jejich dopad na konkurenceschopnost trhů a výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší, snížení zdravotních nákladů a prodloužení střední délky života.
- (15) Snižování emisí z motorů prováděné udržitelným způsobem vyžaduje neustálé posilování přímé spolupráce mezi výrobcí a dalšími zapojenými podniky na jedné straně a renomovanými výzkumnými institucemi na straně druhé. Tento druh spolupráce hraje důležitou úlohu při vývoji nových produktů a technologií, jež pozitivně přispívají ke zlepšování kvality ovzduší.
- (16) Emise z motorů určených pro nesilniční mobilní stroje představují významnou část celkových emisí člověkem způsobených emisí určitých škodlivých látek znečišťujících ovzduší. Na motory, které mají na znečišťování ovzduší emisemi NO<sub>x</sub> a tuhých látek významný podíl, by se měly vztahovat nové mezní hodnoty emisí.
- (17) Aby bylo možné zajistit co nejlepší ochranu pracovníků pracujících v blízkosti strojů a co nejvíce omezit specifickou kumulaci zátěže pracovníků pracujících v blízkosti několika mobilních strojů a přístrojů, je potřeba využít k minimalizaci emisí co nejmodernější technologie.
- (18) Komise by měla pravidelně posuzovat dosud neregulované emise, jež vznikají v důsledku širšího využívání nových palivových směsí, technologií motorů a systémů regulace emisí. V případě potřeby by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh, jehož cílem je přijmout právní úpravu pro tyto emise.
- (19) Je nutné podpořit zavádění motorů na alternativní pohon, která dosahují nízkých emisí NO<sub>x</sub> a tuhých znečišťujících látek. Měly by proto být přizpůsobeny mezní hodnoty pro celkové množství uhlovodíků, aby byly zohledněny emise nemethanových uhlovodíků a methanu.
- (20) Tímto nařízením není dotčeno právo členských států stanovovat při náležitém dodržování Smluv takové požadavky, které považují za nezbytné k zajištění ochrany veřejnosti i pracovníků při používání nesilničních mobilních strojů, na něž se toto nařízení vztahuje, za podmínky, že tyto požadavky nemají dopad na uvádění na trh motorů pro tyto stroje.

<sup>(1)</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 o šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí (Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1); směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (21) S cílem zajistit, aby byly emise velmi jemných znečišťujících částic (o velikosti do 0,1  $\mu\text{m}$ ) regulovány, by Komise měla být zmocněna k přijetí přístupu založeného na počtu částic u emisí tuhých znečišťujících látek jako doplnění přístupu založeného na hmotnosti částic emisí, který je používán v současné době. Přístup založený na počtu částic by měl vycházet z výsledků programu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) pro měření částic a být v souladu se stávajícími ambiciózními cíli v oblasti životního prostředí.
- (22) Má-li být těchto cílů v oblasti životního prostředí dosaženo, je vhodné, aby mezní hodnoty počtu částic stanovené v tomto nařízení pravděpodobně odpovídaly nejvyšší výkonnosti, které v současnosti dosahují částicové filtry využívající nejlepší dostupné technologie.
- (23) S ohledem na dlouhou životnost nesilničních mobilních strojů je vhodné zvážit dodatečnou úpravu motorů, které jsou již v provozu. Takové dodatečné úpravy by se měly zaměřovat především na hustě osídlené městské oblasti s cílem pomoci členským státům dosáhnout souladu s právem Unie v oblasti kvality ovzduší. Má-li se zajistit srovnatelná a vysoká úroveň těchto úprav, měly by se členské státy řídit zásadami uvedenými v předpisu EHK OSN č. 132.
- (24) V příslušných případech a tam, kde jsou technologie vzájemně propojené, by mělo být dosaženo synergie mezi snižováním emisí plyných a tuhých znečišťujících látek z motorů určených pro nesilniční mobilní stroje a mezními hodnotami emisí pro těžká nákladní vozidla. Taková opatření by mohla napomoci k dalším úsporám z rozsahu a ke zlepšení kvality ovzduší.
- (25) Komise by měla přijmout celosvětově harmonizované zkušební cykly ve zkušebních postupech, které tvoří základ předpisů o EU schválení typu z hlediska emisí. Zvážena by měla být rovněž možnost zavedení přenosných systémů měření emisí, které by sloužily k monitorování skutečných emisí během provozu.
- (26) V zájmu řešení skutečných emisí vznikajících během provozu a za účelem přípravy procesu kontroly shodnosti v provozu by měla být v přiměřeném časovém rámci přijata zkušební metodika pro monitorování souladu s požadavky, pokud jde o emisní vlastnosti, založená na použití přenosných systémů měření emisí.
- (27) Správné fungování systému následného zpracování výfukových plynů, obzvláště v případě  $\text{NO}_x$ , je základním požadavkem pro dodržování zavedených mezních hodnot emisí znečišťujících látek. V této souvislosti by měla být zavedena opatření, která zaručí správný provoz systémů následného zpracování výfukových plynů založených na používání jakéhokoli reagentu, který je možné spotřebovat nebo který není obnovitelný.
- (28) V některých nouzových situacích, kdy není k dispozici přívod vody z potrubí, mají zásadní význam přenosná protipožární čerpadla. Instalace systémů následného zpracování výfukových plynů do motorů takových strojů by však zvýšila jejich hmotnost a provozní teplotu natolik, že by se pro své provozovatele staly nebezpečnými a nebylo by možné je ručně přenášet. Přenosná protipožární čerpadla by proto měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyňata.
- (29) Úpravy motoru, jako je deaktivace jeho systému následného zpracování výfukových plynů nebo zvýšení jeho výkonu by mohly mít vážné důsledky pro emisní vlastnosti a odolnost motoru. Právnícké osoby provádějící takové úpravy by proto měly odpovídat za zajištění toho, že budou dodrženy příslušné mezní hodnoty emisí.
- (30) Mělo by být povoleno uvádět na trh v členských státech motory, které podléhají a vyhovují novým pravidlům o mezních hodnotách emisí a postupech EU schválení typu stanovenými tímto nařízením. Tyto motory by neměly podléhat žádným jiným vnitrostátním emisním požadavkům, pokud jde o jejich uvádění na trh. Tímto by nemělo být dotčeno právo členských států podporovat nebo omezit používání motorů již uvedených na trh, pokud použitá kritéria nejsou diskriminační a jsou objektivně odůvodněná. Členské státy udělující EU schválení typu by měly přijmout ověřovací opatření, jimiž zajistí identifikaci motorů vyráběných v rámci postupů EU schválení typu.
- (31) Motory určené pro vývoz a pro použití ozbrojenými silami by neměly podléhat mezním hodnotám emisí stanoveným v tomto nařízení. Avšak v zájmu rozlišení těchto motorů od motorů, které tímto mezním hodnotám emisí podléhají, by v některých případech měla být požadována označení.

- (32) Výrobci by mělo být v zájmu zohlednění logistických omezení dodávek a umožnění plynulé výroby „právě včas“ i s cílem předcházet zbytečným nákladům a administrativní zátěži umožněno, aby se souhlasem výrobce původního zařízení dodal motor odděleně od příslušného systému následného zpracování výfukových plynů.
- (33) Některé nesilniční mobilní stroje jsou provozovány v extrémních podmínkách, s rizikem pro zdraví nebo život, nebo podléhají velmi náročným technickým požadavkům. Vzhledem k těmto zvláštním okolnostem a poměrně nízkému počtu motorů určených pro tyto nesilniční mobilní stroje by motory, které mají být používány v prostředí s nebezpečím výbuchu a které jsou určeny pro použití při vypouštění záchranných člunů, měly být osvobozeny od určitých požadavků na omezení emisí stanovených v tomto nařízení.
- (34) S cílem umožnit výrobcům provádět praktické zkoušky, jež jsou nedílnou součástí procesu vývoje motorů, by mělo být umožněno dočasně uvést na trh motory, jimž nebylo v této fázi uděleno EU schválení typu. Mělo by být rovněž možné udělit výjimky umožňující dočasné uvedení motorů na trh pro účely praktických zkoušek prototypů.
- (35) S cílem zohlednit dlouhodobé projekty v železničním odvětví, které vyžadují významné investice, by měla být v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES <sup>(1)</sup> stanovena výjimka pro motory zahrnuté do projektů, které byly zahájeny přede dnem použitelnosti tohoto nařízení a které jsou v pokročilé fázi vývoje.
- (36) Je zásadně nutné nebrzdit technické inovace související s emisními vlastnostmi motorů pro nesilniční mobilní stroje prostřednictvím požadavků, které nejsou v současné době stanoveny ve stávajících administrativních postupech pro schválení typu. Je proto nezbytné stanovit některé výjimky a pravidla pro motory, které obsahují nové technologie nebo nové koncepty.
- (37) Výrobci původního zařízení, kteří vyrábějí omezená množství jednotek za rok, čelí složitým problémům, pokud jde o provádění konstrukčních změn jejich vozového parku ve standardním přechodném období. Tito výrobci jsou typicky malé a střední podniky, které mají omezenou strojírenskou kapacitu a často získávají informace o motorech budoucích etap později než ostatní výrobci původního zařízení. To je zejména případ výrobců zemědělských strojů, kde by malé a střední podniky vyrábějící omezená množství jednotek za rok čelily vážným strukturálním problémům při přechodu na mezní hodnoty emisí etapy V. Je proto nutné stanovit pro tyto případy zvláštní pravidla.
- (38) Mělo by být povoleno uvádět na trh motory, které mají nahradit motory již instalované do nesilničních mobilních strojů a které splňují méně přísné mezní hodnoty emisí, než jsou hodnoty stanovené v tomto nařízení, aby se výrobcům umožnilo splnit jejich záruční povinnosti a zajistila se dostatečná dostupnost těchto motorů na trhu.
- (39) Podle současných odhadů existuje celá řada širokorozchodných lokomotiv, které bude třeba v letech 2016 až 2025 vyměnit. Lokomotivy s vysoce výkonnými motory vhodné pro železniční síť s rozchodem koleje 1 520 mm nejsou na trhu Unie dostupné. Řešení na míru by významně zvýšilo cenu za novou lokomotivu a odradilo by provozovatele železnic od obnovy jejich vozových parků. V postupech EU schválení typu by měly být zohledněny technické a hospodářské překážky pro železniční síť s rozchodem koleje 1 520 mm. S cílem usnadnit a uspořádat ekologizaci železničního odvětví v dotčených členských státech a podpořit využívání nejlepší technologie, která je na trhu v současnosti dostupná, by měly být tyto lokomotivy v dané železniční síti dočasně osvobozeny od některých požadavků. Toto osvobození by mohlo přispět ke snížení dopadu železniční dopravy na životní prostředí.
- (40) Produkce bavlny je v Unii omezena na velmi malý počet členských států. Kvůli vysokým nákladům nových strojů na sklizení bavlny, a s cílem zabránit dalšímu finančnímu zatížení odvětví produkce bavlny, která by dále ohrozila jeho ekonomickou životaschopnost, by subjektům měl být umožněn přístup k široké škále použitých strojů na sklizení bavlny. Členské státy by proto měly mít možnost po omezenou dobu uplatňovat na motory instalované v těchto strojích své vnitrostátní právní předpisy.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (41) Toto nařízení by mělo uložit vnitrostátním orgánům povinnosti týkající se dozoru nad trhem, které jsou konkrétnější než odpovídající povinnosti stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>(1)</sup>.
- (42) Aby se zajistilo správné provedení a řádné fungování postupu pro sledování shodnosti výroby, jenž je jedním ze základních kamenů systému EU schválení typu, měly by výrobce pravidelně kontrolovat k tomuto účelu určený příslušný orgán nebo technická zkušebna s odpovídající kvalifikací.
- (43) Unie je smluvní stranou Dohody EHK OSN o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“). Schválením uděleným podle předpisů EHK OSN a jejich změn, pro jejichž přijetí Unie hlasovala nebo k nimž přistoupila, by při provádění rozhodnutí Rady 97/836/ES<sup>(2)</sup> proto měla být přiznána stejná platnost jako povolením vydaným na základě tohoto nařízení v rámci postupu EU schválení typu. Aby se zajistila soudržnost a soulad mezi právními předpisy Unie a EHK OSN, měla by Komise být zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví, které předpisy EHK OSN mají platit pro EU schválení typu.
- (44) Za účelem doplnění tohoto nařízení o další technické podrobnosti by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o monitorování emisních vlastností motorů během provozu, technické zkoušky a postupy měření, shodnost výroby, samostatně dodávané systémy následného zpracování výfukových plynů k příslušnému motoru, motory určené k provozním zkouškám, motory určené k používání v prostředí s nebezpečím výbuchu, rovnocennost EU schválení typu motorů, informace pro výrobce původních zařízení a konečné uživatele, jakož i normy a posuzování technických zkoušek. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>(3)</sup>. V zájmu zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (45) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>(4)</sup>.
- (46) Členské státy by měly stanovit pravidla týkající se sankcí, které se uplatní při porušování tohoto nařízení, a zajistit, aby tato pravidla byla provedena. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (47) V zájmu zohlednění probíhajícího technického pokroku a nejnovějších zjištění v oblasti výzkumu a inovací by mělo být zjištěno, jaký je další potenciál snižování emisí znečišťujících látek u motorů již instalovaných v nesilničních mobilních strojích. Tato hodnocení by měla být zaměřena na ty kategorie motorů, které jsou do působnosti tohoto nařízení zařazeny poprvé, a rovněž na ty, u nichž se mezní hodnoty emisí v rámci tohoto nařízení nezměnily.

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a zrušení nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

<sup>(2)</sup> Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (48) Specifické mezní hodnoty, zkušební postupy a požadavky na znečišťující emise stanovené v tomto nařízení by se měly použít i pro motory zemědělských a lesnických traktorů, na které se vztahuje nařízení (EU) č. 167/2013. Vzhledem ke kombinovanému dopadu termínu zahájení etapy V a odloženého zahájení etapy IV pro zemědělské traktory kategorií T2, T4.1 a C2 by etapa IV s ohledem na rozmezí 56 130 kW trvala velmi krátce. Aby nedošlo k neefektivním činnostem a předešlo se zbytečnému zatížení, termín povinného EU schválení typu v etapě IV by měl být odložen o jeden rok a měla by být adekvátně zvýšena flexibilita množství. Dále by se na motory v etapě IIIB měla rovněž uplatnit přechodná ustanovení tohoto nařízení, pokud jde o požadavky na provádění etapy V. Nařízení (EU) č. 167/2013 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 <sup>(1)</sup> by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (49) V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, racionality a zjednodušení a s cílem snížit zátěž pro výrobce motorů a nesilničních mobilních strojů by toto nařízení mělo obsahovat pouze omezený počet etap provádění pro zavedení nových emisních úrovní a postupů EU schválení typu. Mají-li mít výrobci dostatek času na vývoj, zkoušení a zavádění technických řešení v sériové výrobě motorů a má-li být výrobcům a schvalovacím orgánům poskytnuta dostatečná lhůta pro zavedení nezbytných správních systémů, je velmi důležité, aby požadavky byly včas definovány.
- (50) Směrnice 97/68/ES byla opakovaně a podstatně změněna. V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, racionality a zjednodušení by tato směrnice měla být nahrazena nařízením a omezeným počtem aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Použití nařízení by mělo rovněž zajistit, že příslušná ustanovení budou přímo použitelná zejména pro výrobce, schvalovací orgány a technické zkušebny a budou umožňovat mnohem rychlejší a účinnější aktualizaci s cílem lépe zohlednit technický pokrok.
- (51) Směrnice 97/68/ES by proto měla být zrušena s účinností ve lhůtě, která odvětví poskytne dostatečně dlouhou dobu na přizpůsobení se tomuto nařízení a technickým specifikacím a správním ustanovením obsaženým v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na jeho základě.
- (52) Směrnice 97/68/ES neupravuje výjimku pro motory určené pro nesilniční mobilní stroje, které mají být používány v prostředích s nebezpečím výbuchu. V zájmu zohlednění přísných technických požadavků, které jsou nezbytné pro provozní bezpečnost těchto motorů, je třeba směrnicí 97/68/ES změnit, aby do doby, než dojde k jejímu zrušení, bylo možné používat odchylky pro tyto motory.
- (53) Je třeba zlepšit výměnu údajů a informací významných pro potřeby EU schválení typu, aby mohlo být toto nařízení účinně a rychle používáno. Vnitrostátní orgány by proto měly mít povinnost účinně spolupracovat navzájem i s Komisí a prostřednictvím systému pro výměnu údajů a informací o vnitřním trhu (dále jen „systém IMI“) zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 si vyměňovat informace týkající se EU schválení typu <sup>(2)</sup>. Provádění tohoto nařízení by mělo být usnadněno zřízením modulu IMI zvlášť uzpůsobeného nesilničním mobilním strojům. Výrobci a provozovatelé technických zkušeben by rovněž měli mít možnost využívat systém IMI pro výměnu těchto údajů a informací o motorech pro nesilniční mobilní stroje.
- (54) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro administrativní a technické požadavky týkající se mezních hodnot emisí a EU schválení typu motorů určených pro nesilniční mobilní stroje, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale z důvodu jeho rozsahu a účinků jej může být lépe dosaženo spíše na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle,

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

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1024/2012 ze dne 25. října 2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu a o zrušení rozhodnutí Komise 2008/49/ES (dále jen „nařízení o systému IMI“), (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 1).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

#### Článek 1

##### Předmět

1. Toto nařízení stanoví pro všechny motory uvedené v čl. 2 odst. 1 mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a administrativní a technické požadavky na EU schválení typu.

Toto nařízení rovněž stanoví některé povinnosti ve vztahu k nesilničním mobilním strojům, v nichž je instalován motor uvedený v čl. 2 odst. 1, pokud jde o mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek z těchto motorů.

2. Toto nařízení stanoví rovněž požadavky na dozor nad trhem s motory uvedenými v čl. 2 odst. 1 instalovanými nebo určenými k instalaci v nesilničních mobilních strojích a podléhajících EU schválení typu.

#### Článek 2

##### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny motory spadající do kategorií stanovených v čl. 4 odst. 1, které jsou nebo mají být instalovány do nesilničních mobilních strojů, a pokud jde o mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek z těchto motorů, na takové nesilniční mobilní stroje.

2. Toto nařízení se nevztahuje na motory určené:

- a) k pohonu vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES <sup>(1)</sup>;
- b) k pohonu zemědělských a lesnických traktorů definovaných v čl. 3 bodě 8 nařízení (EU) č. 167/2013;
- c) k pohonu vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 <sup>(2)</sup>;
- d) pro stacionární strojní zařízení;
- e) pro námořní plavidla vyžadující platné osvědčení pro námořní plavby nebo platné bezpečnostní osvědčení;
- f) pro plavidla definovaná ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 <sup>(3)</sup>, která nespádají do její působnosti;
- g) k pohonu plavidel nebo k pomocným účelům v plavidlech vnitrozemské plavby s netto výkonem nižším než 19 kW;
- h) pro plavidla definovaná v čl. 3 bodě 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU <sup>(4)</sup>;

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

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

<sup>(3)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (viz strana 118 tohoto Úředního věstníku).

<sup>(4)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a o zrušení směrnice 94/25/ES (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 90).



- i) pro letadla definovaná v čl. 2 písm. a) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 <sup>(1)</sup>;
- j) pro veškerá rekreační vozidla kromě sněžných skútrů, terénních vozidel a vozidel typu side-by-side;
- k) pro vozidla a stroje výlučně využívané nebo určené výlučně k využívání v soutěžích;
- l) pro přenosná požární čerpadla, která vymezuje a na která se vztahuje evropská norma pro přenosná požární čerpadla <sup>(2)</sup>;
- m) pro zmenšené modely nebo zmenšené repliky vozidel či strojních zařízení vyrobené k rekreačním účelům v menším měřítku než originál a s netto výkonem nižším než 19 kW.

### Článek 3

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „nesilničním mobilním strojem“ každý mobilní stroj, pojízdné zařízení nebo vozidlo s karoserií nebo bez ní a s koly či bez kol, které nejsou určeny pro přepravu osob nebo zboží na silnicích, včetně strojů instalovaných na podvozku vozidel určených pro přepravu osob nebo zboží na silnicích;
- 2) „EU schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán potvrdí, že určitý typ motoru nebo určitá rodina motorů splňují příslušná správní ustanovení a technické požadavky tohoto nařízení;
- 3) „plynnými znečišťujícími látkami“ emise těchto znečišťujících látek v plynném skupenství z motoru: oxid uhelnatý (CO), celkové uhlovodíky (HC) a oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>); oxidy dusíku se rozumějí oxid dusnatý (NO<sub>x</sub>) a oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), jež se vyjádří jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>);
- 4) „hmotností částic“ nebo „PM“ množství jakéhokoli materiálu obsaženého v plynných emisích z motoru, které se zachytí na stanoveném filtračním médiu po zředění plynu čistým filtrovaným vzduchem tak, aby teplota nepřekročovala 325 K (52 °C);
- 5) „počtem částic“ nebo „PN“ počet pevných částic v emisích z motoru, jejichž průměr přesahuje 23 nm;
- 6) „tuhými znečišťujícími látkami“ emise jakékoli hmoty (částic) z motoru, měřené v jednotkách PM nebo PN;
- 7) „spalovacím motorem“ nebo „motorem“ měnič energie, s výjimkou plynové turbíny, projektovaný za účelem přeměny chemické energie (vstup) na mechanickou energii (výstup) na základě vnitřního spalovacího procesu; jeho případnou součástí je systém regulace emisí a komunikační rozhraní (technické vybavení a hlášení) mezi elektronickou řídicí jednotkou nebo jednotkami motoru a jakýmkoli jiným hnacím ústrojím či řídicí jednotkou nesilničního mobilního stroje, jež jsou nezbytné pro vyhovění kapitolám II a III;
- 8) „typem motoru“ skupina motorů, které se neliší v zásadních vlastnostech;
- 9) „rodinou motorů“ výrobcem stanovená skupina typů motorů, které mají konstrukcí dané podobné vlastnosti z hlediska výfukových emisí a které splňují platné mezní hodnoty emisí;
- 10) „základním motorem“ typ motoru vybraný z rodiny motorů tak, aby jeho emisní vlastnosti byly pro tuto rodinu motorů reprezentativní;
- 11) „náhradním motorem“ motor, který:
  - a) je výlučně využíván k nahrazení motoru, který již byl uveden na trh a je instalován v nesilničním mobilním stroji, a
  - b) vyhovuje emisní etapě nižší než té, která platí v den nahrazení tohoto motoru;

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

<sup>(2)</sup> Evropská norma EN 14466:2005 + A1:2009: (Požární čerpadla – Přenosné motorové stříkačky – Požadavky na bezpečnost a provedení zkoušky).

- 12) „motorem v provozu“ motor, který je provozován v nesilničním mobilním stroji za svých normálních provozních schémat, podmínek a zatížení a je používán k provádění zkoušek zaměřených na monitorování emisí podle článku 19;
- 13) „vznetovým motorem“ motor, který funguje na principu zapalování kompresním teplem;
- 14) „zážehovým motorem“ motor, který pracuje na principu zapálení jiskrou;
- 15) „ručně drženým zážehovým motorem“ zážehový motor s referenčním výkonem nižším než 19 kW použitý v zařízení, které splňuje nejméně jedno z těchto kritérií:
  - a) je v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, drženo obsluhou;
  - b) je pro vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, schopno pracovat ve více polohách, například v obrácené svislé nebo boční poloze;
  - c) jeho hmotnost v suchém stavu včetně motoru je nižší než 20 kg a toto zařízení splňuje nejméně jednu z těchto podmínek:
    - i) obsluha poskytuje zařízení fyzickou podporu, nebo je nese v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno;
    - ii) obsluha v průběhu vykonávání funkce (funkcí), ke které (kterým) je určeno, buď poskytuje zařízení fyzickou podporu, nebo je vede;
    - iii) je používáno jako součást generátoru nebo čerpadla;
- 16) „kapalným palivem“ palivo, které se za běžných podmínek prostředí (298 K, absolutní tlak prostředí 101,3 kPa) nachází v kapalném stavu;
- 17) „plynným palivem“ každé palivo, které se za běžných podmínek prostředí (298 K, absolutní tlak prostředí 101,3 kPa) nachází v úplně plynném stavu;
- 18) „dvoupalivovým motorem“ motor zkonstruovaný tak, aby fungoval současně na kapalné a plynné palivo, přičemž obě paliva se měří zvlášť a poměr spotřeby jednotlivých paliv se může měnit v závislosti na provozu;
- 19) „jednopalivovým motorem“ motor jiný než dvoupalivový motor;
- 20) „poměrem obsahu energie v plynu“ u dvoupalivového motoru poměr obsahu energie plynného paliva k obsahu energie obou paliv; u jednopalivového motoru je poměr obsahu energie v plynu definován jako hodnota 1 nebo 0 podle typu paliva;
- 21) „motorem s konstantními otáčkami“ motor, jehož EU schválení typu je omezeno na provoz s konstantními otáčkami, s výjimkou motorů, u nichž je funkce regulace konstantních otáček odstraněna nebo vyřazena z činnosti; může být vybaven funkcí volnoběžných otáček, které lze využívat během zapínání nebo vypínání motoru, a může být vybaven regulátorem, který umožňuje nastavit při vypnutém motoru alternativní otáčky;
- 22) „motorem s proměnnými otáčkami“ motor jiný než motor s konstantními otáčkami;
- 23) „provozem s konstantními otáčkami“ provoz motoru s regulátorem, který automaticky reguluje požadavky obsluhy tak, aby byly zachovány otáčky motoru, a to i při proměnlivém zatížení;
- 24) „pomocným motorem“ motor instalovaný nebo určený k instalaci v nesilničním mobilním stroji, který pro něj neslouží jako přímý nebo nepřímý pohon;
- 25) „netto výkonem“ výkon motoru v kW odebraný dynamometrem na konci klikového hřídele nebo jeho rovnocenného ústrojí, měřený podle metody měření výkonu spalovacích motorů, která je specifikována v předpisu EHK OSN č. 120, a to za použití referenčního paliva nebo kombinace paliv stanovených v čl. 25 odst. 2;
- 26) „referenčním výkonem“ netto výkon, podle něhož se pro daný motor stanoví platné mezní hodnoty emisí;

- 27) „jmenovitým netto výkonem“ netto výkon v kW uvedený výrobcem motoru pro jmenovité otáčky;
- 28) „maximálním netto výkonem“ nejvyšší hodnota netto výkonu daného typu motoru na křivce jmenovitého výkonu při jeho plném zatížení;
- 29) „jmenovitými otáčkami“ výrobcem stanovené nejvyšší otáčky při plném zatížení, které umožňuje regulátor motoru, nebo není-li regulátor použit, otáčky, při kterých je dosaženo maximálního netto výkonu motoru;
- 30) „datem výroby motoru“ datum, uvedené jako měsíc a rok, kdy proběhla konečná kontrola motoru po opuštění výrobní linky a kdy je motor připraven k dodání nebo k uložení do skladu;
- 31) „přechodným obdobím“ prvních 24 měsíců po datu pro uvádění motorů etapy V na trh stanoveném v příloze III;
- 32) „přechodným motorem“ motor, jehož datum výroby předchází datu pro uvádění motorů etapy V na trh stanovenému v příloze III a jenž:
  - a) vyhovuje nejnovějším platným mezním hodnotám emisí stanoveným v příslušných právních předpisech platných ke dni 5. října 2016; nebo
  - b) spadá do rozsahu výkonu nebo je používán nebo určen k použití v zařízení, které ke dni 5. října 2016 nepodléhalo mezním hodnotám emisí znečišťujících látek a schválení typu na úrovni Unie;
- 33) „datem výroby nesilničního mobilního stroje“ měsíc a rok uvedený na povinném označení stroje nebo v případě, že toto povinné označení chybí, měsíc a rok, kdy proběhla konečná kontrola stroje po opuštění výrobní linky;
- 34) „plavidlem vnitrozemské plavby“ plavidlo spadající do působnosti směrnice (EU) 2016/1629;
- 35) „generátorovým agregátem“ samostatný nesilniční mobilní stroj, který není součástí hnacího ústrojí a jehož hlavním účelem je výroba elektřiny;
- 36) „stacionárním strojem“ stroj, který je určen k tomu, aby pro své první použití byl trvale instalován na jednom místě, a který není určen k tomu, aby byl přemísťován, ať už po silnici, nebo jinak, kromě doby, kdy je přepravován z místa výroby na místo své první instalace;
- 37) „trvale instalovaným“ přišroubovaný či jinak účinně upevněný tak, že nemůže být odstraněn bez použití nástrojů či vybavení, k základu či alternativní zábraně, jejichž účelem je zajistit provozování motoru na jednom místě uvnitř budovy, stavby, zařízení či objektu;
- 38) „sněžným skútreem“ stroj s vlastním pohonem, který je primárně určen k jízdě v terénu na sněhu, poháněn pásy jedoucimi po sněhu a řízen pomocí lyže nebo lyží jedoucích po sněhu a jehož maximální hmotnost v provozním stavu bez nákladu činí 454 kg (včetně standardního vybavení, chladiva, maziva, paliva a náradí, avšak bez volitelných doplňků a bez řidiče);
- 39) „terénním vozidlem“ motorizované vozidlo, které je poháněno motorem, určeno především pro jízdu na čtyřech nebo více kolech s nízkotlakými pneumatikami na nepevněném povrchu, vybaveno jedním sedlovým sedadlem konstruovaným pouze pro řidiče, nebo jedním sedlovým sedadlem konstruovaným pro řidiče a jedním sedadlem pro nejvýše jednoho spolujezdce, a ovládáno říditky;
- 40) „vozdlem typu side-by-side“ nečleněné vozidlo s vlastním pohonem a ovládané řidičem, které je určeno především pro jízdu na čtyřech nebo více kolech na nepevněném povrchu a jehož minimální hmotnost je v provozním stavu bez nákladu 300 kg (včetně standardního vybavení, chladiva, maziva, paliva a náradí, avšak bez volitelných doplňků a bez řidiče) a maximální konstrukční rychlost 25 km/h nebo více; toto vozidlo je rovněž určeno k přepravě osob nebo zboží anebo k vlečení nebo tlačení vybavení, je řízeno jiným ovládaním než říditky, slouží k rekreačním či užitným účelům a přepravuje nejvýše šest osob včetně řidiče, které sedí vedle sebe na jednom nebo více neseslových sedadlech;
- 41) „železničním vozem“ nesilniční mobilní stroj provozovaný výlučně na železničních kolejích;

- 42) „lokomotivou“ železniční vůz, který je konstruován jako zdroj hnací síly využívané buď přímo prostřednictvím vlastních kol, nebo nepřímo prostřednictvím kol jiných železničních vozů, k vlastnímu pohybu a k pohybu jiných železničních vozů, které jsou konstruovány za účelem přepravy nákladu, cestujících či jiného zařízení, zatímco on sám není konstruován za účelem přepravy nákladu či cestujících (kromě osob zajišťujících její obsluhu) ani k ní není určen;
- 43) „motorovým železničním vozem“ železniční vůz, který je konstruován jako zdroj hnací síly využívané buď přímo prostřednictvím vlastních kol, anebo nepřímo prostřednictvím kol jiných železničních vozů, k vlastnímu pohybu, který je cíleně konstruován za účelem přepravy zboží, cestujících, či zboží i cestujících a který není lokomotivou;
- 44) „pomocným železničním vozem“ železniční vůz, který není motorovým železničním vozem ani lokomotivou a kterým je mimo jiné železniční vůz cíleně konstruovaný pro provádění údržby nebo stavebních prací nebo pro zvedání břemen v rámci činností spojených s kolejovou či jinou železniční infrastrukturou;
- 45) „autojeřábem“ samojízdný výložníkový jeřáb, který může pojíždět po silnici nebo mimo ni, jehož stabilitu zajišťuje gravitace a který pracuje na pneumatikách, pásech nebo jiných pojízdných mechanismech;
- 46) „sněhometem“ samojízdný stroj určený výhradně na odstraňování sněhu z povrchu komunikací tak, že sbírá vrstvy sněhu a vyfukuje je turbínou ven;
- 47) „dodáním na trh“ dodání motoru nebo nesilničního mobilního stroje k distribuci nebo použití na trhu Unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty, nebo bezplatně;
- 48) „uvedením na trh“ první dodání motoru nebo nesilničního mobilního stroje na trh Unie;
- 49) „výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska postupu EU schválení typu nebo povolení a za zajištění shodnosti výroby motoru a která také odpovídá za otázky dozoru nad trhem týkající se vyráběných motorů, a to bez ohledu na to, zda je přímo nebo nepřímo zapojena do všech fází návrhu a výroby motoru, který je předmětem postupu EU schválení typu;
- 50) „zástupcem výrobce“ nebo „zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, již výrobce řádně jmenoval na základě písemného pověření, aby ho zastupovala ve věcech, které se týkají schvalovacího orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem, a aby jeho jménem jednala ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;
- 51) „dovozcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která uvádí na trh motor ze třetí země, bez ohledu na to, zda je tento motor již instalován v nesilničním mobilním stroji;
- 52) „distributorem“ fyzická nebo právnická osoba v dodavatelském řetězci jiná než výrobce či dovozce, která dodává motor na trh;
- 53) „hospodářským subjektem“ výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;
- 54) „výrobce původních zařízení“ právnická nebo fyzická osoba vyrábějící nesilniční mobilní stroje;
- 55) „schvalovacím orgánem“ orgán členského státu jím zřízený nebo určený, jím oznámený Komisi a příslušný pro:
- všechna hlediska EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů;
  - schvalovací postup;
  - udělení a popřípadě odnětí či odmítnutí udělení EU schválení typu a vydání certifikátů EU schválení typu;
  - působení jako styčné místo pro schvalovací orgány ostatních členských států;

- e) určení technických zkušeben a
- f) zajištění, že výrobce plní své povinnosti týkající se shodnosti výroby;
- 56) „technickou zkušebnou“ organizace nebo subjekt, který byl schvalovacím orgánem určen jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzování shody k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol jménem schvalovacího orgánu, anebo schvalovací orgán provádějící tyto funkce sám;
- 57) „dozorem nad trhem“ činnosti a opatření vnitrostátních orgánů, jejichž cílem je zajistit, aby motory, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s příslušnými harmonizačními právními předpisy Unie;
- 58) „orgánem pro dozor nad trhem“ orgán členského státu, který je příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;
- 59) „vnitrostátním orgánem“ schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený ve vztahu k motorům určeným k instalaci v nesilničních mobilních strojích nebo ve vztahu k nesilničním mobilním strojům, v nichž jsou instalovány motory, do dozoru nad trhem, ochrany hranic nebo uvádění na trh v členském státě nebo za tyto činnosti odpovědný;
- 60) „konečným uživatelem“ fyzická nebo právnická osoba, která není výrobcem, výrobcem původních zařízení, dovozcem ani distributorem a která odpovídá za provoz motoru instalovaného do nesilničního mobilního stroje;
- 61) „strategií pro regulaci emisí“ konstrukční prvek nebo soubor konstrukčních prvků, které jsou začleněny do celkové konstrukce motoru nebo do nesilničního mobilního stroje, ve kterém je motor instalován, a používány pro regulaci emisí;
- 62) „systémem regulace emisí“ každé zařízení, systém nebo konstrukční prvek, který reguluje nebo snižuje emise;
- 63) „odpojovací strategií“ strategie pro regulaci emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu motoru, nebo mimo zkušební postupy v rámci EU schválení typu;
- 64) „elektronickou řídicí jednotkou“ elektronické zařízení motoru, které je součástí systému regulace emisí a které za pomoci údajů z čidel motoru reguluje parametry motoru;
- 65) „recirkulací výfukových plynů“ technické zařízení, které je součástí systému regulace emisí a snižuje emise tím, že výfukové plyny vypouštěné ze spalovací komory (komor) vhání zpět do motoru, aby se smísily s nasávaným vzduchem před spalováním nebo během něho, s výjimkou časování ventilů za účelem zvýšení objemu zbytkového výfukového plynu ve spalovací komoře (komořích), který se před spalováním nebo během něho směšuje s nasávaným vzduchem;
- 66) „systémem následného zpracování výfukových plynů“ katalyzátor, filtr částic, systém ke snížení emisí  $\text{NO}_x$ , kombinovaný systém ke snížení emisí  $\text{NO}_x$  a filtr částic nebo jiné zařízení ke snížení emisí, s výjimkou recirkulace výfukových plynů a turbodmychadel, které je součástí systému regulace emisí, ale je namontováno za výfukovými kanály motoru;
- 67) „nedovolenými zásahy“ deaktivace, úprava nebo změna systému regulace emisí, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků takového systému, které záměrně či nezáměrně zhorší emisní vlastnosti vozidla;
- 68) „zkušebním cyklem“ sled fází zkoušky, z nichž každá je definována určitými otáčkami a točivým momentem, které musí mít motor testovaný v ustáleném stavu nebo za neustálených provozních podmínek;
- 69) „zkušebním cyklem v ustáleném stavu“ zkušební cyklus, ve kterém jsou otáčky a točivý moment motoru udržovány na určitých nominálně konstantních hodnotách. Zkoušky v ustáleném stavu jsou buď zkouškami s diskrétními režimy, nebo režimy s lineárními přechody;
- 70) „zkušebním cyklem v neustáleném stavu“ zkušební cyklus se sledem normalizovaných hodnot otáček a točivého momentu, které se v čase každou vteřinu mění;
- 71) „klikovou skříní“ prostory uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s jímkou oleje vnitřními nebo vnějšími kanály, ze kterých mohou vycházet plyny a páry;

- 72) „regenerací“ proces, v jehož průběhu se mění úroveň emisí a současně se z konstrukčního hlediska obnovuje výkonnost systému následného zpracování výfukových plynů a který lze klasifikovat jako stálou regeneraci nebo jako občasnou regeneraci;
- 73) „dobou životnosti emisních vlastností“ počet hodin nebo případně vzdálenost, které se používají k určení faktorů zhoršení;
- 74) „faktory zhoršení“ soubor faktorů, které ukazují vztah mezi emisemi na začátku a na konci doby životnosti emisních vlastností;
- 75) „zkušební metodou se simulací“ počítačové simulace včetně výpočtů, jejichž prováděním se má prokázat stupeň výkonnosti motoru, který slouží jako vodítko pro rozhodování, aniž by bylo potřeba použít fyzického motoru.

#### Článek 4

### Kategorie motorů

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí následující kategorie motorů, které jsou dále rozděleny na podkategorie uvedené v příloze I:
  - 1) „kategorie NRE“:
    - a) motory pro nesilniční mobilní stroje určené a vhodné k tomu, aby se pohybovaly nebo byly pohybovány po silnici nebo jinak, které nejsou vyloučeny na základě čl. 2 odst. 2 a které nespádají do žádné jiné kategorie stanovené v bodech 2 až 10 tohoto odstavce;
    - b) motory s referenčním výkonem nižším než 560 kW, které jsou použity místo motorů etapy V kategorie IWP, IWA, RLL nebo RLR;
  - 2) „kategorie NRG“: motory s referenčním výkonem vyšším než 560 kW používané výlučně v generátorových agregátech; motory do generátorových agregátů, které nemají tyto vlastnosti, se podle svých vlastností zařazují buď do kategorie NRE, nebo do kategorie NRS;
  - 3) „kategorie NRSh“: ručně držené zážehové motory s referenčním výkonem nižším než 19 kW používané výlučně v ručně držených strojích;
  - 4) „kategorie NRS“: zážehové motory s referenčním výkonem nižším než 56 kW, jež nespádají do kategorie NRSh;
  - 5) „kategorie IWP“:
    - a) motory s referenčním výkonem nejméně 19 kW používané nebo určené výlučně k přímému nebo nepřímému pohonu v plavidlech vnitrozemské plavby;
    - b) motory, používané místo motorů kategorie IWA, pokud vyhovují čl. 24 odst. 8;
  - 6) „kategorie IWA“: pomocné motory s referenčním výkonem nejméně 19 kW používané výlučně v plavidlech vnitrozemské plavby;
  - 7) „kategorie RLL“: motory používané nebo určené výlučně k pohonu v lokomotivách;
  - 8) „kategorie RLR“:
    - a) motory používané nebo určené výlučně k pohonu v motorových železničních vozech;
    - b) motory používané na místo motorů etapy V kategorie RLL;
  - 9) „kategorie SMB“: zážehové motory používané výlučně ve sněžných skútrech; motory do sněžných skútrů jiné než zážehové motory se zařazují do kategorie NRE;
  - 10) „kategorie ATS“: zážehové motory používané výlučně v terénních vozidlech a vozidlech typu side-by-side; motory do terénních vozidel a vozidel typu side-by-side jiné než zážehové motory se zařazují do kategorie NRE.

2. Motor s proměnnými otáčkami určité kategorie může být používán místo motoru s konstantními otáčkami téže kategorie.

Motory s proměnnými otáčkami patřící do kategorie IWP, které jsou používány pro provoz s konstantními otáčkami, musí navíc splňovat čl. 24 odst. 7 nebo čl. 24 odst. 8, podle okolností.

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

## KAPITOLA II

### OBECNÉ POVINNOSTI

#### Článek 5

#### Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo určí schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem podle tohoto nařízení.
2. Členské státy oznámí Komisi zřízení a určení schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem podle odstavce 1, včetně jejich názvů, poštovních a elektronických adres a oblastí jejich působnosti. Komise zveřejní na svých internetových stránkách seznam schvalovacích orgánů, včetně podrobných údajů.
3. Členské státy povolí uvádět na trh pouze:
  - a) motory s platným EU schválením typu, které bylo uděleno v souladu s tímto nařízením, bez ohledu na to, zda jsou již instalovány v nesilničních mobilních strojích, a
  - b) nesilniční mobilní stroje, v nichž jsou instalovány motory uvedené v písmenu a).
4. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení na trh:
  - a) motorů z důvodů týkajících se jejich konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje toto nařízení, pokud tyto motory vyhovují jeho požadavkům;
  - b) nesilničních mobilních strojů z důvodů týkajících se emisí plyných a tuhých znečišťujících látek z motorů instalovaných v těchto strojích, pokud tyto stroje spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení a vyhovují jeho požadavkům.
5. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu motorů na trhu v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.

#### Článek 6

#### Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o EU schválení typu dodržovali toto nařízení.
2. Schvalovací orgány udělí EU schválení typu pouze těm typům motorů nebo rodinám motorů, které vyhovují tomuto nařízení.
3. Schvalovací orgány zveřejní prostřednictvím systému IMI rejstřík všech typů motorů a rodin motorů, jimž bylo uděleno, rozšířeno nebo odňato EU schválení typu nebo ohledně nichž byla žádost o udělení EU schválení typu zamítnuta.

Tento rejstřík obsahuje alespoň tyto informace:

- a) název a adresu výrobce a název společnosti, pokud se liší;
- b) obchodní firmu (firmy) nebo ochrannou známku (ochranné známky) náležící výrobcí;
- c) označení typů motorů, na které se vztahuje EU schválení typu pro typ motoru nebo případně EU schválení typu pro rodinu motorů;
- d) kategorii motoru;
- e) číslo EU schválení typu, včetně popřípadě čísla jakéhokoli jeho rozšíření;
- f) den udělení, rozšíření, odmítnutí nebo odnětí EU schválení typu a
- g) obsah oddílů zkušebního protokolu uvedeného v čl. 24 odst. 12 nazvaných „Obecné informace o motoru“ a „Závěrečný výsledek o emisích“.

#### Článek 7

##### **Povinnosti orgánů pro dozor nad trhem**

1. Orgány pro dozor nad trhem provádějí v přiměřeném rozsahu a na základě přiměřených vzorků kontroly dokumentů a případně též fyzické a laboratorní kontroly motorů. Zohlední přitom zavedené zásady hodnocení rizik, stížnosti a jakékoli další informace.
2. Orgány pro dozor nad trhem mohou hospodářské subjekty požádat o zpřístupnění těchto dokumentů a informací, považují-li to tyto orgány za nutné pro výkon své činnosti.

#### Článek 8

##### **Obecné povinnosti výrobců**

1. Výrobci zajistí, aby jejich motory byly v okamžiku, kdy je uvádějí na trh, vyrobeny a schváleny v souladu s tímto nařízením.
2. Pokud výrobci upraví motor, který je předmětem EU schválení typu, tak, že poté náleží do jiné kategorie nebo podkategorie, jsou povinni zajistit, aby motor vyhovoval požadavkům, které se na tuto kategorii nebo podkategorii vztahují.

Pokud jakákoli právnická osoba upraví motor tak, že přestane splňovat mezní hodnoty emisí, které se na něj podle jeho kategorie nebo podkategorie vztahují, má se za to, že je odpovědná za opětovné dosažení těchto mezních hodnot emisí.

3. Výrobci odpovídají schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu EU schvalování typu a za zajištění shodnosti výroby bez ohledu na to, zda jsou přímo zapojeni do všech fází výroby motoru.
4. Výrobci zajistí, že jsou zavedeny postupy, aby sériová výroba byla i nadále ve shodě se schváleným typem a monitorování emisí motorů v provozu bylo v souladu s článkem 19.

Změny návrhu nebo vlastností typu motoru a změny požadavků, vůči nimž je typ motoru prohlášen za shodný, se zohlední v souladu s kapitolou VI.

5. Kromě povinného označení podle článku 32 uvedou výrobci na motoru, který vyrobili a uvedli na trh, nebo není-li to možné, v dokumentu přiloženém k tomuto motoru svůj název, zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu v Unii, na níž je lze kontaktovat.



6. Výrobci poskytnou výrobci původního zařízení na základě odůvodněné žádosti duplikát povinného označení uvedeného v čl. 15 odst. 4.
7. Výrobci zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky této kapitoly a kapitoly III.
8. Výrobci uchovávají certifikát EU schválení typu s jeho přílohami uvedenými v čl. 23 odst. 1 a případně kopii prohlášení o shodě uvedeného v článku 31 tak, aby byly k dispozici schvalovacím orgánům po dobu deseti let po uvedení motoru na trh.
9. Výrobci poskytnou vnitrostátním orgánům na základě odůvodněné žádosti prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu pro motor. Tato kopie musí být vyhotovena v jazyce, který je pro žádající vnitrostátní orgán snadno srozumitelný.
10. Pro účely EU schválení typu motorů jmenují výrobci usazení mimo Unii jediného zástupce usazeného v Unii, aby je zastupoval v jednání se schvalovacím orgánem.
11. Pro účely dozoru nad trhem jmenují výrobci usazení mimo Unii jediného zástupce usazeného v Unii, kterým může být zástupce uvedený v odstavci 10.

#### Článek 9

##### **Povinnosti výrobců, pokud jde o jejich motory, které nejsou ve shodě**

1. Výrobce, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že některý jeho motor, který byl uveden na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně prošetří povahu této domnělé neshody a pravděpodobnost, že by k ní mohlo dojít.

Na základě výsledku tohoto šetření přijme výrobce nápravná opatření, jimiž zajistí, aby motory, které jsou ve výrobě, byly včas uvedeny do shody se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů.

Výrobce o šetření okamžitě informuje schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, a uvede zejména podrobnosti o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, není výrobce povinen přijmout nápravná opatření pro motor, který není ve shodě s tímto nařízením v důsledku úprav provedených po jeho uvedení na trh, jestliže výrobce tyto úpravy nepovolil.

#### Článek 10

##### **Povinnosti zástupců výrobců, pokud jde o dozor nad trhem**

Zástupci výrobců pro dozor nad trhem vykonávají alespoň níže uvedené úkoly, které musí být stanovené v písemném pověření, které jim výrobce udělil:

- a) zajišťují, aby certifikát EU schválení typu se svými přílohami uvedenými v čl. 23 odst. 1 a případně kopie prohlášení o shodě uvedeného v článku 31 mohly být zpřístupněny schvalovacím orgánům po dobu deseti let po uvedení motoru na trh;
- b) poskytují schvalovacímu orgánu na základě odůvodněné žádosti veškeré informace a dokumenty, které jsou nezbytné k prokázání shody vyráběného motoru;
- c) spolupracují se schvalovacími orgány a orgány pro dozor nad trhem na jejich žádost ve vztahu k veškerým opatřením přijatým na základě tohoto pověření.

### Článek 11

#### Obecné povinnosti dovozců

1. Dovožci uvedou na trh pouze vyhovující motory, které získaly EU schválení typu.
2. Dříve než uvedou na trh motor, který obdržel EU schválení typu, dovozci zajistí, aby byl
  - a) k dispozici certifikát EU schválení typu s přílohami podle čl. 23 odst. 1;
  - b) motor opatřen povinným označením podle článku 32;
  - c) motor v souladu s čl. 8 odst. 5.
3. Po dobu deseti let od uvedení motoru na trh uchovávají dovozci případné prohlášení o shodě uvedené v článku 31, aby bylo k dispozici schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem, a zajistí, aby těmto orgánům mohl být na požádání předložen certifikát EU schválení typu s přílohami uvedenými v čl. 23 odst. 1.
4. Dovožci uvádějí na motoru, nebo není-li to možné, v dokumentu přiloženém k motoru svůj název, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu, na níž je lze kontaktovat.
5. Dovožci zajistí, aby každý motor doprovázely informace a pokyny uvedené v článku 43.
6. Výrobci zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s touto kapitolou nebo kapitolou III.
7. Dovožci poskytnou žádajícímu vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumenty nezbytné k prokázání shody motoru. Tyto informace a dokumenty musí být vyhotoveny v jazyce, který je pro žádající vnitrostátní orgán snadno srozumitelný.

### Článek 12

#### Povinnosti dovozců, pokud jde o motory, které nejsou ve shodě

1. Dovožce, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že určitý motor není ve shodě s tímto nařízením, a zejména že neodpovídá svému EU schválení typu, nesmí uvést tento motor na trh, dokud nebude uveden ve shodu.

Dovožce o tom bez zbytečného odkladu uvědomí výrobce, orgány pro dozor nad trhem a schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu.

2. Dovožce, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že motor, který uvedl na trh, není ve shodě s tímto nařízením, neprodleně prošetří povahu této domnělé neshody a pravděpodobný rozsah, ve kterém k ní došlo.

Na základě výsledku tohoto šetření přijme dovožce nápravná opatření, jimiž zajistí, aby motory, které jsou ve výrobě, byly včas uvedeny do shody se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů, a informuje o těchto opatřeních výrobce.

### Článek 13

#### Obecné povinnosti distributorů

1. Při dodávání motoru na trh distributoři jednají s řádnou péčí, pokud jde o požadavky tohoto nařízení.

2. Dříve než motor dodají na trh, distributoři ověří, zda:
  - a) výrobce vyhověl čl. 8 odst. 5;
  - b) dovozce případně vyhověl čl. 11 odst. 2 a 4;
  - c) je motor opatřen povinným označením podle článku 32;
  - d) jsou informace a pokyny uvedené v článku 43 k dispozici v jazyce, který je pro výrobce původního zařízení snadno srozumitelný.
3. Distributoři zajistí, aby v době, kdy nesou za motor odpovědnost, skladovací a přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s touto kapitolou nebo kapitolou III.
4. Distributoři na odůvodněnou žádost vnitrostátního orgánu zajistí, aby mu výrobce poskytl dokumenty uvedené v čl. 8 odst. 8 nebo aby mu dovozce poskytl dokumenty uvedené v čl. 11 odst. 3.

#### Článek 14

##### **Povinnosti distributorů, pokud jde o motory, které nejsou ve shodě**

1. Distributor, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že určitý motor není ve shodě s tímto nařízením, nesmí tento motor dodat na trh, dokud nebude uveden ve shodu.
2. Distributor, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že motor, který dodal na trh, není ve shodě s tímto nařízením, o tom uvědomí výrobce nebo jeho zástupce, aby zajistil přijetí nápravných opatření nezbytných k zajištění shody motorů, které jsou ve výrobě, se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů v souladu s článkem 9 nebo 12.

#### Článek 15

##### **Povinnosti výrobců původního zařízení s ohledem na instalaci motorů**

1. Výrobci původního zařízení instalují motory, pro které bylo uděleno EU schválení typu, v souladu s pokyny poskytnutými výrobcem podle čl. 43 odst. 2 a způsobem, který nemá nepříznivý vliv na výkon motoru z hlediska jeho emisí plyných a tuhých znečišťujících látek.
2. Pokud se výrobce původního zařízení neřídí pokyny uvedenými v odstavci 1 tohoto článku nebo upraví motor v průběhu jeho instalace do nesilničního mobilního stroje způsobem, který nepříznivě ovlivní výkon motoru z hlediska jeho emisí plyných a tuhých znečišťujících látek, je považován pro účely tohoto nařízení za výrobce, a zejména se na něj vztahují povinnosti stanovené v člancích 8 a 9.
3. Výrobci původního zařízení instalují motory, pro které bylo uděleno EU schválení typu, do nesilničních mobilních strojů pouze v souladu s druhy výlučného užívání stanovenými v článku 4.
4. Pokud povinné označení motoru podle článku 32 není viditelné bez odmontování některých součástí, opatří výrobce původního zařízení viditelně nesilniční mobilní stroj duplikátem tohoto označení zmíněným v uvedeném článku a v příslušném prováděcím aktu, poskytnutým výrobcem.
5. Pokud je nesilniční mobilní stroj s instalovaným přechodným motorem uveden na trh podle čl. 58 odst. 5, uvedou výrobci původního zařízení jako součást označení stroje datum výroby tohoto nesilničního mobilního stroje.
6. Pokud výrobce dodá motor výrobci původního zařízení odděleně od jeho systému následného zpracování výfukových plynů v souladu s čl. 34 odst. 3, výrobce původního zařízení podle potřeby poskytne výrobcí informace o smontování motoru a jeho systému následného zpracování výfukových plynů.

## Článek 16

**Uplatnění povinností výrobců na dovozce a distributory**

Dovozce nebo distributor, který dodá motor na trh pod svým jménem nebo obchodní známkou nebo který takový motor upraví způsobem, který může ovlivnit jeho soulad s platnými požadavky, je považován pro účely tohoto nařízení za výrobce, a zejména se na něj vztahují povinnosti stanovené v článcích 8 a 9.

## Článek 17

**Oznamovací povinnost pro hospodářské subjekty a výrobce původního zařízení**

Hospodářské subjekty a výrobci původního zařízení oznámí schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem na jejich žádost po dobu pěti let od uvedení na trh:

- a) všechny hospodářské subjekty, které jim dodaly určitý motor;
- b) všechny hospodářské subjekty nebo, lze-li je určit, výrobce původního zařízení, kterým dodaly určitý motor.

## KAPITOLA III

**ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**

## Článek 18

**Požadavky pro EU schválení typu týkající se výfukových emisí**

1. Výrobci zajistí, aby typy motorů a rodiny motorů byly navrženy, vyrobeny a sestaveny v souladu s požadavky stanovenými v kapitole II a v této kapitole.

2. Počínaje datem pro uvádění motorů na trh stanoveným v příloze III nesmějí typy motorů a rodiny motorů překročit mezní hodnoty výfukových emisí, které se označují jako „etapa V“ a jsou stanoveny v příloze II.

Pokud jedna rodina motorů v souladu s parametry stanovenými příslušným prováděcím aktem, které tuto rodinu motorů definují, zahrnuje více než jeden rozsah výkonu, musí základní motor (pro účely EU schválení typu) a všechny typy motorů téže rodiny (pro účely shodnosti výroby) v příslušných rozsazích výkonu:

- a) splňovat nejpřísnější mezní hodnoty emisí;
  - b) být zkoušeny za použití zkušebních cyklů, které odpovídají nejpřísnějším mezním hodnotám emisí;
  - c) podléhat nejbližším platným datům pro EU schválení typu a uvádění na trh stanoveným v příloze III.
3. Výfukové emise jednotlivých typů a rodin motorů se měří na základě zkušebních cyklů stanovených v článku 24 a v souladu s článkem 25.
4. Typy motorů a rodiny motorů musí být navrženy a osazeny v souladu se strategiemi pro regulaci emisí tak, aby v největší možné míře zabránily nedovoleným zásahům. Používání odpojovacích strategií se zakazuje.

5. Komise přijme prováděcí akty, které stanoví podrobnosti týkající se parametrů, jež se mají použít v definici typů motorů a rodin motorů, včetně jejich provozních režimů, a technické podrobnosti pro zabránění nedovoleným zásahům v souladu s odstavcem 4 tohoto článku. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## Článek 19

**Monitorování emisí motorů během provozu**

1. Emise plyných znečišťujících látek z motorů patřících k typům motorů nebo rodinám motorů s emisemi etapy V typově schválených v souladu s tímto nařízením se monitorují formou zkoušek prováděných na motorech v provozu, instalovaných v nesilničních mobilních strojích a provozovaných v rámci jejich běžných pracovních cyklů. Tyto zkoušky se provádějí na motorech, které prošly na odpovědnost výrobce a v souladu s požadavky schvalovacího orgánu řádnou údržbou a jsou v souladu s ustanoveními o výběru motorů, zkušebních postupech a vykazování výsledků u jednotlivých kategorií motorů.

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

Komise uskuteční monitorovací programy, aby u každé kategorie motorů zjistila, do jaké míry odpovídají emise naměřené ve zkušebním cyklu emisím naměřeným ve skutečném provozu. Tyto programy a jejich výsledky každoročně předkládá členským státům a následně sděluje veřejnosti.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, které doplňují toto nařízení o podrobná opatření týkající se výběru motorů, zkušebních postupů a vykazování výsledků uvedených v odstavci 1 tohoto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

## KAPITOLA IV

**POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU**

## Článek 20

**Žádost o schválení typu**

1. Výrobci podají schvalovacímu orgánu členského státu samostatnou žádost o EU schválení typu pro každý motor nebo rodinu motorů a ke každé žádosti přiloží dokumentaci výrobce podle článku 21. Pro konkrétní typ motoru nebo případně rodinu motorů se podává pouze jedna žádost, a to pouze jednomu schvalovacímu orgánu.

2. Výrobci předloží technické zkušebně odpovědné za provádění zkoušek pro EU schválení typu motor shodný s vlastnostmi typu motorů nebo v případě rodiny motorů s vlastnostmi základního motoru uvedenými v dokumentaci výrobce uvedené v článku 21.

3. Jestliže v případě žádosti o EU schválení typu pro rodinu motorů schvalovací orgán rozhodne, že z hlediska vybraného základního motoru uvedeného v odstavci 2 tohoto článku není podaná žádost plně reprezentativní pro rodinu motorů popsanou v dokumentaci výrobce uvedené v článku 21, poskytnou výrobci jiný motor, a je-li to nutné, též další základní motor, který je pro danou rodinu motorů schvalovacím orgánem považován za reprezentativní.

4. Do jednoho měsíce od zahájení výroby schváleného typu motoru nebo schválené rodiny motorů předloží výrobci schvalovacímu orgánu, který danému typu motoru nebo rodině motorů udělil EU schválení typu, počáteční plán pro monitorování motorů v provozu.

## Článek 21

**Dokumentace výrobce**

1. Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci výrobce, která obsahuje:

a) informační dokument, zahrnující seznam referenčních paliv a na žádost výrobce jakýchkoli jiných specifikovaných paliv, směsí paliv nebo emulzí paliv uvedených v čl. 25 odst. 2 a jejich popis v souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v čl. 25 odst. 4 (dále jen „informační dokument“);

- b) veškeré důležité údaje, nákresy, fotografie a další informace týkající se typu motoru nebo případně základního motoru;
  - c) jakékoli dodatečné informace požadované schvalovacím orgánem v souvislosti s postupem pro podávání žádostí o EU schválení typu.
2. Výrobce může dokumentaci dodat v papírové nebo elektronické podobě, která je přijatelná pro technickou zkušebnu a schvalovací orgán.
3. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící vzory informačního dokumentu a dokumentace výrobce. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## KAPITOLA V

### PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU

#### Článek 22

#### Obecná ustanovení

1. Schvalovací orgán, který obdrží žádost, udělí EU schválení typu všem typům či rodinám motorů, které splňují:
  - a) údaje uvedené v dokumentaci výrobce a
  - b) požadavky tohoto nařízení, a zejména opatření pro shodnost výroby uvedená v článku 26.
2. Pokud motor vyhovuje požadavkům stanoveným v tomto nařízení, nesmějí schvalovací orgány podmínit EU schválení typu splněním žádných dalších požadavků na výfukové emise nesilničních mobilních strojů, v nichž je motor instalován.
3. Po uplynutí příslušného data pro EU schválení typu motorů, které je pro jednotlivé podkategorie motorů stanoveno v příloze III, neudělí schvalovací orgány EU schválení typu motorů či rodině motorů, jež nesplňují požadavky stanovené v tomto nařízení.
4. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem, jež stanoví Komise.
5. Prostřednictvím systému IMI schvalovací orgán:
  - a) zpřístupní schvalovacím orgánům ostatních členských států seznam EU schválení typu, která udělil, nebo případně rozšířil, do jednoho měsíce po vydání příslušného certifikátu EU schválení typu;
  - b) neprodleně zpřístupní schvalovacím orgánům ostatních členských států seznam EU schválení typu, která odmítl udělit nebo odňal, společně s odůvodněním svých rozhodnutí;
  - c) do jednoho měsíce od obdržení žádosti od schvalovacího orgánu jiného členského státu zašle tomuto schvalovacímu orgánu kopii certifikátu EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů, pokud takový certifikát existuje, společně se schvalovací dokumentací uvedenou v odstavci 6 pro každý typ motoru nebo rodinu motorů, které schválil nebo odmítl schválit, nebo kterým odňal EU schválení typu.
6. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z dokumentace výrobce, ke které je připojen zkušební protokol a veškeré další dokumenty, které k dokumentaci výrobce přidaly během plnění svých funkcí technická zkušebna nebo schvalovací orgán (dále jen „schvalovací dokumentace“).

Schvalovací dokumentace zahrnuje rejstřík, ve kterém je uveden její vhodně číslovaný či značený obsah, aby bylo možno jasně identifikovat všechny stránky a formát každého dokumentu a vznikl tak záznam o navazujících krocích při provádění EU schválení typu, zejména datech revizí a aktualizací.

Schvalovací orgán zajistí, aby byly informace obsažené ve schvalovací dokumentaci dostupné po dobu alespoň 25 let od skončení platnosti příslušného EU schválení typu.

7. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící:
  - a) metodu pro založení harmonizovaného systému číslování uvedeného v odstavci 4;
  - b) vzory a strukturu dat pro výměnu údajů podle článku 5.

Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

#### Článek 23

### Zvláštní ustanovení týkající se certifikátu EU schválení typu

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:
  - a) schvalovací dokumentaci a
  - b) případně jména a podpisové vzory osob oprávněných podepisovat prohlášení o shodě uvedená v článku 31 a určení jejich funkce v podniku.
2. Vzor pro certifikát EU schválení typu stanoví Komise.
3. U každého schváleného typu motoru nebo rodiny motorů schvalovací orgán:
  - a) vyplní všechny příslušné části certifikátu EU schválení typu a připojí zkušební protokol;
  - b) sestaví rejstřík schvalovací dokumentace;
  - c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.
4. Pokud byla pro EU schválení typu v souladu s článkem 35 stanovena omezení jeho platnosti nebo pokud byla pro typ motoru nebo rodinu motorů udělena výjimka z některých požadavků tohoto nařízení, uvedou se tato omezení nebo tyto výjimky v certifikátu EU schválení typu.
5. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící vzory certifikátu EU schválení typu podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

#### Článek 24

### Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu

1. Dodržení technických předpisů stanovených v tomto nařízení se prokazuje vhodnými zkouškami provedenými určenými technickými zkušebnami. Postupy měření a zkoušek a zvláštní zařízení a nástroje předepsané pro provádění těchto zkoušek jsou stanoveny v článku 25.
2. Výrobce dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik motorů, kolik je jich podle příslušných aktů v přenesené pravomoci k provedení požadovaných zkoušek potřeba.
3. Vyžadované zkoušky se provádějí na motorech, které jsou pro schvalovaný typ motoru nebo případně základní motor schvalované rodiny motorů reprezentativní.

Bez ohledu na první pododstavec může výrobce po dohodě se schvalovacím orgánem vybrat motor, který sice není pro schvalovaný typ motoru nebo případně základní motor schvalované rodiny motorů reprezentativní, avšak spojuje v sobě řadu vlastností, které jsou s ohledem na požadovanou úroveň výkonů nejméně příznivé. K rozhodování během výběru lze využít zkušební metody se simulací.

4. Pro provádění zkoušek pro EU schválení typu se použijí příslušné zkušební cykly stanovené v příloze IV. Zkušební cykly použitelné pro každý typ motoru, na nějž se vztahuje příslušné EU schválení typu, se uvedou v informačním dokumentu.
5. Zkouška motoru, který je reprezentativní pro typ motoru nebo případně pro základní motor rodiny motorů, nebo motoru vybraného podle odst. 3 druhého pododstavce se provede za pomoci dynamometru v rámci příslušného nesilničního zkušební cyklu v ustáleném stavu, který je stanoven v tabulkách IV-1 až IV-10 v příloze IV. Výrobce si může zvolit, zda má být tato zkouška provedena v diskretním režimu, nebo v režimu s lineárními přechody. Motor určité kategorie s proměnnými otáčkami, který je používán v provozu s konstantními otáčkami téže kategorie, není třeba zkoušet za použití příslušného zkušební cyklu v ustáleném stavu, kromě případů uvedených v odstavcích 7 a 8.
6. V případě motoru s konstantními otáčkami s regulátorem, který umožňuje nastavit alternativní otáčky, musí být požadavek uvedený v odstavci 5 splněn pro každé použitelné nastavení konstantních otáček, přičemž v informačním dokumentu se uvedou otáčky platné pro jednotlivé typy motorů.
7. V případě motoru kategorie IWP, který je určen k použití v provozu s proměnnými i konstantními otáčkami, musí být požadavky uvedené v odstavci 5 splněny zvlášť pro každý zkušební cyklus v ustáleném stavu, přičemž v informačním dokumentu se uvedou všechny zkušební cykly v ustáleném stavu, pro něž byly tyto požadavky splněny.
8. V případě motoru kategorie IWP, který je určen k použití místo motoru kategorie IWA v souladu s čl. 4 odst. 2, musí být požadavky uvedené v odstavci 5 splněny zvlášť pro každý zkušební cyklus v ustáleném stavu stanovený v tabulkách IV-5 a IV-6 přílohy IV, přičemž v informačním dokumentu se uvedou všechny zkušební cykly v ustáleném stavu, pro něž byly tyto požadavky splněny.
9. Motory s proměnnými otáčkami kategorie NRE, jejichž netto výkon je vyšší nebo roven 19 kW, ale nepřesahuje 560 kW, s výjimkou motorů, kterým bylo schválení typu uděleno podle čl. 34 odst. 5 a 6, musí kromě splnění požadavků stanovených v odstavci 5 tohoto článku projít i zkouškou na dynamometru za použití zkušební cyklu v neustáleném stavu stanoveného v tabulce IV-11 přílohy IV.
10. Motory podkategorií NRS-v-2b a NRS-v-3 s maximálními otáčkami nejvýše 3 400 otáček za minutu musí kromě splnění požadavků stanovených v odstavci 5 projít i zkouškou na dynamometru za použití zkušební cyklu v neustáleném stavu stanoveného v tabulce IV-12 přílohy IV.
11. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, kterými doplní toto nařízení o podrobné technické specifikace a vlastnosti zkušebních cyklů v ustáleném a neustáleném stavu, včetně odpovídající metody pro určení nastavení zatížení a otáček motoru. Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.
12. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící jednotný formát zkušebních protokolů vyžadovaných pro udělení EU schválení typu. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

#### Článek 25

#### **Provádění měření a zkoušek k udělení EU schválení typu**

1. Závěrečné výsledky zkoušek emisí výfukových plynů pro motory, na které se vztahuje toto nařízení, se vypočítají upravením výsledků laboratorních zkoušek o tyto faktory:
  - a) emise plynů z klikové skříně, je-li to nezbytné podle odstavce 3 a není-li to již zahrnuto do laboratorního měření;
  - b) jakékoli nezbytné opravné faktory nezbytné podle odstavce 3, pokud motor obsahuje regenerační systém následného zpracování výfukových plynů;
  - c) pro všechny motory o faktory zhoršení odpovídající dobám životnosti emisních vlastností, jež jsou blíže upřesněny v příloze V.



2. Zkoušky typu motorů nebo rodiny motorů za účelem zjištění, zda splňují mezní hodnoty emisí stanovené v tomto nařízení, se provádějí za použití těchto referenčních paliv nebo jejich kombinací, podle okolností:

- a) motorová nafta;
- b) motorový benzin;
- c) směs motorového benzínu a oleje pro dvoudobé zážehové motory;
- d) zemní plyn / biomethan;
- e) zkapalněný ropný plyn (LPG);
- f) ethanol.

Typ motoru nebo rodina motorů musí navíc splňovat mezní hodnoty výfukových emisí stanovené v tomto nařízení ve vztahu k jakýmkoli jiným palivům, směsím paliv nebo emulzím paliv uvedeným výrobcem v žádosti o EU schválení typu a popsáním v dokumentaci výrobce.

3. Při provádění měření a zkoušek musí být splněny technické požadavky týkající se:

- a) přístroje a postupů pro provedení testu;
- b) přístroje a postupů pro měření emisí a odběr vzorků;
- c) metod vyhodnocování údajů a výpočtů;
- d) metod pro určení faktorů zhoršení;
- e) u motorů kategorií NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB a ATS splňujících mezní hodnoty emisí etapy V, které jsou stanoveny v příloze II:
  - i) metod pro započítání emisí z klikové skříně;
  - ii) metod pro určování a započítání stálé nebo občasné regenerace systémů následného zpracování výfukových plynů;
- f) u elektronicky řízených motorů kategorií NRE, NRG, IWP, IWA, RLL a RLR splňujících mezní hodnoty emisí etapy V, které jsou stanoveny v příloze II, a využívajících elektronického řízení, které umožňuje stanovit množství i dobu vstřikování paliva, nebo využívajících elektronického řízení, které umožňuje aktivovat, deaktivovat nebo upravovat systém regulace emisí sloužící ke snižování emisí NO<sub>x</sub>:
  - i) strategií pro regulaci emisí a musí zahrnovat dokumentaci potřebnou k doložení těchto strategií;
  - ii) opatření pro regulaci NO<sub>x</sub> a musí zahrnovat metodu použitou k prokázání těchto kontrolních opatření;
  - iii) technických požadavků na oblasti související s příslušným nesilničním zkušebním cyklem v ustáleném stavu, v jehož rámci je kontrolována hodnota, o kterou smějí emise překročit mezní hodnoty emisí stanovené v příloze II;
  - iv) technickou zkušebnou provedeného výběru dodatečných měřících bodů z regulační oblasti během emisní zkoušky na dynamometru.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž doplní toto nařízení o:

- a) metodiku pro úpravu výsledků laboratorních zkoušek emisí, tak aby zohledňovaly faktory zhoršení uvedené v odst. 1 písm. c);
- b) technické vlastnosti referenčních paliv podle odstavce 2 a případně požadavky na popis jakýchkoli jiných specifikovaných paliv, směsí paliv nebo emulzí paliv v dokumentaci výrobce;
- c) podrobné technické požadavky a vlastnosti pro provádění měření a zkoušek uvedených v odstavci 3;

- d) metodu měření PN s ohledem na specifikace uvedené v sérii 06 předpisu EHK OSN č. 49;
- e) podrobné technické specifikace pro zkoušení dvoupalivových motorů nebo jednopalivových motorů spalujících plynná paliva uvedených v příloze II.

Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

#### Článek 26

### Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme ve vztahu k tomuto EU schválení typu nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných motorů se schváleným typem v souladu s požadavky tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme ve vztahu k tomuto EU schválení typu nezbytná opatření s cílem ověřit, zda jsou prohlášení o shodě vydaná výrobcem v souladu s článkem 31.
3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme ve vztahu k tomuto EU schválení typu nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku nadále dostatečná k tomu, aby se vyráběné motory nadále shodovaly se schváleným typem, a zda jsou případná prohlášení o shodě nadále v souladu s článkem 31.
4. Za účelem ověření shody motoru se schváleným typem může schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, provést jakékoli kontroly nebo zkoušky vyžadované pro udělení EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně jeho výrobních zařízení.
5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavci 1 neprovádějí, významným způsobem se odchyľují od dohodnutých opatření uvedených v odstavci 1, přestala se používat nebo již nejsou považována za dostatečná, ačkoli se ve výrobě pokračuje, buď přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby, nebo odejme EU schválení typu.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž doplní toto nařízení o podrobná opatření a postupy, které má schvalovací orgán dodržovat za účelem zajištění shody motorů ve výrobě se schváleným typem. Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

#### KAPITOLA VI

### ZMĚNY A PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

#### Článek 27

### Obecná ustanovení

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

V případě takové změny uvedený schvalovací orgán určí, který z postupů stanovených v článku 28 se má použít.

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

2. Žádost o změnu EU schválení typu se podává pouze schvalovacímu orgánu, který udělil původní EU schválení typu.
3. Pokud schvalovací orgán shledá, že pro účely provedení změny je nezbytné opakovat kontroly nebo zkoušky, vyrozumí o tom výrobce.

Postupy stanovené v článku 28 se uplatní, pouze pokud na základě těchto kontrol nebo zkoušek schvalovací orgán usoudí, že požadavky na EU schválení typu jsou nadále splněny.

#### Článek 28

##### **Revize a rozšíření EU schválení typu**

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

V takovém případě schvalovací orgán bez zbytečného odkladu vytvoří podle potřeby revidované stránky schvalovací dokumentace, na každé zřetelně vyznačí povahu změny, uvede rovněž datum revize a připojí revidovaný rejstřík schvalovací dokumentace. Za splnění požadavku stanoveného v tomto odstavci se považuje rovněž vydání konsolidované a aktualizované verze schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.

2. Změna uvedená v odstavci 1 se označí jako „rozšíření“, pokud se údaje ve schvalovací dokumentaci změnily a pokud platí kterákoli z těchto podmínek:

- a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;
- b) změnily se jakékoli informace obsažené v certifikátu EU schválení typu s výjimkou jeho příloh;
- c) pro schválený typ motoru nebo rodinu motorů začal platit nový požadavek stanovený v tomto nařízení nebo v aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcím aktu přijatém na jeho základě.

V případě rozšíření vytvoří schvalovací orgán aktualizovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření následujícím po čísle řady dříve udělených rozšíření. V certifikátu EU schválení typu se zřetelně vyznačí důvod rozšíření a datum rozšíření.

3. Při každé změně nebo konsolidaci stránek schvalovací dokumentace se vytvoří aktualizovaná verze a odpovídajícím způsobem se upraví rejstřík schvalovací dokumentace přiložený k certifikátu EU schválení typu, aby uváděl datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.

4. Změna EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů se nevyžaduje, pokud nový požadavek uvedený v odst. 2 prvním pododstavci písm. c) není z technického hlediska pro tento typ motoru nebo rodinu motorů významný, co se týče jejich emisních vlastností.

#### Článek 29

##### **Vydání a oznámení změn**

1. V případě revize EU schválení typu vydá schvalovací orgán žadateli bez zbytečného odkladu revidované dokumenty nebo případně konsolidovanou a aktualizovanou verzi, včetně revidovaného rejstříku schvalovací dokumentace uvedeného v čl. 28 odst. 1 druhém pododstavci.

2. V případě rozšíření EU schválení typu vydá schvalovací orgán žadateli bez zbytečného odkladu aktualizovaný certifikát EU schválení typu uvedený v čl. 28 odst. 2 druhém pododstavci, včetně jeho příloh, a rejstřík schvalovací dokumentace.

3. Schvalovací orgán oznámí prostřednictvím systému IMI každou změnu učiněnou v EU schváleních typu schvalovacím orgánům ostatních členských států v souladu s čl. 22 odst. 5.

### Článek 30

#### Platnost EU schválení typu

1. EU schválení typu se vydává s neomezenou dobou platnosti.
2. Platnost EU schválení typu motoru končí v kterémkoli z těchto případů:
  - a) pokud se pro jeho uvedení na trh stanou závaznými nové požadavky použitelné na schválený typ motoru nebo případně rodinu motorů a EU schválení typu nelze odpovídajícím způsobem rozšířit ani revidovat;
  - b) pokud je výroba schváleného typu motoru nebo rodiny motorů s konečnou platností dobrovolně ukončena;
  - c) pokud skončí doba platnosti EU schválení typu z důvodu omezení v souladu s čl. 35 odst. 3;
  - d) pokud bylo EU schválení typu odňato podle čl. 26 odst. 5, čl. 39 odst. 1 nebo čl. 40 odst. 3.
3. Pokud podmínky platnosti EU schválení typu rodiny motorů přestanou být splněny pouze ve vztahu k jednomu typu motoru v rámci rodiny motorů, pozbývá EU schválení typu vztahující se na danou rodinu motorů platnosti pouze pro tento konkrétní typ motoru.
4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba určitého typu motoru nebo případně rodiny motorů, oznámí to výrobce schvalovacímu orgánu, jenž udělil příslušné EU schválení typu.

Do jednoho měsíce po obdržení tohoto oznámení uvědomí schvalovací orgán, jenž danému typu motoru nebo rodině motorů udělil EU schválení typu, o této skutečnosti schvalovací orgány ostatních členských států.

5. Aniž je dotčen odstavec 4, má-li EU schválení typu motoru nebo případně rodiny motorů pozbýt platnosti, oznámí to výrobce schvalovacímu orgánu, který udělil odpovídající EU schválení typu.

V takových případech schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, neprodleně sdělí schvalovacím orgánům ostatních členských států veškeré relevantní informace.

V tomto sdělení uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného motoru.

6. Oznamovací požadavky uvedené v odstavcích 4 a 5 tohoto článku se považují za splněné, jakmile jsou příslušné informace vloženy do systému IMI.

### KAPITOLA VII

#### PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

### Článek 31

#### Prohlášení o shodě

1. Výrobce jako držitel EU schválení typu motoru nebo rodiny motorů vydává prohlášení o shodě (dále jen „prohlášení o shodě“), jímž musí být opatřeny motory, které jsou uvedeny na trh na základě:
  - a) výjimky uvedené v čl. 34 odst. 2, 4, 5, 6, 7 nebo 8 anebo čl. 35 odst. 4; nebo
  - b) přechodného ustanovení uvedeného v čl. 58 odst. 9, 10 nebo 11.

Prohlášení o shodě uvádí zvláštní vlastnosti motoru a omezení, jež se na motor vztahují, a dodává se zdarma společně s motorem a případně doprovází nesilniční mobilní stroj, v němž je tento motor instalován. Jeho dodání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobcí. Prohlášení o shodě lze dodat i jako zabezpečený elektronický soubor.

Na žádost konečného uživatele je výrobce po dobu deseti let od data výroby motoru povinen vydat duplikát prohlášení o shodě proti zaplacení částky, která nesmí převýšit náklady na jeho vydání. Na každém duplikátu prohlášení o shodě musí být jasně uvedeno označení „duplikát“.

2. Prohlášení o shodě se vystaví v alespoň jednom z úředních jazyků orgánů Unie.

Kterýkoli členský stát může požádat výrobce, aby prohlášení o shodě bylo přeloženo do jeho úředního jazyka či jazyků.

3. Osoby oprávněné podepsat prohlášení o shodě musí patřit k organizaci výrobce a musí být řádně pověřeny vedením této organizace, aby v plném rozsahu zakládaly právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návrh a konstrukci motoru nebo pokud jde o shodnost jeho výroby.

4. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat žádná jiná omezení týkající se použití motoru než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení.

5. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící vzor prohlášení o shodě včetně prvků zabraňujících padělání a umožňujících ověření zabezpečeného elektronického souboru. Za tímto účelem stanoví prováděcí akty bezpečnostní prvky používané na ochranu prohlášení o shodě. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## Článek 32

### Povinné označení motorů

1. Výrobce umístí označení na každý motor vyrobený ve shodě se schváleným typem (dále jen „povinné označení“).

2. Pokud jde o níže uvedené motory, zahrnuje povinné označení dodatečnou informaci i o tom, že se na motor vztahují příslušná výjimka nebo přechodná ustanovení:

a) motory pro vývoz do třetích zemí v souladu s čl. 34 odst. 1, které jsou vyráběny buď v Unii, nebo ve třetích zemích a následně instalovány v nesilničních mobilních strojích v Unii;

b) motory uváděné na trh v souladu s čl. 34 odst. 2, 5, 6 nebo 8;

c) motory dočasně uváděné na trh v souladu s čl. 34 odst. 4;

d) přechodné motory uváděné na trh v souladu s čl. 58 odst. 5;

e) náhradní motory uváděné na trh v souladu s čl. 34 odst. 7 nebo čl. 58 odst. 10 nebo 11.

3. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící vzor povinného označení, včetně povinných základních informací vyžadovaných v okamžiku, kdy motor opouští výrobní linku, povinných základních informací vyžadovaných před uvedením motoru na trh a případných dodatečných informací podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## Článek 33

**Dočasné označení motorů**

1. Výrobce umístí dočasné označení na každý motor vyrobený ve shodě se schváleným typem, který je uváděn na trh na základě výjimky stanovené v čl. 34 odst. 3.
2. Motor, který dosud není ve shodě se schváleným typem a který je dodáván výrobcí tohoto motoru, nese pouze dočasné označení.
3. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící vzor dočasných označení uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku, včetně povinných základních informací, které mají tato označení uvádět. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## KAPITOLA VIII

**VÝJIMKY**

## Článek 34

**Obecné výjimky**

1. S výjimkou čl. 32 odst. 2 písm. a) se toto nařízení nevztahuje na motory pro vývoz do třetích zemí.
2. S výjimkou čl. 32 odst. 2 písm. b) se toto nařízení nevztahuje na motory pro použití v ozbrojených silách.

Pro účely tohoto odstavce se za součást ozbrojených sil nepovažují požární služba, civilní obrana, síly pověřené udržováním veřejného pořádku ani záchranná služba.

3. Aniž je dotčen článek 32, může výrobce dodávat motor výrobcí původního zařízení bez systému následného zpracování výfukových plynů, pokud s tím tento výrobce původního zařízení souhlasí.
4. Bez ohledu na čl. 5 odst. 3 členské státy v souladu s tímto nařízením povolí dočasné uvádění motorů, které nezískaly EU schválení typu, na trh za účelem provádění provozních zkoušek.
5. Bez ohledu na čl. 18 odst. 2 a čl. 22 odst. 3 členské státy udělí EU schválení typu motorům, které splňují mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek pro motory pro zvláštní účely uvedené v příloze VI, a povolí jejich uvádění na trh, jsou-li tyto motory určeny k instalaci do nesilničního mobilního stroje, který má být používán v prostředí s nebezpečím výbuchu ve smyslu čl. 2 bodu 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU<sup>(1)</sup>.
6. Bez ohledu na čl. 18 odst. 2 a čl. 22 odst. 3 mohou členské státy na vyžádání udělit EU schválení typu motorům, které splňují mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek pro motory pro zvláštní účely uvedené v příloze VI, a povolit jejich uvádění na trh, jsou-li tyto motory určeny k instalaci do nesilničního mobilního stroje, který má být používán výlučně pro vypouštění a vytahování záchranných člunů provozovaných vnitrostátní záchrannou službou.
7. Bez ohledu na čl. 5 odst. 3 a čl. 18 odst. 2 mohou členské státy v případě motorů kategorií RLL nebo RLR a uvedených na trh Unie do 31. prosince 2011 povolit uvádění na trh náhradních motorů, pokud schvalovací orgán po přezkoumání uzná a dojde k závěru, že instalace motoru, který splňuje platné mezní hodnoty emisí uvedené v tabulkách II-7 a II-8 přílohy II, způsobí značné technické potíže. V takovém případě musí náhradní motory splňovat buď mezní hodnoty emisí, kterým by měly vyhovovat pro uvedení na trh Unie k 31. prosince 2011, nebo přísnější mezní hodnoty emisí.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU ze dne 26. února 2014 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zařízení a ochranných systémů určených k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 309).

V případě motorů kategorií RLL a RLR uvedených na trh Unie po 31. prosince 2011 mohou členské státy povolit uvedení na trh náhradních motorů splňujících mezní hodnoty emisí, které motory, jež mají být nahrazeny, musely splňovat v okamžiku, kdy byly původně uvedeny na trh Unie.

8. V případě motorů kategorií RLL nebo RLR mohou členské státy povolit uvedení na trh motorů, které jsou v souladu s nejnovějšími platnými mezními hodnotami emisí podle příslušných právních předpisů platných k 5. říjnu 2016, pokud:

- a) tyto motory jsou součástí projektu, který se k 6. říjnu 2016 nachází v pokročilé fázi vývoje ve smyslu směrnice 2008/57/ES, a
- b) použití motorů splňujících platné mezní hodnoty emisí uvedené v tabulkách II.7 nebo II.8 přílohy II vyvolá nepřiměřené náklady.

Do 17. září 2017 sdělí jednotlivé členské státy Komisi seznam všech takových projektů.

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž doplní toto nařízení o podrobné technické specifikace a podmínky pro:

- a) dodávání motoru výrobcem výrobcí původních zařízení bez systému následného zpracování výfukových plynů, jak je uvedeno v odstavci 3 tohoto článku;
- b) dočasné uvádění motorů, které nezískaly EU schválení typu v souladu s tímto nařízením, na trh za účelem provádění provozních zkoušek, jak je uvedeno v odstavci 4 tohoto článku;
- c) udělení EU schválení typu motorům, které splňují mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek pro motory pro zvláštní účely uvedené v příloze VI, a povolení jejich uvádění na trh, jak je uvedeno v odstavcích 5 a 6 tohoto článku.

Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

#### Článek 35

### Výjimky pro nové technologie nebo nové koncepce

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ motoru nebo rodinu motorů, jež obsahují nové technologie nebo nové koncepce, a v důsledku toho jsou neslučitelné s jedním nebo více požadavky tohoto nařízení.

2. Schvalovací orgán udělí EU schválení typu uvedené v odstavci 1, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

- a) žádost uvádí důvody, proč nová technologie nebo nová koncepce činí tento typ motoru nebo rodinu motorů neslučitelnými s jedním nebo více požadavky tohoto nařízení;
- b) žádost popisuje dopady nových technologií nebo nových koncepcí na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby byla zajištěna úroveň ochrany životního prostředí alespoň rovnocenná té, již poskytují požadavky tohoto nařízení, z nichž se požaduje výjimka;
- c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že je splněna podmínka stanovená v písmeni b).

3. Udělení EU schválení typu uvedené v odstavci 1 podléhá povolení Komise.

V povolení Komise se případně uvede, zda podléhá nějakým omezením.

Povolení se vydává prostřednictvím prováděcího aktu.

4. Dokud Komise nevydá rozhodnutí o povolení podle odstavce 3, může schvalovací orgán udělit prozatímní EU schválení typu, které platí:

- a) pouze na území dotyčného členského státu;
- b) pouze pro typ motoru nebo rodinu motorů, na které se vztahuje výjimka, o niž se žádá, a
- c) nejméně 36 měsíců.

Schvalovací orgán o vydání prozatímního EU schválení typu neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující informace uvedené v odstavci 2.

V záhlaví certifikátu EU schválení typu a v záhlaví odpovídajícího prohlášení o shodě musí být v případě prozatímního EU schválení typu jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní doklady s omezenou územní platností.

5. Pokud se schvalovací orgán rozhodne přijmout na svém území prozatímní EU schválení typu uvedené v odstavci 4, písemně o tom uvědomí příslušný schvalovací orgán a Komisi.

6. Pokud se Komise rozhodne příslušné povolení uvedené v odstavci 3 nevydat, schvalovací orgán ihned oznámí držiteli prozatímního EU schválení typu uvedeného v odstavci 4, že se prozatímní EU schválení typu zruší po uplynutí šesti měsíců ode dne, kdy je Komise odmítla.

Bez ohledu na rozhodnutí Komise odmítnout povolení uvedené v odstavci 3 mohou být motory vyrobené ve shodě s prozatímním EU schválením typu před skončením jeho platnosti uváděny na trh v kterémkoliv členském státě, jehož schvalovací orgány toto prozatímní EU schválení typu přijaly.

7. Požadavky uvedené v odst. 4 druhém pododstavci a v odstavci 5 se považují za splněné, jakmile jsou příslušné informace vloženy do systému IMI.

8. Komise může přijmout prováděcí akty udělující povolení uvedené v odstavci 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2.

9. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící harmonizované vzory certifikátu EU schválení typu a prohlášení o shodě, jež jsou uvedeny v odstavci 4 tohoto článku, včetně povinných základních informací uváděných podle těchto vzorů. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

#### Článek 36

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

1. Pokud Komise povolí udělení výjimky podle článku 35, přijme ihned nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přizpůsobila technologickému vývoji.

Pokud se výjimka povolená podle článku 35 týká záležitosti, která je upravena v předpisu EHK OSN, navrhne Komise změnu uvedeného předpisu v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

2. Po změně příslušných aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů uvedených v odstavci 1 zruší Komise veškerá omezení stanovená v rozhodnutí o povolení výjimky.

Pokud nejsou podniknuty nezbytné kroky k úpravě aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, může Komise na žádost členského státu, který prozatímní EU schválení typu udělil, tomuto členskému státu rozhodnutím ve formě prováděcího aktu přijatého přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 povolit, aby jeho platnost prodloužil.



## KAPITOLA IX

## PODÁVÁNÍ ZPRÁV O VÝROBĚ A OVĚŘOVÁNÍ VÝROBY

## Článek 37

**Povinnosti výrobců, pokud jde o podávání zpráv o výrobě**

1. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, seznam obsahující počet motorů každého typu a podkategorie motorů vyrobených v souladu s tímto nařízením a ve shodě s příslušným EU schválením typu od podání poslední zprávy o výrobě nebo ode dne, ke kterému se požadavky tohoto nařízení staly poprvé použitelnými.

Tento seznam se předkládá:

- a) do 45 dnů po skončení každého kalendářního roku;
  - b) neprodleně po každém datu pro uvádění motorů na trh stanoveném v příloze III a
  - c) v jakékoli jiné lhůtě, kterou schvalovací orgán stanoví.
2. Seznam uvedený v odstavci 1 musí stanovit příslušnost identifikačních čísel k odpovídajícím typům motoru a případně rodinám motorů a k číslům EU schválení typu, pokud tato příslušnost nevyplývá ze systému kódování motorů.
3. V seznamu podle odstavce 1 musí být uvedeny všechny případy, v nichž výrobce přestane vyrábět schválený typ motoru nebo rodinu motorů.
4. Výrobce uschová kopii seznamu podle odstavce 1 alespoň po dobu 20 let od skončení platnosti příslušného EU schválení typu.
5. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící formát seznamu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## Článek 38

**Ověřovací opatření**

1. Schvalovací orgán členského státu, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby bylo, případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, zajištěno, že identifikační čísla ve vztahu k tomuto EU schválení typu jsou správně přidělena výrobcům a jimi náležitě používána dříve, než se motor, jehož typ byl schválen, uvede nebo dodá na trh.
2. Dodatečné ověření identifikačních čísel může být prováděno ve spojení s kontrolou shodnosti výroby podle článku 26.
3. K ověření identifikačních čísel poskytne výrobce nebo jeho zástupce příslušnému schvalovacímu orgánu na vyžádání a neprodleně požadované informace o zákaznicích výrobce, jakož i identifikační čísla motorů, které byly hlášeny jako vyrobené ve shodě s článkem 37. Pokud se motory zpřístupní výrobci původního zařízení, žádné další informace se po výrobci nepožadují.
4. Není-li výrobce schopen na žádost schvalovacího orgánu prokázat splnění požadavků na povinné označení, může schvalovací orgán odejmout EU schválení typu udělené pro daný typ motoru nebo rodinu motorů. Schvalovací orgány členských států se v souladu s čl. 22 odst. 5 do jednoho měsíce vzájemně informují o každém odňatém EU schválení typu s uvedením důvodů odnětí.

## KAPITOLA X

## OCHRANNÁ USTANOVENÍ

## Článek 39

**Motory, jež se neshodují se schváleným typem**

1. Jestliže se motory opatřené povinným označením a případně vybavené prohlášením o shodě neshodují se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů, přijme schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, nezbytná opatření k zajištění toho, aby vyráběné motory byly uvedeny ve shodu se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů. Tato opatření mohou zahrnovat odnětí EU schválení typu, jsou-li nápravná opatření výrobce nedostatečná.

Příslušný schvalovací orgán informuje o přijatých opatřeních schvalovací orgány ostatních členských států.

2. Pro účely odstavce 1 se odchylky od údajů uvedených v certifikátu EU schválení typu nebo ve schvalovací dokumentaci, které nebyly povoleny v souladu kapitolou VI, považují za nedodržení shody se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů.

3. Pokud některý schvalovací orgán zjistí, že motory vybavené prohlášením o shodě, pokud je nutné, nebo opatřené značkou schválení typu vydanými v jiném členském státě nejsou ve shodě se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů, může požádat schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, aby ověřil, zda jsou vyráběné motory i nadále ve shodě se schváleným typem motoru nebo rodinou motorů. Po obdržení takové žádosti přijme schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, co nejdříve a nejpozději tři měsíce ode dne podání žádosti opatření uvedená v odstavci 1.

4. Schvalovací orgány se v souladu s čl. 22 odst. 5 do jednoho měsíce vzájemně informují o každém odňatém EU schválení typu s uvedením důvodů odnětí.

5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, popírá existenci neshody, jež mu byla oznámena, usilují dotčené členské státy o urovnání sporu.

Schvalovací orgán průběžně informuje Komisi a Komise v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

## Článek 40

**Stažení motorů**

1. Pokud je výrobce, kterému bylo uděleno EU schválení typu, povinen na základě čl. 20 odst. 1 nařízení (ES) č. 765/2008 stáhnout motory, které již byly uvedeny na trh, bez ohledu na to, zda jsou instalovány v nesilničních mobilních strojích, protože tyto motory představují závažné riziko pro ochranu životního prostředí nebo veřejné zdraví,

a) neprodleně o tom uvědomí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, a

b) navrhne tomuto schvalovacímu orgánu soubor vhodných nápravných opatření, jejichž prostřednictvím toto závažné riziko odstraní.

2. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená nápravná opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

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

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

Pokud výrobce následně nenavrhne a neprovede účinná nápravná opatření, přijme schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, veškerá potřebná ochranná opatření, včetně odnětí EU schválení typu.

Odnětí EU schválení typu schvalovací orgán do jednoho měsíce oznámí doporučeným dopisem nebo rovnocennými elektronickými prostředky výrobcí, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

#### Článek 41

### Oznámení rozhodnutí a dostupných prostředků právní nápravy

1. V rozhodnutích následujících druhů nebo rozhodnutích vydaných za následujícími účely musí být uvedeny důvody, na nichž jsou založena:

- a) rozhodnutí přijatá podle tohoto nařízení;
- b) rozhodnutí o odmítnutí nebo odnětí EU schválení typu;
- c) rozhodnutí o stažení motoru z trhu, nebo
- d) rozhodnutí o zákazu, omezení nebo zabránění uvedení motoru na trh; nebo
- e) rozhodnutí o zákazu, omezení nebo zabránění uvedení na trh nesilničního mobilního stroje, v němž je instalován motor spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení.

2. Schvalovací orgány oznámí dotčené straně:

- a) jakékoli rozhodnutí uvedené v odstavci 1;
- b) prostředky právní nápravy, které má podle platného práva dotyčného členského státu k dispozici, a lhůty pro jejich uplatnění.

#### KAPITOLA XI

### MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY A POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

#### Článek 42

### Přijímání rovnocenných schválení typu motorů

1. Unie může v rámci svých mnohostranných nebo dvoustranných dohod se třetími zeměmi uznat rovnocennost mezi podmínkami a ustanoveními pro EU schvalování typu motorů, které obsahuje toto nařízení, a postupy stanovenými mezinárodními předpisy nebo předpisy třetích zemí.

2. Udělená schválení typu a povinná označení, jež jsou ve shodě s předpisy EHK OSN či jejich změnami, pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila a jež jsou uvedeny v aktech v přenesené pravomoci zmíněných v odst. 4 prvním pododstavci písm. a), jsou uznávána za rovnocenná uděleným EU schválením typu a povinnému označení podle tohoto nařízení.

3. EU schválení typu udělená na základě aktů Unie uvedených v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odst. 4 prvním pododstavci písm. b) jsou uznávána za rovnocenná EU schválením typu uděleným v souladu s tímto nařízením.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž doplní toto nařízení o:

- a) seznam předpisů EHK OSN nebo jejich změn, včetně veškerých požadavků v nich uvedených souvisejících s jejich uplatňováním, pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila a jež mají být uplatňovány na EU schválení typů motoru a rodin motorů určených k instalaci v nesilničních mobilních strojích;
- b) seznam aktů Unie, podle nichž jsou udělována EU schválení typu, včetně veškerých požadavků v nich uvedených, které souvisejí s jejich uplatňováním.

Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

#### Článek 43

##### **Informace a pokyny určené pro výrobce původních zařízení a konečné uživatele**

1. Výrobce nesmí poskytnout výrobcům původních zařízení a konečným uživatelům technické informace týkající se údajů stanovených v tomto nařízení, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.
2. Výrobce zpřístupní výrobcům původních zařízení veškeré příslušné informace a pokyny, které jsou potřebné ke správné instalaci motoru do příslušného nesilničního mobilního stroje, včetně popisu všech zvláštních podmínek nebo omezení spojených s instalací motoru nebo jeho používáním.
3. Výrobce zpřístupní výrobcům původních zařízení veškeré příslušné informace a nezbytné pokyny určené pro konečné uživatele, včetně popisu zvláštních podmínek nebo omezení spojených s používáním motoru.
4. Výrobci zpřístupní výrobcům původních zařízení hodnotu emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), která byla zjištěna v rámci postupu EU schválení typu, a poučí výrobce původních zařízení, aby sdělil tuto informaci, spolu s vysvětlujícími informacemi o zkušebních podmínkách, konečnému uživateli nesilničního mobilního stroje, do něhož má být motor instalován.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, jimiž doplní toto nařízení o podrobnosti o informacích a pokynech, na něž se odkazuje v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku. Tyto akty v přenesené pravomoci přijme do 31. prosince 2016.

#### Článek 44

##### **Výměna údajů a informací prostřednictvím systému IMI**

1. Výměna údajů a informací týkajících se EU schválení typu mezi vnitrostátními orgány nebo mezi vnitrostátními orgány a Komisí v rámci tohoto nařízení probíhá v elektronickém formátu prostřednictvím systému IMI.
2. Veškeré relevantní informace týkající se EU schválení typu udělených v souladu s tímto nařízením se centrálně shromažďují a zpřístupňují vnitrostátním orgánům a Komisi prostřednictvím systému IMI.
3. Komise zajistí, aby systém pro výměnu informací o vnitřním trhu rovněž:
  - a) umožňoval výměnu údajů a informací mezi výrobcí nebo technickými zkušebnami na jedné straně a vnitrostátními orgány či Komisí na straně druhé;
  - b) poskytoval veřejný přístup k některým údajům a informacím, jež se vztahují k výsledkům schvalování typu a výsledkům sledování motorů v provozu;
  - c) po dohodě s dotčenými členskými státy, a pokud to je vhodné a technicky a ekonomicky proveditelné, zahrnoval zařízení pro automatický přenos údajů mezi existujícími databázemi členských států a systémem IMI.
4. Využití systému IMI podle odstavce 3 je dobrovolné.
5. Komise může přijmout prováděcí akty stanovící podrobné technické požadavky a postupy, které jsou nezbytné k propojení systému IMI s existujícími databázemi členských států uvedenými v odst. 3 písm. c) tohoto článku. Tyto prováděcí akty přijme přezkumným postupem podle čl. 56 odst. 2 do 31. prosince 2016.

## KAPITOLA XII

## URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

## Článek 45

## Požadavky na technické zkušebny

1. Technickou zkušebnu určí schvalovací orgán v souladu s článkem 47; technická zkušebna musí splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 9 tohoto článku.
2. Technická zkušebna se zřizuje podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.
3. Technická zkušebna musí být třetí stranou nezávislou na postupech navrhování, výroby, dodávání nebo údržby motorů, které posuzuje.

Lze mít za to, že subjekt, který je součástí hospodářského sdružení nebo profesního svazu zastupujícího podniky, jež se podílejí na navrhování, výrobě, dodávání, montáži, instalaci, používání nebo údržbě motorů, které tento subjekt posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí kontroly, vyhovuje požadavkům prvního pododstavce, pokud se prokáže jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

4. Technická zkušebna, včetně svého nejvyššího vedení a pracovníků odpovědných za provádění kategorií činností, pro které byla určena podle čl. 47 odst. 1, nesmí být konstruktérem, výrobcem, dodavatelem, osobou provádějící instalaci ani servisní osobou motorů, které posuzuje, ani nesmí zastupovat strany účastnící se těchto činností. Tímto omezením není vyloučeno používání posuzovaných motorů uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových motorů k osobním účelům.

Technická zkušebna zajistí, aby činnosti jejích dceřiných společností nebo subdodavatelů neohrozily její důvěrnost, objektivitu a nestrannost ve vztahu k těm kategoriím činností, pro které byla určena.

5. Technická zkušebna provádí kategorie činností, pro které byla určena, na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a její zaměstnanci nesmějí být vystaveni žádným tlakům ani pobídkám, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.
6. Technická zkušebna musí prokázat svému určujícímu schvalovacímu orgánu, že je schopna provádět všechny kategorie činností, pro které si přeje být určena v souladu s čl. 47 odst. 1, tím, že zajistí, aby měla:
  - a) pracovníky s odpovídající kvalifikací a specifickými technickými znalostmi a odborným vzděláním a dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění tohoto úkolu;
  - b) popisy postupů týkajících se kategorií činností, pro něž si přeje být určena, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;
  - c) postupy pro provádění kategorií činností, pro něž si přeje být určena, řádně zohledňující míru složitosti technologie daného motoru, jakož i to, zda je motor vyráběn podle hromadného, nebo sériového výrobního procesu, a
  - d) prostředky nezbytné k tomu, aby mohla náležitě plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, pro něž si přeje být určena, a aby měla přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.
7. Technická zkušebna, včetně jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování, musí být nestranná a nesmí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit její nezávislý úsudek a poctivost ve vztahu ke kategoriím činností, pro něž je určena.

8. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti za škodu z jejich činností, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování přímo odpovědný sám členský stát.

9. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení nebo podle jakéhokoli vnitrostátního právního předpisu, kterým se toto nařízení provádí.

Pracovníci technické zkušebny nejsou vázáni povinnostmi uvedenou v prvním pododstavci, pokud jde o sdílení informací s určujícím schvalovacím orgánem, nebo pokud toto sdílení vyžaduje právo Unie nebo vnitrostátní právo.

Důvěrné obchodní informace musí být chráněny.

#### Článek 46

### Dceřiné společnosti technických zkušeben a zadávání subdodávek

1. Technická zkušebna může zadat konkrétní úkoly spojené s kategoriemi činností, pro které byla určena v souladu s čl. 47 odst. 1, subdodavatelí nebo dceřinými společnostmi pouze se souhlasem určujícího schvalovacího orgánu.

V takových případech technická zkušebna zajistí, aby subdodavatel nebo dceřiná společnost splnili požadavky stanovené v článku 45, a informuje o tom určující schvalovací orgán.

2. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené kterýmkoli z jejich subdodavatelů nebo dceřiných společností bez ohledu na to, kde jsou usazeni.

3. Technická zkušebna uchovává pro potřebu určujícího schvalovacího orgánu relevantní doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo dceřiných společností a úkolů, které vykonávají.

#### Článek 47

### Určení technických zkušeben

1. Schvalovací orgány určí technické zkušebny ve vztahu k jedné nebo více z těchto kategorií činností, podle jejich oblasti působnosti:

- a) kategorie A: provádění zkoušek uvedených v tomto nařízení ve vlastních zařízeních;
- b) kategorie B: dohled nad zkouškami uvedenými v tomto nařízení prováděnými v zařízeních výrobce nebo třetí osoby;
- c) kategorie C: pravidelné hodnocení a sledování postupů výrobce pro zajištění shodnosti výroby;
- d) kategorie D: provádění zkoušek či kontrol pro zajištění shodnosti výroby nebo dohled nad nimi.

2. Jako technická zkušebna pro jednu nebo více kategorií činností uvedených v odstavci 1 může působit schvalovací orgán.

3. Technické zkušebny ze třetí země jiné než zkušebny určené v souladu s tímto článkem mohou být oznámeny pro účely článku 50, pokud toto uznání technických zkušeben stanoví dvoustranná dohoda uzavřená mezi Uníí a dotýčnou třetí zemí.

Technická zkušebna zřízená podle vnitrostátního práva členského státu v souladu s čl. 45 odst. 2 však může zřizovat dceřiné společnosti ve třetích zemích, pokud jsou jí přímo řízeny a ovládány.

#### Článek 48

### Výkonnosti normy a postupy pro posuzování technických zkušeben

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 55, kterými toto nařízení doplní o:

- a) normy, které musí technické zkušebny splňovat, a
- b) postup pro posouzení technických zkušeben, včetně související zprávy, v souladu s článkem 49.

#### Článek 49

### Posouzení kvalifikace technických zkušeben

1. Určující schvalovací orgán vypracuje hodnotící zprávu prokazující, že technická zkušebna, jež si přeje být určena, byla posouzena z hlediska dodržování tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě. Hodnotící zpráva může zahrnovat osvědčení o akreditaci vydané vnitrostátním akreditačním orgánem a potvrzující, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení.

Hodnocení, na němž je založena hodnotící zpráva, se provádí v souladu s ustanoveními aktu v přenesené pravomoci uvedeného v článku 48.

2. Určující schvalovací orgán přezkoumá hodnotící zprávu nejméně každé tři roky.
3. Určující schvalovací orgán zašle hodnotící zprávu na požádání Komisi. V takových případech, pokud není hodnocení založeno na osvědčení o akreditaci vydaném vnitrostátním akreditačním orgánem, předloží určující schvalovací orgán Komisi listinné důkazy dokládající:
  - a) způsobilost technické zkušebny;
  - b) zavedení opatření, která zajišťují, že je technická zkušebna pravidelně kontrolována určujícím schvalovacím orgánem, a
  - c) skutečnost, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.
4. Schvalovací orgán, který si přeje působit jako technická zkušebna v souladu s čl. 47 odst. 2, zdokumentuje shodu prostřednictvím posouzení, jež provádějí inspektoři nezávislí na činnosti, jež se posuzuje. Tito inspektoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.

#### Článek 50

### Postupy pro oznámení

1. Členské státy oznámí Komisi tyto informace o jednotlivých technických zkušebnách, které určily:
  - a) název technické zkušebny;

- b) adresu, včetně elektronické adresy;
  - c) odpovědné osoby;
  - d) kategorii činností a
  - e) veškeré změny související s určením podle článku 47.
2. Technická zkušebna může provádět činnosti uvedené v čl. 47 odst. 1 jménem určujícího schvalovacího orgánu pouze tehdy, pokud byla předem oznámena Komisi v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.
3. Táž technická zkušebna může být určena několika určujícími schvalovacími orgány a oznámena členskými státy těchto schvalovacích orgánů bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, jež má vykonávat v souladu s čl. 47 odst. 1.
4. Pokud je třeba při použití aktu v přenesené pravomoci určit zvláštní organizaci nebo způsobilý subjekt vykonávající činnost, jež není zahrnuta v čl. 47 odst. 1, oznámí je dotčené členské státy Komisi v souladu s tímto článkem.
5. Komise na svých internetových stránkách zveřejní seznam technických zkušeben oznámených v souladu s tímto článkem a podrobné údaje o nich.

#### Článek 51

##### Změny týkající se určení

1. Pokud určující schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že jím určená technická zkušebna již nespĺňuje požadavky stanovené v tomto nařízení nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší dané určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné.

Členský stát, který oznámil Komisi tuto technickou zkušebnu v souladu s čl. 50 odst. 1, Komisi neprodleně informuje o každém takovém omezení, pozastavení nebo zrušení.

Komise odpovídajícím způsobem upraví informace zveřejněné podle čl. 50 odst. 5.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení uvedeného v odstavci 1 nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, učiní určující schvalovací orgán příslušné kroky a zajistí, aby byly spisy této technické zkušebny buď zpracovány jinou technickou zkušebnou, nebo na vyžádání zpřístupněny určujícímu schvalovacímu orgánu nebo orgánům pro dozor nad trhem.

#### Článek 52

##### Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben

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

2. Členský stát určujícího schvalovacího orgánu poskytne Komisi na vyžádání veškeré informace týkající se důvodů pro určení dotčené technické zkušebny nebo zachování platnosti tohoto určení.

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



4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nespĺňuje nebo přestala splňovat požadavky na své určení, informuje o tom členský stát určujícího schvalovacího orgánu s cílem přijmout ve spolupráci s tímto členským státem nezbytná nápravná opatření a požádá tento členský stát, aby tato nápravná opatření včetně případného zrušení určení přijal.

#### Článek 53

##### **Provozní povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny vykonávají kategorie činností, pro které byly určeny, jménem určujícího schvalovacího orgánu a v souladu s hodnotícími a zkušebními postupy stanovenými v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jeho základě.

Technické zkušebny dohlížejí na provádění zkoušek potřebných k EU schválení typu nebo kontrol uvedených v tomto nařízení nebo v některém z aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na jeho základě nebo tyto činnosti samy vykonávají, ledaže jsou povoleny alternativní postupy.

Technické zkušebny nesmějí provádět zkoušky, posouzení ani kontroly, pro něž nejsou řádně určeny.

2. Technické zkušebny vždy:

- a) umožní svému určujícímu schvalovacímu orgánu, aby je pozoroval při jejich posuzování, pokud to daný orgán uzná za vhodné, a
- b) aniž jsou dotčeny čl. 45 odst. 9 a článek 54, poskytnou svému určujícímu schvalovacímu orgánu veškeré požadované informace o kategoriích činností, které vykonávají a které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nespĺňuje požadavky stanovené tímto nařízením, podá o tom zprávu určujícímu schvalovacímu orgánu, který pak požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření.

Určující schvalovací orgán nevydá certifikát EU schválení typu, dokud výrobce nepřijme vhodná nápravná opatření, která tento schvalovací orgán uzná za vyhovující.

4. Pokud technická zkušebna, jež jedná jménem určujícího schvalovacího orgánu, v průběhu monitorování shodnosti výroby po vydání certifikátu EU schválení typu zjistí, že určitý typ motoru nebo rodina motorů již nejsou v souladu s tímto nařízením, podá o tom zprávu svému určujícímu schvalovacímu orgánu.

Schvalovací orgán přijme vhodná opatření podle článku 26.

#### Článek 54

##### **Informační povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny informují určující schvalovací orgán o veškerých:

- a) případech neshody, které mohou vyžadovat odmítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí EU schválení typu;
- b) okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky jejich určení;
- c) žádostech o informace od orgánů pro dozor nad trhem, jež se týkají jejich činností.

2. Na žádost svého určujícího schvalovacího orgánu poskytnou technické zkušebny informace o činnostech, které vykonávají v mezích svého určení, a o jakékoli další vykonávané činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

## KAPITOLA XIII

## AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI A PROVÁDĚCÍ AKTY

## Článek 55

## Výkon přenesené působnosti

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 19 odst. 2, čl. 24 odst. 11, čl. 25 odst. 4, čl. 26 odst. 6, čl. 34 odst. 9, čl. 42 odst. 4, čl. 43 odst. 5 a článku 48 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 6. října 2016.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 19 odst. 2, čl. 24 odst. 11, čl. 25 odst. 4, čl. 26 odst. 6, čl. 34 odst. 9, čl. 42 odst. 4, čl. 43 odst. 5 a článku 48 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 19 odst. 2, čl. 24 odst. 11, čl. 25 odst. 4, čl. 26 odst. 6, čl. 34 odst. 9, čl. 42 odst. 4, čl. 43 odst. 5 a článku 48 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

## Článek 56

## Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – motorová vozidla“, zřízený čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

## KAPITOLA XIV

## ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

## Článek 57

## Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě hospodářskými subjekty nebo výrobci původních zařízení. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Členské státy oznámí tyto předpisy Komisi do 7. října 2018 a neprodleně ji informují o jakýchkoli jejich případných změnách.

Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby byly tyto sankce uplatňovány.

2. K porušením nařízení, na které se vztahují sankce, náleží:
- a) nepravdivá prohlášení, zvláště pak učiněná v průběhu postupů EU schvalování typu, postupů vedoucích ke stažení nebo postupů týkajících se výjimek;
  - b) padělání výsledků zkoušek ve vztahu k EU schválení typu nebo sledování motorů v provozu;
  - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení motorů nebo k odmítnutí udělení nebo k odnětí EU schválení typu;
  - d) používání odpojovacích strategií;
  - e) odmítnutí zpřístupnit informace;
  - f) uvedení motorů, které podléhají EU schválení typu, na trh bez EU schválení typu, nebo padělání dokumentů nebo povinných označení prováděné s tímto úmyslem;
  - g) uvedení přechodných motorů a nesilničních mobilních strojů, v nichž jsou takové motory instalovány, na trh v rozporu s ustanoveními o výjimkách;
  - h) porušování omezení stanovených v čl. 35 odst. 3 a 4;
  - i) uvedení na trh motoru upraveného takovým způsobem, že již není ve shodě se specifikacemi svého EU schválení typu;
  - j) instalování motoru do nesilničního mobilního stroje k jinému použití, než je výlučné použití stanovené v článku 4;
  - k) uvedení motoru pro zvláštní účely podle čl. 34 odst. 5 nebo 6 na trh za účelem jeho použití v jiném nesilničním mobilním stroji, než jaký stanoví uvedené odstavce;
  - l) uvedení motoru podle čl. 34 odst. 7 nebo 8 a čl. 58 odst. 9, 10 nebo 11 na trh za účelem jeho použití v jiném stroji, než jaký stanoví uvedená ustanovení;
  - m) uvedení na trh nesilničního mobilního stroje, v němž jsou instalovány motory podléhající EU schválení typu podle tohoto nařízení, bez takového schválení;
  - n) uvedení na trh nesilničního mobilního stroje, který porušuje některé z omezení ohledně nesilničních mobilních strojů stanovených v čl. 34 odst. 8.

#### Článek 58

#### Přechodná ustanovení

1. Aniž jsou dotčeny kapitoly II a III, nedotýká se toto nařízení platnosti žádného EU schválení typu nebo výjimky před daty pro uvádění motorů na trh stanovenými v příloze III.
2. Schvalovací orgány mohou, v souladu s příslušnými právními předpisy platnými ke dni 5. října 2016, nadále udělovat EU schválení typu až do povinných dat pro EU schválení typu motorů stanovených v příloze III a nadále udělovat výjimky podle uvedených právních předpisů až do povinných dat pro EU schválení typu motorů stanovených v příloze III.

Členské státy mohou, v souladu s příslušnými právními předpisy platnými ke dni 5. října 2016, nadále povolovat uvádění motorů na trh až do povinných dat pro EU schválení typu motorů stanovených v příloze III.

3. Odchylně od tohoto nařízení mohou být motory, které získaly EU schválení typu podle příslušných právních předpisů platných ke dni 5. října 2016 nebo které splňují požadavky stanovené Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (CCNR) a schválené v rámci Revidované úmluvy o plavbě na Rýně jako II. etapa CCNR, i nadále uváděny na trh, a to až do dat pro uvádění motorů na trh stanovených v příloze III.

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

4. Motory, které ke dni 5. října 2016 nespádaly do oblasti působnosti směrnice 97/68/ES, mohou být i nadále uváděny na trh na základě případných platných vnitrostátních právních předpisů, a to až do dat pro uvádění motorů na trh stanovených v příloze III.

5. Aniž jsou dotčeny čl. 5 odst. 3, čl. 18 odst. 2 a případně směrnice 2008/57/ES a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014<sup>(1)</sup>, mohou být přechodné motory a případně nesilniční mobilní stroje, ve kterých jsou tyto přechodné motory nainstalovány, během přechodného období i nadále uváděny na trh, má-li stroj, ve kterém je přechodný motor nainstalován, datum výroby nejvýše osmnáct měsíců po začátku přechodného období.

U motorů kategorie NRE povolí členské státy výrobcům původních zařízení, jejichž celkový roční objem výroby je menší než 100 kusů nesilničních mobilních strojů vybavených spalovacími motory, prodloužení přechodného období a osmnáctiměsíčního období uvedeného v prvním pododstavci o dalších dvanáct měsíců. Pro účely výpočtu uvedeného celkového ročního objemu výroby se všichni výrobci původních zařízení, které ovládá táž fyzická či právnická osoba, považují za jednoho výrobce původních zařízení.

V případě motorů kategorie NRE používaných v pojízdých jeřábech se přechodné období a osmnáctiměsíční období podle prvního pododstavce prodlužují o dvanáct měsíců.

V případě motorů kategorie NRS s výkonem motoru nižším než 19 kW používaných ve sněhometech se přechodné období a osmnáctiměsíční období podle prvního pododstavce prodlužují o 24 měsíců.

6. S výhradou odstavce 5 tohoto článku musí přechodné motory splňovat alespoň jeden z těchto požadavků:

- a) být ve shodě s typy motoru nebo rodinami motorů, jejichž EU schválení typu již není platné podle čl. 30 odst. 2 písm. a) a na něž se ke dni výroby příslušných motorů vztahuje platné EU schválení typu, které je ve shodě s nejnovějšími platnými mezními hodnotami emisí stanovenými v příslušných právních předpisech platných ke dni 5. října 2016;
- b) spadat do pásma výkonu, které nepodléhá schválení typu pro emise znečišťujících látek na úrovni Unie ke dni 5. října 2016, nebo
- c) používat se nebo být určeny k použití v zařízení, které ke dni 5. října 2016 nepodléhá schválení typu pro emise znečišťujících látek na úrovni Unie.

7. Období pro uvedení přechodných motorů na trh se omezuje na:

- a) 24 měsíce od příslušného data pro uvádění motorů na trh stanoveného v příloze III, v případě uvedeném v odst. 5 prvním pododstavci;
- b) 36 měsíců od příslušného data pro uvádění motorů na trh stanoveného v příloze III, v případě uvedeném v odst. 5 druhém a třetím pododstavci;
- c) 48 měsíců od příslušného data pro uvádění motorů na trh stanoveného v příloze III, v případě uvedeném v odst. 5 čtvrtém pododstavci.

8. Výrobci zajistí, aby přechodné motory uvedené na trh během přechodného období byly v souladu s označením uvedeným v čl. 32 odst. 2 písm. d).

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228).

9. Bez ohledu na čl. 5 odst. 3, čl. 18 odst. 2 a článek 22 mohou na období nepřesahující 17. září 2026 členské státy povolit uvádění na trh motorů kategorie RLL s maximálním netto výkonem motoru vyšším než 2 000 kW, které nespĺňují mezní hodnoty emisí uvedené v příloze II, za účelem instalování v lokomotivách, které jezdí pouze na technicky izolované železniční síti s rozchodem koleje 1 520 mm. Během tohoto období musí motory uvedené na trh vyhovovat alespoň těm mezním hodnotám emisí, které musely motory splňovat pro uvedení na trh ke dni 31. prosince 2011. Schvalovací orgány členských států udělí těmto motorům EU schválení typu a povolí jejich uvedení na trh.

10. Bez ohledu na čl. 5 odst. 3 a čl. 18 odst. 2 povolí členské státy uvádění náhradních motorů na trh po dobu nejdéle patnácti let od příslušných dat pro uvádění motorů etapy V na trh stanovených v příloze III, pokud tyto motory patří do kategorie ekvivalentní kategorii NRS o referenčním výkonu nejméně 19 kW nebo do kategorie ekvivalentní kategorii NRG, pokud náhradní motor a původní motor patří do kategorie motorů nebo rozsahu výkonu, které nepodléhaly schválení typu na úrovni Unie ke dni 31. prosince 2016.

11. Bez ohledu na čl. 5 odst. 3 a čl. 18 odst. 2 povolí členské státy uvádění náhradních motorů na trh po dobu nejdéle dvaceti let od příslušných dat pro uvádění motorů etapy V na trh stanovených v příloze III, pokud tyto motory:

- a) patří do kategorie NRE o referenčním výkonu nejméně 19 kW a nejvýše 560 kW a splňují požadavky v rámci emisní etapy, která vypršela nejdéle dvacet let před uvedením těchto motorů na trh, přičemž dané požadavky musí být alespoň tak přísné jako mezní hodnoty emisí, které musel splňovat nahrazovaný motor v době, kdy byl původně uveden na trh;
- b) patří do kategorie ekvivalentní kategorii NRE o referenčním výkonu vyšším než 560 kW, pokud náhradní motor a původní motor patří do kategorie motorů nebo rozsahu výkonu, které nepodléhaly schválení typu na úrovni Unie ke dni 31. prosince 2016.

12. Členské státy se mohou rozhodnout neuplatňovat toto nařízení po dobu končící nejpozději 17. září 2026 na motory instalované ve strojích na sklízění bavlny.

13. Výrobci zajistí, aby náhradní motory byly v souladu s označením uvedeným v čl. 32 odst. 2 písm. e).

#### Článek 59

#### Podávání zpráv

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

#### Článek 60

#### Přezkum

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2018 zprávu o posouzení možnosti stanovit harmonizovaná opatření pro instalaci dodatečně instalovaných zařízení na kontrolu emisí v motorech nesilničních mobilních strojů, které již byly uvedeny na trh Unie. Tato zpráva se bude rovněž zabývat technickými opatřeními a finančními pobídkovými režimy jako prostředky, jak pomoci členským státům dosáhnout souladu s právem Unie v oblasti kvality ovzduší, tím, že vyhodnotí možná opatření proti znečišťování ovzduší v hustě obydlených oblastech, s řádným ohledem na pravidla Unie pro státní podporu.
2. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2020 zprávu o
  - a) posouzení dalšího potenciálu snižování emisí znečišťujících látek na základě dostupných technologií a analýzy nákladů a přínosů.

Zejména pro motory kategorií IWP a IWA posouzení technologické a ekonomické proveditelnosti:

- i) dalšího snížení mezních hodnot emisí tuhých znečišťujících látek (PN) a NO<sub>x</sub>;
  - ii) dalšího snížení hodnoty faktoru A pro motory částečně nebo výhradně spalující plynná paliva v rámci klimaticky neutrálního provozu ve srovnání s motory poháněnými motorovou naftou a
  - iii) doplnění mezních hodnot tuhých znečišťujících látek do kategorií motorů, pro které nebyla stanovena hodnota v příloze II;
- b) určení potenciálně významných typů znečišťujících látek, které nespádají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

3. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2025 zprávu o využití ustanovení o výjimkách uvedených v čl. 34 odst. 4 a 5 a sledování výsledků emisních zkoušek stanovených v článku 19, jakož i závěrů vyplývajících z těchto zkoušek.

Zpráva kromě toho vyhodnotí zkoušky vyžadované pro EU schválení typu podle článků 24 a 25 a zaměří se zejména na rozsah, v jakém tyto zkoušky odpovídají skutečným provozním podmínkám motorů; rovněž vyhodnotí proveditelnost zavedení zkoušek pro emise tuhých znečišťujících látek v rámci zkoušek v provozu podle článku 19.

4. Zprávy podle odstavců 2 a 3:

- a) vycházejí z konzultací relevantních zúčastněných stran;
- b) zohledňují existující související unijní a mezinárodní normy a
- c) jsou případně provázeny legislativními návrhy.

#### Článek 61

#### Změna směrnice 97/68/ES

Směrnice 97/68/ES se mění takto:

1) V čl. 9 odst. 4a se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Členské státy mohou odchýlně od prvního pododstavce povolit na žádost výrobce původního zařízení uvedení na trh motorů, které splňují mezní hodnoty emisí etapy IIIA, jsou-li tyto motory určeny pro instalaci v nesilničních mobilních strojích k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu ve smyslu čl. 2 bodu 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU (\*).

Výrobci předloží schvalovacímu orgánu řádné doklady o tom, že motory jsou instalovány výlučně v nesilničních mobilních strojích certifikovaných jako splňující tyto požadavky. Takové motory musí být označeny štítkem s nápisem „Motor pro omezené použití ve stroji vyrobeném“, po kterém následují název výrobce původního zařízení a jedinečný odkaz na související odchylku vedle povinného označení motoru stanoveného v oddíle 3 přílohy I.

Odchýlně od prvního pododstavce mohou členské státy udělit EU schválení typu a povolit uvedení na trh motorů kategorie RLL s maximálním netto výkonem vyšším než 2 000 kW, které nespĺňují mezní hodnoty emisí uvedené v příloze II, za účelem instalování v lokomotivách, které jezdí pouze na technicky izolované železniční síti s rozchodem koleje 1 520 mm. Tyto motory musí vyhovovat alespoň těm mezním hodnotám emisí, které musely motory splňovat pro uvedení na trh ke dni 31. prosince 2011.

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/34/EU ze dne 26. února 2014 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zařízení a ochranných systémů určených k použití v prostředí s nebezpečím výbuchu (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 309).“

2) V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„8. Členské státy se mohou rozhodnout neuplatňovat tuto směrnici na motory instalované ve strojích na sklízení bavlny.“

#### Článek 62

### Změna nařízení (EU) č. 1024/2012

V příloze nařízení (EU) č. 1024/2012 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„9. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných znečišťujících látek a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES (\*): článek 44.

(\*) Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 53.“

#### Článek 63

### Změna nařízení (EU) č. 167/2013

Článek 19 nařízení (EU) č. 167/2013 se mění takto:

1) Odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

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

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

2) V odstavci 6 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

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

- a) pro účely EU schválení typu pro traktory kategorií T2, T4.1 a C2 bylo odkladné období stanovené v čl. 11 odst. 4 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 stanoveno na čtyři roky a
- b) se flexibilita podle bodu 1.1.1 přílohy V nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 v rámci režimu flexibility podle článku 14 uvedeného nařízení v přenesené pravomoci zvýšila na 150 % pro traktory kategorií T2, T4.1 a C2.

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

## Článek 64

**Zrušení**

1. Aniž je dotčen čl. 58 odst. 1 až 4 tohoto nařízení, směrnice 97/68/ES se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2017.
2. Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na toto nařízení.

## Článek 65

**Vstup v platnost a použitelnost**

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Toto nařízení se použije ode dne 1. ledna 2017, s výjimkou článku 61, který se použije ode dne 6. října 2016.

Ode dne 6. října 2016 nesmí schvalovací orgány odmítnout udělení EU schválení typu pro nový typ motoru nebo rodinu motorů nebo zakázat jejich uvedení na trh, pokud je tento typ motoru nebo rodina motorů v souladu s kapitolami II, III, IV a VIII a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na základě tohoto nařízení.

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

Ve Štrasburku dne 14. září 2016.

*Za Evropský parlament*  
předseda  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
předseda  
I. KORČOK



## PŘÍLOHA I

## Vymezení podkategorií motorů podle článku 4

Tabulka I-1: Podkategorie kategorie motorů NRE definované v čl. 4 odst. 1 bodě 1

| Kategorie | Druh zapalování     | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW)    | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|---------------------|------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
| NRE       | VM (vzňetový motor) | proměnný         | $0 < P < 8$           | NRE-v-1      | maximální netto výkon |
|           | VM                  |                  | $8 \leq P < 19$       | NRE-v-2      |                       |
|           | VM                  |                  | $19 \leq P < 37$      | NRE-v-3      |                       |
|           | VM                  |                  | $37 \leq P < 56$      | NRE-v-4      |                       |
|           | všechny             |                  | $56 \leq P < 130$     | NRE-v-5      |                       |
|           |                     |                  | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-v-6      |                       |
|           |                     |                  | $P > 560$             | NRE-v-7      |                       |
|           | VM                  | konstantní       | $0 < P < 8$           | NRE-c-1      | jmenovitý netto výkon |
|           | VM                  |                  | $8 \leq P < 19$       | NRE-c-2      |                       |
|           | VM                  |                  | $19 \leq P < 37$      | NRE-c-3      |                       |
|           | VM                  |                  | $37 \leq P < 56$      | NRE-c-4      |                       |
|           | všechny             |                  | $56 \leq P < 130$     | NRE-c-5      |                       |
|           |                     |                  | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-c-6      |                       |
|           |                     |                  | $P > 560$             | NRE-c-7      |                       |

Tabulka I-2: Podkategorie kategorie motorů NRG definované v čl. 4 odst. 1 bodě 2

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| NRG       | všechny         | proměnný         | $P > 560$          | NRG-v-1      | maximální netto výkon |
|           |                 | konstantní       | $P > 560$          | NRG-c-1      | jmenovitý netto výkon |

Tabulka I-3: Podkategorie kategorie motorů NRSh definované v čl. 4 odst. 1 bodě 3

| Kategorie | Druh zapalování     | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> ) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|---------------------|--------------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------|-----------------------|
| NRSh      | ZM (zážehový motor) | proměnný nebo konstantní | $0 < P < 19$       | $SV < 50$                         | NRSh-v-1a    | maximální netto výkon |
|           |                     |                          |                    | $SV \geq 50$                      | NRSh-v-1b    |                       |

Tabulka I-4: Podkategorie kategorie motorů NRS definované v čl. 4 odst. 1 bodě 4

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim                                     | Rozsah výkonu (kW) | Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> ) | Podkategorie  | Referenční výkon      |          |                       |
|-----------|-----------------|--|--------------------|-----------------------------------|---------------|-----------------------|----------|-----------------------|
| NRS       | ZM              | proměnný, $\geq 3\ 600$ ot./min.,<br>nebo konstantní | $0 < P < 19$       | $80 \leq SV < 225$                | NRS-vr-1a     | maximální netto výkon |          |                       |
|           |                 |  |                    | $SV \geq 225$                     | NRS-vr-1b     |                       |          |                       |
|           |                 |  |                    | $80 \leq SV < 225$                | NRS-vi-1a     |                       |          |                       |
|           |                 |  |                    | $SV \geq 225$                     | NRS-vi-1b     |                       |          |                       |
|           |                 | proměnný, $< 3\ 600$ ot./min.                        | $19 \leq P < 30$   | SV $\leq 1\ 000$                  | NRS-v-2a      | maximální netto výkon |          |                       |
|           |                 |  |                    |                                   | SV $> 1\ 000$ |                       | NRS-v-2b |                       |
|           |                 |  |                    | $30 \leq P < 56$                  | všechny       |                       | NRS-v-3  | maximální netto výkon |

U motorů  $< 19$  kW se zdvihovým objemem  $< 80$  cm<sup>3</sup> u jiných než ručně držných strojů se použijí motory kategorie NRSh.

Tabulka I-5: Podkategorie kategorie motorů IWP definované v čl. 4 odst. 1 bodě 5

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| IWP       | všechny         | proměnný         | $19 \leq P < 75$   | IWP-v-1      | maximální netto výkon |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWP-v-2      |                       |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWP-v-3      |                       |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWP-v-4      |                       |
|           |                 | konstantní       | $19 \leq P < 75$   | IWP-c-1      | jmenovitý netto výkon |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWP-c-2      |                       |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWP-c-3      |                       |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWP-c-4      |                       |

Tabulka I-6: Podkategorie kategorie motorů IWA definované v čl. 4 odst. 1 bodě 6

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| IWA       | všechny         | proměnný         | $19 \leq P < 75$   | IWA-v-1      | maximální netto výkon |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWA-v-2      |                       |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWA-v-3      |                       |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWA-v-4      |                       |

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
|           |                 | konstantní       | $19 \leq P < 75$   | IWA-c-1      | jmenovitý netto výkon |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWA-c-2      |                       |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWA-c-3      |                       |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWA-c-4      |                       |

Tabulka I-7: Podkategorie kategorie motorů RLL definované v čl. 4 odst. 1 bodě 7

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| RLL       | všechny         | proměnný         | $P > 0$            | RLL-v-1      | maximální netto výkon |
|           |                 | konstantní       | $P > 0$            | RLL-c-1      | Jmenovitý netto výkon |

Tabulka I-8: Podkategorie kategorie motorů RLR definované v čl. 4 odst. 1 bodě 8

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| RLR       | všechny         | proměnný         | $P > 0$            | RLR-v-1      | maximální netto výkon |
|           |                 | konstantní       | $P > 0$            | RLR-c-1      | jmenovitý netto výkon |

Tabulka I-9: Podkategorie kategorie motorů SMB definované v čl. 4 odst. 1 bodě 9

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|--------------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| SMB       | ZM              | proměnný nebo konstantní | $P > 0$            | SMB-v-1      | maximální netto výkon |

Tabulka I-10: Podkategorie kategorie motorů ATS definované v čl. 4 odst. 1 bodě 10

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Referenční výkon      |
|-----------|-----------------|--------------------------|--------------------|--------------|-----------------------|
| ATS       | ZM              | proměnný nebo konstantní | $P > 0$            | ATS-v-1      | maximální netto výkon |

## PŘÍLOHA II

## Mezní hodnoty výfukových emisí podle čl. 18 odst. 2

Tabulka II-1: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů NRE definované v čl. 4 odst. 1 bodě 1

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC                            | NO <sub>x</sub> | PM                  | PN                   | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------------------------------|-----------------|---------------------|----------------------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                         | g/kWh           | g/kWh               | #/kWh                |      |
| V                          | NRE-v-1<br>NRE-c-1  | 0 < P < 8     | VM              | 8,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50) |                 | 0,40 <sup>(1)</sup> | —                    | 1,10 |
| V                          | NRE-v-2<br>NRE-c-2  | 8 ≤ P < 19    | VM              | 6,60  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50) |                 | 0,40                | —                    | 1,10 |
| V                          | NRE-v-3<br>NRE-c-3  | 19 ≤ P < 37   | VM              | 5,00  | (HC+NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)   |                 | 0,015               | 1 × 10 <sup>12</sup> | 1,10 |
| V                          | NRE-v-4<br>NRE-c-4  | 37 ≤ P < 56   | VM              | 5,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70) |                 | 0,015               | 1 × 10 <sup>12</sup> | 1,10 |
| V                          | NRE-v-5<br>NRE-c-5  | 56 ≤ P < 130  | všechny         | 5,00  | 0,19                          | 0,40            | 0,015               | 1 × 10 <sup>12</sup> | 1,10 |
| V                          | NRE-v-6<br>NRE-c-6  | 130 ≤ P ≤ 560 | všechny         | 3,50  | 0,19                          | 0,40            | 0,015               | 1 × 10 <sup>12</sup> | 1,10 |
| V                          | NRE-v-7<br>NRE-c-7  | P > 560       | všechny         | 3,50  | 0,19                          | 3,50            | 0,045               | —                    | 6,00 |

<sup>(1)</sup> 0,6 u vzduchem chlazených motorů s přímým vstřikováním a ručním startováním.

Tabulka II-2: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů NRG definované v čl. 4 odst. 1 bodě 2

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC    | NO <sub>x</sub> | PM    | PN    | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|-------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh | g/kWh           | g/kWh | #/kWh |      |
| V                          | NRG-v-1<br>NRG-c-1  | P > 560       | všechny         | 3,50  | 0,19  | 0,67            | 0,035 | —     | 6,00 |

Tabulka II-3: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů NRSh definované v čl. 4 odst. 1 bodě 3

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC + NO <sub>x</sub> |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|----------------------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                |
| V                          | NRSh-v-1a           | 0 < P < 19    | ZM              | 805   | 50                   |
| V                          | NRSh-v-1b           |               |                 | 603   | 72                   |

Tabulka II-4: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů NRS definované v čl. 4 odst. 1 bodě 4

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru    | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO       | HC + NO <sub>x</sub> |
|----------------------------|------------------------|---------------|-----------------|----------|----------------------|
|                            |                        | kW            |                 | g/kWh    | g/kWh                |
| V                          | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a | 0 < P < 19    | ZM              | 610      | 10                   |
| V                          | NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b |               |                 | 610      | 8                    |
| V                          | NRS-v-2a               | 19 ≤ P ≤ 30   |                 | 610      | 8                    |
| V                          | NRS-v-2b<br>NRS-v-3    | 19 ≤ P < 56   |                 | 4,40 (*) | 2,70 (*)             |

(\*) Volitelně jako alternativa jakákoli kombinace hodnot splňující rovnici  $(HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ , jakož i tyto podmínky:  $CO \leq 20,6$  g/kWh a  $(HC + NO_x) \leq 2,7$  g/kWh.

Tabulka II-5: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů IWP definované v čl. 4 odst. 1 bodě 5

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC                            | NO <sub>x</sub> | PM    | PN                   | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------------------------------|-----------------|-------|----------------------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                         | g/kWh           | g/kWh | #/kWh                |      |
| V                          | IWP-v-1<br>IWP-c-1  | 19 ≤ P < 75   | všechny         | 5,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70) |                 | 0,30  | —                    | 6,00 |
| V                          | IWP-v-2<br>IWP-c-2  | 75 ≤ P < 130  | všechny         | 5,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40) |                 | 0,14  | —                    | 6,00 |
| V                          | IWP-v-3<br>IWP-c-3  | 130 ≤ P < 300 | všechny         | 3,50  | 1,00                          | 2,10            | 0,10  | —                    | 6,00 |
| V                          | IWP-v-4<br>IWP-c-4  | P ≥ 300       | všechny         | 3,50  | 0,19                          | 1,80            | 0,015 | 1 × 10 <sup>12</sup> | 6,00 |

Tabulka II-6: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů IWA definované v čl. 4 odst. 1 bodě 6

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC                            | NO <sub>x</sub> | PM    | PN    | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------------------------------|-----------------|-------|-------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                         | g/kWh           | g/kWh | #/kWh |      |
| V                          | IWA-v-1<br>IWA-c-1  | 19 ≤ P < 75   | všechny         | 5,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70) |                 | 0,30  | —     | 6,00 |
| V                          | IWA-v-2<br>IWA-c-2  | 75 ≤ P < 130  | všechny         | 5,00  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40) |                 | 0,14  | —     | 6,00 |

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu      | Druh zapalování | CO    | HC    | NO <sub>x</sub> | PM    | PN                 | A    |
|----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|--------------------|------|
|                            |                     | kW                 |                 | g/kWh | g/kWh | g/kWh           | g/kWh | #/kWh              |      |
| V                          | IWA-v-3<br>IWA-c-3  | $130 \leq P < 300$ | všechny         | 3,50  | 1,00  | 2,10            | 0,10  | —                  | 6,00 |
| V                          | IWA-v-4<br>IWA-c-4  | $P \geq 300$       | všechny         | 3,50  | 0,19  | 1,80            | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Tabulka II-7: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů RLL definované v čl. 4 odst. 1 bodě 7

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC                            | NO <sub>x</sub> | PM    | PN    | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------------------------------|-----------------|-------|-------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                         | g/kWh           | g/kWh | #/kWh |      |
| V                          | RLL-c-1<br>RLL-v-1  | $P > 0$       | všechny         | 3,50  | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,00) |                 | 0,025 | —     | 6,00 |

Tabulka II-8: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů RLR definované v čl. 4 odst. 1 bodě 8

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC    | NO <sub>x</sub> | PM    | PN                 | A    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|--------------------|------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh | g/kWh           | g/kWh | #/kWh              |      |
| V                          | RLR-c-1<br>RLR-v-1  | $P > 0$       | všechny         | 3,50  | 0,19  | 2,00            | 0,015 | $1 \times 10^{12}$ | 6,00 |

Tabulka II-9: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů SMB definované v čl. 4 odst. 1 bodě 9

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | NO <sub>x</sub> | HC    |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-----------------|-------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh           | g/kWh |
| V                          | SMB-v-1             | $P > 0$       | ZM              | 275   | —               | 75    |

Tabulka II-10: Mezní hodnoty emisí etapy V u kategorie motorů ATS definované v čl. 4 odst. 1 bodě 10

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC + NO <sub>x</sub> |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|----------------------|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh                |
| V                          | ATS-v-1             | $P > 0$       | ZM              | 400   | 8                    |

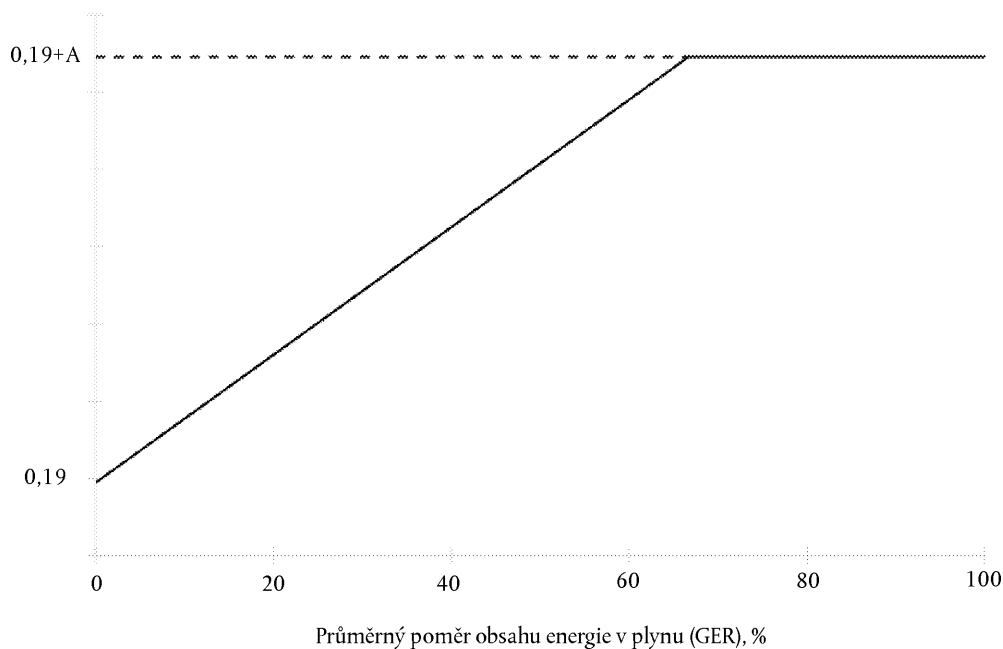
**Zvláštní ustanovení o mezních hodnotách pro celkové uhlovodíky (HC) u motorů částečně nebo výhradně spalujících plynná paliva**

1. U podkategorií, u nichž je definován faktor A, se mezní hodnota pro uhlovodíky u motorů částečně nebo výhradně spalujících plynná paliva uvedená v tabulkách II-1 až II-10 nahrazuje mezní hodnotou vypočtenou pomocí následujícího vzorce:

$$HC = 0,19 + (1,5 \times A \times GER),$$

kde GER je průměrný poměr obsahu energie v plynu v příslušném zkušebním cyklu. Pokud se má použít zkušební cyklus v ustáleném i neustáleném stavu, určí se GER ze zkušebního cyklu v neustáleném stavu s teplým startem. Pokud se má použít více než jeden zkušební cyklus v ustáleném stavu, určí se průměrný GER pro každý cyklus samostatně.

Jestliže vypočtená mezní hodnota pro HC překračuje hodnotu  $0,19 + A$ , stanoví se mezní hodnota pro HC na hodnotu  $0,19 + A$ .



Obrázek č. 1. Graf zobrazující mezní hodnoty emisí HC v závislosti na průměrném poměru obsahu energie v plynu (GER)

2. U podkategorií s kombinovanou mezní hodnotou pro HC a  $NO_x$  se kombinovaná mezní hodnota pro HC a  $NO_x$  sníží o 0,19 g/kWh a platí jen pro  $NO_x$ .
3. Pro motory na jiná než plynná paliva se vzorec nepoužije.

## PŘÍLOHA III

## Harmonogram pro použitelnost tohoto nařízení na EU schválení typu a uvádění na trh

Tabulka III-1: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů NRE

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie       | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |                    | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| NRE       | VM              | $0 < P < 8$        | NRE-v-1<br>NRE-c-1 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |
|           | VM              | $8 \leq P < 19$    | NRE-v-2<br>NRE-c-2 |   |                       |
|           | VM              | $19 \leq P < 37$   | NRE-v-3<br>NRE-c-3 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |
|           |                 | $37 \leq P < 56$   | NRE-v-4<br>NRE-c-4 |   |                       |
|           | všechny         | $56 \leq P < 130$  | NRE-v-5<br>NRE-c-5 | 1. ledna 2019                                   | 1. ledna 2020         |
|           |                 | $130 \leq P < 560$ | NRE-v-6<br>NRE-c-6 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |
|           |                 | $P > 560$          | NRE-v-7<br>NRE-c-7 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |

Tabulka III-2: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů NRG

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie       | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |                    | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| NRG       | všechny         | $P > 560$          | NRG-v-1<br>NRG-c-1 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |

Tabulka III-3: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů NRSh

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie           | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|------------------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |                        | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| NRSh      | ZM              | $0 < P < 19$       | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |



Tabulka III-4: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů NRS

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie  | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|---|---|-----------------------|
|           |                 |                    |   | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| NRS       | ZM              | $0 < P < 56$       | NRS-vr-1a<br>NRS-vi-1a<br>NRS-vr-1b<br>NRS-vi-1b<br>NRS-v-2a<br>NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |

Tabulka III-5: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů IWP

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie   | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--|---|-----------------------|
|           |                 |                    |  | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| IWP       | všechny         | $19 \leq P < 300$  | IWP-v-1<br>IWP-c-1<br>IWP-v-2<br>IWP-c-2<br>IWP-v-3<br>IWP-c-3 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |
|           |                 | $P \geq 300$       | IWP-v-4<br>IWP-c-4   | 1. ledna 2019                                   | 1. ledna 2020         |

Tabulka III-6: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů IWA

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie   | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--|---|-----------------------|
|           |                 |                    |  | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| IWA       | všechny         | $19 \leq P < 300$  | IWA-v-1<br>IWA-c-1<br>IWA-v-2<br>IWA-c-2<br>IWA-v-3<br>IWA-c-3 | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |
|           |                 | $P \geq 300$       | IWA-v-4<br>IWA-c-4   | 1. ledna 2019                                   | 1. ledna 2020         |

Tabulka III-7: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů RLL

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie       | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |                    | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| RLL       | všechny         | P > 0              | RLL-v-1<br>RLL-c-1 | 1. ledna 2020                                   | 1. ledna 2021         |

Tabulka III-8: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů RLR

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie       | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |                    | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| RLR       | všechny         | P > 0              | RLR-v-1<br>RLR-c-1 | 1. ledna 2020                                   | 1. ledna 2021         |

Tabulka III-9: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů SMB

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |              | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| SMB       | ZM              | P > 0              | SMB-v-1      | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |

Tabulka III-10: Data použitelnosti tohoto nařízení pro kategorii motorů ATS

| Kategorie | Druh zapalování | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Povinné datum použitelnosti tohoto nařízení pro |                       |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------|---|-----------------------|
|           |                 |                    |              | EU schválení typu motorů                        | uvádění motorů na trh |
| ATS       | ZM              | P > 0              | ATS-v-1      | 1. ledna 2018                                   | 1. ledna 2019         |

## PŘÍLOHA IV

## Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu

Tabulka IV-1: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie NRE

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel  | Podkategorie  | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|---|---|--|
| NRE       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem nižším než 19 kW          | NRE-v-1<br>NRE-v-2  | G2 nebo C1                                   |
|           |                  | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem od 19 kW do 560 kW včetně | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6                                  | C1   |
|           |                  | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem vyšším než 560 kW         | NRE-v-7   | C1   |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami   | NRE-c-1<br>NRE-c-2<br>NRE-c-3<br>NRE-c-4<br>NRE-c-5<br>NRE-c-6<br>NRE-c-7 | D2   |

Tabulka IV-2: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie NRG

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel   | Podkategorie | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|--|--------------|--|
| NRG       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami pro generátorový agregát   | NRG-v-1      | C1   |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami pro generátorový agregát | NRG-c-1      | D2   |

Tabulka IV-3: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie NRSh

| Kategorie | Rychlostní režim         | Účel  | Podkategorie           | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|--------------------------|---|------------------------|--|
| NRSh      | proměnný nebo konstantní | motor s referenčním výkonem nejvýše 19 kW, pro použití v ručně držných strojích | NRSh-v-1a<br>NRSh-v-1b | G3   |

Tabulka IV-4: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie NRS

| Kategorie | Rychlostní režim          | Účel  | Podkategorie           | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|---------------------------|---|------------------------|--|
| NRS       | proměnný < 3 600 ot./min. | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem nejvýše 19 kW, určený pro provoz < 3 600 ot./min. | NRS-vi-1a<br>NRS-vi-1b | G1   |

| Kategorie   | Rychlostní režim                                  | Účel   | Podkategorie           | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|---|---|--|------------------------|--|
|   | proměnný, $\geq 3\,600$ ot./min., nebo konstantní | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem nejvýše 19 kW, určený pro provoz $\geq 3\,600$ ot./min.; motor s konstantními otáčkami a referenčním výkonem do 19 kW včetně | NRS-vr-1a<br>NRS-vr-1b | G2   |
|   | proměnný nebo konstantní                          | motor s referenčním výkonem od 19 kW do 30 kW a s celkovým zdvihovým objemem menším než 1 litr   | NRS-v-2a               | G2   |
| motor s referenčním výkonem vyšším než 19 kW, jiný než motor s referenčním výkonem od 19 kW do 30 kW a s celkovým zdvihovým objemem menším než 1 litr |   | NRS-v-2b<br>NRS-v-3  | C2                     |  |

Tabulka IV-5: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie IWP

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel   | Podkategorie                             | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|--|--|--|
| IWP       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami určený k pohonu, který pohání vrtuli s pevným stoupáním  | IWP-v-1<br>IWP-v-2<br>IWP-v-3<br>IWP-v-4 | E3   |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami určený k pohonu, který pohání stavitelnou vrtuli nebo je provozován prostřednictvím elektrického přenosu | IWP-c-1<br>IWP-c-2<br>IWP-c-3<br>IWP-c-4 | E2   |

Tabulka IV-6: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie IWA

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel   | Podkategorie                             | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|--|--|--|
| IWA       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami určený k pomocnému použití na plavidlech vnitrozemské plavby   | IWA-v-1<br>IWA-v-2<br>IWA-v-3<br>IWA-v-4 | C1   |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami určený k pomocnému použití na plavidlech vnitrozemské plavby | IWA-c-1<br>IWA-c-2<br>IWA-c-3<br>IWA-c-4 | D2   |

Tabulka IV-7: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie RLL

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel   | Podkategorie | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|--|--------------|--|
| RLL       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami k pohonu lokomotiv   | RLL-v-1      | F  |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami k pohonu lokomotiv | RLL-c-1      | D2   |

Tabulka IV-8: Nesilniční zkušební cykly v ustáleném stavu pro motory kategorie RLR

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel  | Podkategorie | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|------------------|---|--------------|--|
| RLR       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami k pohonu motorových železničních vozů   | RLR-v-1      | C1   |
|           | konstantní       | motor s konstantními otáčkami k pohonu motorových železničních vozů | RLR-c-1      | D2   |

Tabulka IV-9: Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu pro motory kategorie SMB

| Kategorie | Rychlostní režim         | Účel                            | Podkategorie | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|--------------------------|---------------------------------|--------------|--|
| SMB       | proměnný nebo konstantní | motory k pohonu sněžných skútrů | SMB-v-1      | H  |

Tabulka IV-10: Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu pro motory kategorie ATS

| Kategorie | Rychlostní režim         | Účel   | Podkategorie | Nesilniční zkušební cyklus v ustáleném stavu |
|-----------|--------------------------|--|--------------|--|
| ATS       | proměnný nebo konstantní | motory k pohonu terénních vozidel nebo vozidel typu side-by-side | ATS-v-1      | G1   |

**Nesilniční zkušební cykly v neustáleném stavu**

Tabulka IV-11: Nesilniční zkušební cyklus v neustáleném stavu pro motory kategorie NRE

| Kategorie | Rychlostní režim | Účel  | Podkategorie                             |  |
|-----------|------------------|---|--|--|
| NRE       | proměnný         | motor s proměnnými otáčkami a s referenčním výkonem od 19 kW do 560 kW včetně | NRE-v-3<br>NRE-v-4<br>NRE-v-5<br>NRE-v-6 | nesilniční zkušební cyklus v neustáleném stavu |

Tabulka IV-12: Nesilniční zkušební cyklus v neustáleném stavu pro motory kategorie NRS <sup>(1)</sup>

| Kategorie | Rychlostní režim         | Účel  | Podkategorie        |   |
|-----------|--------------------------|---|---------------------|---|
| NRS       | proměnný nebo konstantní | motor s referenčním výkonem vyšším než 19 kW, jiný než motor s referenčním výkonem od 19 kW do 30 kW a s celkovým zdvihovým objemem menším než 1 litr | NRS-v-2b<br>NRS-v-3 | LSI- nesilniční zkušební cyklus v neustáleném stavu |

<sup>(1)</sup> Platí pouze pro motory s maximální zkušební rychlostí ≤ 3 400 ot./min.

## PŘÍLOHA V

## Doby životnosti emisních vlastností podle čl. 25 odst. 1

Tabulka V-1: Doby životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů NRE

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW)    | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|-----------------------|--------------|--|
| NRE       | VM              | proměnný         | $0 < P < 8$           | NRE-v-1      | 3 000  |
|           | VM              |                  | $8 \leq P < 19$       | NRE-v-2      |  |
|           | VM              |                  | $19 \leq P < 37$      | NRE-v-3      | 5 000  |
|           | VM              |                  | $37 \leq P < 56$      | NRE-v-4      | 8 000  |
|           | všechny         |                  | $56 \leq P < 130$     | NRE-v-5      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-v-6      |  |
|           |                 |                  | $P > 560$             | NRE-v-7      |  |
|           | VM              | konstantní       | $0 < P < 8$           | NRE-c-1      | 3 000  |
|           | VM              |                  | $8 \leq P < 19$       | NRE-c-2      |  |
|           | VM              |                  | $19 \leq P < 37$      | NRE-c-3      |  |
|           | VM              |                  | $37 \leq P < 56$      | NRE-c-4      | 8 000  |
|           | všechny         |                  | $56 \leq P < 130$     | NRE-c-5      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P \leq 560$ | NRE-c-6      |  |
|           |                 |                  | $P > 560$             | NRE-c-7      |  |

Tabulka V-2: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů NRG

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
| NRG       | všechny         | konstantní       | $P > 560$          | NRG-v-1      | 8 000  |
|           |                 | proměnný         |                    | NRG-c-1      |  |

Tabulka V-3: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů NRSh

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> ) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|--------------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------|--|
| NRSh      | ZM              | proměnný nebo konstantní | $0 < P < 19$       | $SV < 50$                         | NRSh-v-1a    | 50/125/300 <sup>(1)</sup>                    |
|           |                 |                          |                    | $SV \geq 50$                      | NRSh-v-1b    |  |

<sup>(1)</sup> Hodiny životnosti emisních vlastností odpovídají kategoriím doby životnosti emisních vlastností Kat 1/Kat 2/Kat 3 stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

Tabulka V-4: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů NRS

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim                                     | Rozsah výkonu (kW) | Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> ) | Podkategorie     | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |       |
|-----------|-----------------|--|--------------------|-----------------------------------|------------------|--|-------|
| NRS       | ZM              | proměnný, $\geq 3\,600$ ot./min.,<br>nebo konstantní | $0 < P < 19$       | $80 \leq SV < 225$                | NRS-vr-1a        | 125/250/500 <sup>(1)</sup>                   |       |
|           |                 |  |                    |                                   | NRS-vi-1a        |  |       |
|           |                 | proměnný, $\geq 3\,600$ ot./min.,<br>nebo konstantní |                    | $SV \geq 225$                     | NRS-vr-1b        | 250/500/1 000 <sup>(1)</sup>                 |       |
|           |                 |  |                    |                                   | NRS-vi-1b        |  |       |
|           |                 | proměnný nebo konstantní                             |                    | $19 \leq P < 30$                  | $SV \leq 1\,000$ | NRS-v-2a                                     | 1 000 |
|           |                 |  |                    |                                   | $SV > 1\,000$    | NRS-v-2b                                     | 5 000 |
|           |                 |  |                    | $30 \leq P < 56$                  | všechny          | NRS-v-3                                      | 5 000 |

<sup>(1)</sup> Hodiny životnosti emisních vlastností odpovídají kategoriím doby životnosti emisních vlastností Kat 1/Kat 2/Kat 3 stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

Tabulka V-5: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů IWP

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
| IWP       | všechny         | proměnný         | $19 \leq P < 75$   | IWP-v-1      | 10 000                                       |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWP-v-2      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWP-v-3      |  |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWP-v-4      |  |
|           |                 | konstantní       | $19 \leq P < 75$   | IWP-c-1      | 10 000                                       |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWP-c-2      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWP-c-3      |  |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWP-c-4      |  |

Tabulka V-6: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů IWA

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
| IWA       | všechny         | proměnný         | $19 \leq P < 75$   | IWA-v-1      | 10 000                                       |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWA-v-2      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWA-v-3      |  |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWA-v-4      |  |

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
|           |                 | konstantní       | $19 \leq P < 75$   | IWA-c-1      | 10 000                                       |
|           |                 |                  | $75 \leq P < 130$  | IWA-c-2      |  |
|           |                 |                  | $130 \leq P < 300$ | IWA-c-3      |  |
|           |                 |                  | $P \geq 300$       | IWA-c-4      |  |

Tabulka V-7: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů RLL

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
| RLL       | všechny         | proměnný         | $P > 0$            | RLL-v-1      | 10 000                                       |
|           |                 | konstantní       | $P > 0$            | RLL-c-1      |  |

Tabulka V-8: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů RLR

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|------------------|--------------------|--------------|--|
| RLR       | všechny         | proměnný         | $P > 0$            | RLR-v-1      | 10 000                                       |
|           |                 | konstantní       | $P > 0$            | RLR-c-1      |  |

Tabulka V-9: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů SMB

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|--------------------------|--------------------|--------------|--|
| SMB       | ZM              | proměnný nebo konstantní | $P > 0$            | SMB-v-1      | 400 <sup>(1)</sup>                           |

<sup>(1)</sup> Alternativně se povoluje doba životnosti emisních vlastností o délce 8 000 km.

Tabulka V-10: Doba životnosti emisních vlastností pro kategorii motorů ATS

| Kategorie | Druh zapalování | Rychlostní režim         | Rozsah výkonu (kW) | Podkategorie | Doba životnosti emisních vlastností (hodiny) |
|-----------|-----------------|--------------------------|--------------------|--------------|--|
| ATS       | ZM              | proměnný nebo konstantní | $P > 0$            | ATS-v-1      | 500/1 000 <sup>(1)</sup>                     |

<sup>(1)</sup> Hodiny životnosti emisních vlastností odpovídají těmto celkovým zdvihovým objemům motoru:  $< 100 \text{ cm}^3$  /  $\geq 100 \text{ cm}^3$ .



## PŘÍLOHA VI

## Mezní hodnoty emisí motoru pro zvláštní účely podle čl. 34 odst. 5

Tabulka VI-1: Mezní hodnoty emisí motoru pro zvláštní účely pro kategorii motorů NRE

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC    | NO <sub>x</sub> | PM    | A   |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|-----|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh | g/kWh           | g/kWh |     |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-1<br>NRE-c-1  | 0 < P < 8     | VM              | 8     | 7,5   |                 | 0,4   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-2<br>NRE-c-2  | 8 ≤ P < 19    | VM              | 6,6   | 7,5   |                 | 0,4   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-3<br>NRE-c-3  | 19 ≤ P < 37   | VM              | 5,5   | 7,5   |                 | 0,6   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-4<br>NRE-c-4  | 37 ≤ P < 56   | VM              | 5,0   | 4,7   |                 | 0,4   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-5<br>NRE-c-5  | 56 ≤ P < 130  | všechny         | 5,0   | 4,0   |                 | 0,3   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-6<br>NRE-c-6  | 130 ≤ P ≤ 560 | všechny         | 3,5   | 4,0   |                 | 0,2   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | NRE-v-7<br>NRE-c-7  | P > 560       | všechny         | 3,5   | 6,4   |                 | 0,2   | 6,0 |

Tabulka VI-2: Mezní hodnoty emisí motoru pro zvláštní účely pro kategorii motorů NRG

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu | Druh zapalování | CO    | HC    | NO <sub>x</sub> | PM    | A   |
|----------------------------|---------------------|---------------|-----------------|-------|-------|-----------------|-------|-----|
|                            |                     | kW            |                 | g/kWh | g/kWh | g/kWh           | g/kWh |     |
| motor pro zvláštní účely   | NRG-c-1             | P > 560       | všechny         | 3,5   | 6,4   |                 | 0,2   | 6,0 |
|                            | NRG-v-1             |               |                 |       |       |                 |       |     |

Tabulka VI-3: Mezní hodnoty emisí motoru pro zvláštní účely pro kategorii motorů RLL

| Etapa mezních hodnot emisí | Podkategorie motoru | Rozsah výkonu                                  | Druh zapalování | CO    | HC                           | NO <sub>x</sub> | PM    | A   |
|----------------------------|---------------------|--|-----------------|-------|------------------------------|-----------------|-------|-----|
|                            |                     | kW   |                 | g/kWh | g/kWh                        | g/kWh           | g/kWh |     |
| motor pro zvláštní účely   | RLL-v-1<br>RLL-c-1  | P ≤ 560  | všechny         | 3,5   | (HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,0) |                 | 0,2   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | RLL-v-1<br>RLL-c-1  | P > 560 kW                                     | všechny         | 3,5   | 0,5                          | 6,0             | 0,2   | 6,0 |
| motor pro zvláštní účely   | RLL-v-1<br>RLL-c-1  | P > 2 000 kW<br>a SVc <sup>(1)</sup> > 5 litrů | všechny         | 3,5   | 0,4                          | 7,4             | 0,2   | 6,0 |

<sup>(1)</sup> Zdvihový objem jednotlivých válců.