



A8-0276/2015

30.9.2015

*****I**

SPRÁVA

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov (COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajkyňa: Elisabetta Gardini

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	4
DÔVODOVÁ SPRÁVA	48
STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA.....	51
POSTUP	83
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE	84

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov (COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2014)0581),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorým Komisia predložila návrh Parlamentu (C8-0168/2014),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. februára 2015¹,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanovisko Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (A8-0276/2015),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ Zatiaľ neuverejnené v Úradnom vestníku.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

(5) Toto nariadenie by malo obsahovať základné požiadavky týkajúce sa emisných limitov a postupov EÚ v oblasti typového schvaľovania v prípade motorov inštalovaných do necestných pojazdných strojov. Hlavné prvky príslušných požiadaviek tohto nariadenia sú založené na výsledkoch hodnotenia vplyvu z 20. novembra 2013, ktoré uskutočnila Komisia a v ktorom sa analyzovali rozdielne možnosti porovnaním možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych, bezpečnostných a spoločenských aspektov. V tejto analýze boli zahrnuté aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty. Po porovnaní rôznych možností sa určili a vybrali preferované možnosti, ktoré budú základom tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

(5) Toto nariadenie by malo obsahovať základné požiadavky týkajúce sa emisných limitov a postupov EÚ v oblasti typového schvaľovania v prípade motorov inštalovaných do necestných pojazdných strojov (*NPS*). Hlavné prvky príslušných požiadaviek tohto nariadenia sú založené na výsledkoch hodnotenia vplyvu z 20. novembra 2013, ktoré uskutočnila Komisia a v ktorom sa analyzovali rozdielne možnosti porovnaním možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych **a zdravotných účinkov** a bezpečnostných a spoločenských aspektov. V tejto analýze boli zahrnuté aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty. Po porovnaní rôznych možností sa určili a vybrali preferované možnosti, ktoré budú základom tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá typového schválenia EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu. Na tieto účely by sa mali stanoviť nové emisné limity, aby odzrkadľovali technický pokrok a zabezpečili zblíženie s politikami Únie v oblasti cestných vozidiel, a to s cieľom dosiahnuť ciele Únie v oblasti kvality

Pozmeňujúci návrh

(6) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá typového schválenia EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu **v širšom kontexte prebiehajúceho preskúmania politiky Únie v oblasti kvality ovzdušia**. Na tieto účely by sa mali stanoviť nové emisné limity, **ktoré by sa mali uplatňovať aj na poľnohospodárske**

ovzdušia a zníženia emisií z necestných pojazdných strojov, následkom čoho bude podiel necestných pojazdných strojov na emisiách vo vzťahu cestným vozidlám primeranejší. Rozsah pôsobnosti právnych predpisov Únie v tejto oblasti by sa mal rozšíriť s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu na úrovni **EÚ** a na medzinárodnej úrovni a minimalizovať riziko narušenia trhu. Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

stroje, aby odzrkadľovali technický pokrok a zabezpečili zblíženie s politikami Únie v oblasti cestných vozidiel, a to s cieľom dosiahnuť ciele Únie v oblasti kvality ovzdušia a zníženia emisií z necestných pojazdných strojov **a poľnohospodárskych vozidiel**, následkom čoho bude podiel necestných pojazdných strojov na emisiách vo vzťahu cestným vozidlám primeranejší. Rozsah pôsobnosti právnych predpisov Únie v tejto oblasti by sa mal rozšíriť s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu na úrovni **Únie** a na medzinárodnej úrovni a minimalizovať riziko narušenia trhu **a nepriaznivých účinkov na zdravie**. Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6a) Popri rozšírení rozsahu pôsobnosti právnych predpisov Únie v oblasti harmonizácie trhu pri súčasnej minimalizácii skreslení trhu je cieľom tohto nariadenia zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6b) Biela kniha Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje^{1a} zdôrazňuje osobitnú úlohu, ktorú budú hrať železnice a vnútrozemské vodné cesty pri dosahovaní klimatických cieľov. Vzhľadom na deficit v súvislosti so znečistením ovzdušia týchto dopravných prostriedkov by Komisia a členské štáty mali v rámci svojich pôsobností stanoviť rôzne spôsoby podpory inovácie v technológií emisií, aby ďalšie zvyšovanie objemu nákladu presunutého na železnice a vnútrozemské vodné cesty išlo ruka v ruku so zlepšením kvality ovzdušia v Európe.

^{1a} biela kniha Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje z 28. 3. 2011, COM(2011) 144 final.

Odôvodnenie

Das jährliche Berichtssystem der Europäischen Umweltagentur zu Umweltauswirkungen im Verkehr (TERM) weist auf Defizite bei der Luftreinhaltung (Feinstaub, Stickoxide, Schwefel) bei Eisenbahn und vor allem der Binnenschifffahrt hin. Beide Verkehrsträger werden aber klimapolitisch benötigt. Da mit vorliegendem NRMM-Vorschlag eine Weichenstellung für die Auswirkung von Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf die Luftreinhaltung bis 2040 in der EU vorgenommen wird, müssen abgastechnische Innovationen durch Fördermöglichkeiten auf Ebene der EU und in den Mitgliedsstaaten einhergehen.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) **Dosahovanie** cieľov Únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií z motorov. Z toho dôvodu by výrobcovia mali mať k dispozícii jasné informácie o budúcich hodnotách emisných limitov a primeranú lehotu na ich dosiahnutie a na vývoj potrebných technických zlepšení.

Pozmeňujúci návrh

(10) **Udržateľné dosiahnutie** cieľov Únie v oblasti kvality ovzdušia **a ochrany ovzdušia od súčasnosti do roku 2020 a neskôr** si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií z **rôznych druhov** motorov. Z toho dôvodu by výrobcovia mali mať **už vopred** k dispozícii jasné **a komplexné** informácie o budúcich hodnotách emisných limitov a primeranú lehotu na ich dosiahnutie a na vývoj potrebných technických zlepšení.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 11 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11a) Udržateľné zníženie emisií z motorov si vyžaduje neustále prehlbovanie priamej spolupráce medzi výrobcami a ďalšími súvisiacimi podnikmi na jednej strane a dobre zavedenými vedecko-výskumnými inštitúciami na strane druhej. Takáto spolupráca má významnú úlohu pri vývoji nových výrobkov a technológií, ktoré majú pozitívny vplyv na zlepšovanie kvality ovzdušia.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Na zaručenie optimálnej úrovne ochrany osôb pracujúcich v blízkosti strojov a udržane čo najnižšej kumulatívnej expozície osôb pracujúcich

v blízkosti niekoľkých rôznych mobilných strojov a zariadení by sa mali používať najmodernejšie technológie na minimalizáciu emisií.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Je potrebné podporovať zavádzanie vozidiel na alternatívne palivá, ktoré môžu mať nízke emisie tuhých častíc a NO_x. Preto by sa mali limitné hodnoty pre všetky uhl'ovodíky prispôbiť, aby sa zohľadnili emisie iných ako metánových uhl'ovodíkov a metánu.

Pozmeňujúci návrh

Netýka sa slovenskej verzie

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 b (nové)

Text predložený Komisiou

(14b) Týmto nariadením by nemali byť dotknuté opatrenia na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni Únie, pokiaľ ide o používanie motorov alebo necestných pojazdných strojov, ktoré sú v súlade s týmto nariadením, pokiaľ sú tieto opatrenia nevyhnutné a primerané pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a sú nevyhnutné na predchádzanie zdravotným rizikám pre pracovníkov dotknutých emisiami produkovanými týmito motormi pri určitých aplikáciách.

Pozmeňujúci návrh

Odôvodnenie

Členským štátom by malo byť umožnené zakázať použitie spaľovacích motorov z dôvodu ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, najmä v oblastiach so zlou kvalitou ovzdušia.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých znečisťujúcich látok (veľkosť maximálne 0,1 µm) by Komisia mala byť splnomocnená prijať okrem v súčasnosti používaného prístupu na základe hmotnosti aj prístup, ktorý sa zakladá na množstve. Prístup k emisiám založený na množstve by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc (Particulate Measurement Programme – PMP) Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.

Pozmeňujúci návrh

(15) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých znečisťujúcich látok (veľkosť maximálne 0,1 µm) by Komisia mala byť splnomocnená prijať okrem v súčasnosti používaného prístupu na základe hmotnosti aj prístup, ktorý sa zakladá na množstve. Prístup k emisiám založený na množstve by sa mal vypracovať na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc (Particulate Measurement Programme – PMP) Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) **a mal by dosiahnuť najmenej úroveň ochrany súlade s existujúcimi právnymi predpismi Únie o cestných vozidlách. Okrem toho by mal podporovať požiadavku minimalizácie emisií karcinogénnych látok a teda ochranu pracovníkov**, a mal by byť v súlade s existujúcimi ambicióznymi cieľmi pre životné prostredie.

Odôvodnenie

Der Stand der Technik beim Partikelzahlansatz (PN) wird im NRMM-Vorschlag der Kommission (PN = 1×10^{12}) nicht erreicht, obwohl dies bei den Emissionsgrenzwerten (PN = 6.0×10^{11}) für die Typisierung von Motoren bei leichten Kraftfahrzeugen (VO 715/2007) und schweren Nutzfahrzeugen (VO 595/2009) seit Jahren der Fall ist und erwiesenermaßen sich auch schon technisch einwandfrei bei NRMM-Motoren (z.B. Schweiz) bewährt hat. Sollte der Kommissionsvorschlag hier nicht abgeändert werden, würde eine bereits veraltete Technik ab den 2020-er Jahren vorgeschrieben werden! Damit wird wider besseres Wissens die Gesundheit und der Schutz vor allem bei betroffenen ArbeitnehmerInnen vor der gefährlichsten Feinstaubfraktion beeinträchtigt, obwohl Hersteller heute schon sowohl Motoren für leichte Kfz, Lkw und Industriemotoren für NRMM-Maschinen gleichermaßen produzieren. Der EU-Gesetzgeber muss daher für On-road und Off-road den gleichen Standard vorschreiben und in den NRMM-Anhängen den PN nach Stand der Technik einfügen!

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 16 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(16a) Vzhľadom na dlhodobú životnosť necestných pojazdných strojov je vhodné zvážiť dodatočnú modernizáciu motorov, ktoré sú už v prevádzke. Takáto modernizácia by mala prebiehať najmä v husto obývaných mestských oblastiach a tam, kde sa nespĺňajú požiadavky na kvalitu ovzdušia, stanovené v právnych predpisoch Únie. Na zabezpečenie porovnateľnej a ambicióznejšej úrovne modernizácie by členské štáty mali zohľadniť zásady predpisu EHK OSN č. 132 o dodatočných zariadeniach na kontrolu emisií (REC).

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 16 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(16b) V prípade potreby by sa mali hľadať synergie medzi znižovaním emisií plyných a tuhých znečisťujúcich látok z motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch a emisnými normami uplatnenými pri ťažkých úžitkových vozidlách, keďže príbuzné technológie sú prepojené. Takáto budúca harmonizácia by mohla pomôcť zlepšiť úspory z rozsahu a zlepšiť kvalitu ovzdušia. Ak nie sú ihneď dosiahnuteľné takéto normy NPS, Komisia by mala zvážiť ďalšiu činnosť.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 18

Text predložený Komisiou

(18) S cieľom lepšie regulovať skutočné emisie z vozidiel v prevádzke a s cieľom pripraviť proces zhody v prevádzke by sa mala **v prírmeranom časovom horizonte** prijať skúšobná metodika v oblasti monitorovania pomeru emisií založeného na používaní prenosných systémov merania emisií.

Pozmeňujúci návrh

(18) S cieľom lepšie regulovať skutočné emisie z vozidiel v prevádzke a s cieľom pripraviť proces zhody v prevádzke by sa mala **do konca roka 2017** prijať skúšobná metodika v oblasti monitorovania pomeru emisií založeného na používaní prenosných systémov merania emisií.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 20

Text predložený Komisiou

(20) Uvádzanie na trh v členských štátoch by sa malo povoliť pre motory, ktoré sú v súlade s novými emisnými limitmi a postupmi typového schvaľovania EÚ a patria do rozsahu ich pôsobnosti. Na tieto motory by sa nemala vzťahovať žiadna iná vnútroštátna emisná požiadavka. Členský štát, ktorý udeľuje schválenia, by mal prijať **potrebné** opatrenia, **ktorými sa zaistí overenie identifikácie motorov vyrobených v rámci každého** typového schválenia EÚ.

Pozmeňujúci návrh

(20) Uvádzanie na trh v členských štátoch by sa malo povoliť pre motory, ktoré sú v súlade s novými emisnými limitmi a postupmi typového schvaľovania EÚ a patria do rozsahu ich pôsobnosti. Na tieto motory by sa nemala vzťahovať žiadna iná vnútroštátna emisná požiadavka týkajúca sa ich uvádzania na trh. Členský štát, ktorý udeľuje schválenia, **by mal prijať kontrolné opatrenia, ak si to okolnosti vyžadujú pri dovoze a dodávke motorov na trh Únie, aby sa zaručilo, že spĺňajú požiadavky typového schválenia EÚ pri každom jednotlivom prípade. Nemalo by tým byť dotknuté právo členských štátov podnecovať alebo obmedzovať používanie motorov uvedených na trh za podmienky, že zvolené metódy nie sú diskriminačné a sú objektívne zdôvodnené.**

Odôvodnenie

Identifikácia druhov motorov, ktoré vstupujú na trh EÚ, sa musí zaručiť pri dovoze. Je to najbezpečnejší, najefektívnejší a najlacnejší spôsob ako identifikovať a kontrolovať všetky takéto druhy motorov. Dodržiavanie noriem EÚ možno overovať za pomoci sprievodnej dovoznej dokumentácie.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) Mal by sa udeliť obmedzený počet výnimiek, aby uspokojili osobitné potreby súvisiace s ozbrojenými silami, logistickými obmedzeniami dodávok, skúšaním prototypov a používaním strojových zariadení vo výbušnom prostredí.

Pozmeňujúci návrh

(21) Mal by sa udeliť obmedzený počet výnimiek, aby uspokojili osobitné potreby súvisiace s ozbrojenými silami, logistickými obmedzeniami dodávok, terénnym skúšaním prototypov, **určitých náhradných motorov, motorov pre určité druhy projektov v železničnom odvetví** a používaním strojových zariadení vo výbušnom prostredí.

(Pozri pozmeňujúce návrhy k článku 32 ods. 4a (novému) a 4b (novému).)

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia Odôvodnenie 25

Text predložený Komisiou

(25) V dôsledku toho predpisy EHK OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ku ktorým Únia pristúpila, pri uplatňovaní rozhodnutia 97/836/ES, mali byť uznané ako rovnocenné typovým schváleniam EÚ udeleným na základe tohto nariadenia. Komisia by preto mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom určiť, ktoré predpisy EHK OSN sa budú uplatňovať na typové schválenia EÚ.

Pozmeňujúci návrh

(25) V dôsledku toho predpisy EHK OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ku ktorým Únia pristúpila, pri uplatňovaní rozhodnutia 97/836/ES, mali byť uznané ako rovnocenné typovým schváleniam EÚ udeleným na základe tohto nariadenia. Komisia by preto **v záujme čo najlepšieho zladenia tohto nariadenia so schválenými textami EHK OSN** mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom určiť, ktoré predpisy EHK OSN sa budú uplatňovať na typové schválenia EÚ.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia Odôvodnenie 27

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(27) S cieľom doplniť toto nariadenie o ďalšie technické podrobnosti by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o rady motorov, neoprávnené zásahy, monitorovanie pomeru emisií motorov v prevádzke, technické skúšky a postupy merania, zhodu výroby, samostatnú dodávku systému dodatočnej úpravy výfukového plynu motora, motory na skúšanie v teréne, motory na použitie v nebezpečnom prostredí, rovnocennosť typových schválení motora, informácie pre výrobcov pôvodného zariadenia a koncových používateľov, **vlastné skúšanie**, normy a posudzovanie technických služieb, motory výlučne a čiastočne spaľujúce plynné palivo, meranie množstva tuhých častíc a skúšobné cykly. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

(27) S cieľom doplniť toto nariadenie o ďalšie technické podrobnosti by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o rady motorov, neoprávnené zásahy, monitorovanie pomeru emisií motorov v prevádzke, technické skúšky a postupy merania, zhodu výroby, samostatnú dodávku systému dodatočnej úpravy výfukového plynu motora, motory na skúšanie v teréne, motory na použitie v nebezpečnom prostredí, rovnocennosť typových schválení motora, informácie pre výrobcov pôvodného zariadenia a koncových používateľov, normy a posudzovanie technických služieb, motory výlučne a čiastočne spaľujúce plynné palivo, meranie množstva tuhých častíc a skúšobné cykly **a posudzovanie ročnej výroby výrobcov pôvodného zariadenia**. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 29 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať tiež na poľnohospodárske vozidlá, ktorých sa týkajú ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013^{1a}, ktorými sa nahrádzajú ustanovenia zrušenej smernice 97/68/ES. Vzhľadom na kombinovaný účinok odkladu fázy IV pre poľnohospodárske traktory kategórie T2,

T4.1 a C2 a dátumov uplatňovania fázy V by fáza IV trvala len 2 roky a 3 mesiace. Na zabránenie nepotrebnému administratívnomu zaťaženiu by motory fázy IIIB mali môcť využiť prechodné doložky stanovené v tomto nariadení s ohľadom na požiadavky uplatňovania fázy V.

^{1a} Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1–51.

Odôvodnenie

Smernicou 2011/87/EÚ sa zaručilo predĺženie povinných dátumov fázy IIIB a IV pre poľnohospodárske a lesné traktory, ktoré patria do kategórií T2, T4.1 a C2. S povinnými dátumami pre fázu V určenými v tomto nariadení nie je fáza IV pre výrobcov ekonomicky udržateľná, keďže prepracovanie konštrukčných riešení dvoch traktorov za približne dva roky predstavuje ekonomickú záťaž bez prínosu pre životné prostredie. Traktory týchto kategórií, ktoré spĺňajú požiadavky fázy IIIB, by preto mali môcť mať prístup k prechodnému obdobiu fázy V.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 – písmeno e

Text predložený Komisiou

(e) na pohon plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy s čistým výkonom menším ako 37 kW;

Pozmeňujúci návrh

(e) na pohon **alebo pomocné účely** plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy s čistým výkonom menším ako 37 kW;

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 6

Text predložený Komisiou

(6) „motor“ je menič energie s výnimkou plynových turbín, **v ktorých sa spaľovanie paliva uskutočňuje v obmedzenom priestore, generuje rozpínavé plyny, ktoré sa priamo používajú na zabezpečenie mechanického pohonu, pre ktorý môže**

Pozmeňujúci návrh

(6) „motor“ je menič energie s výnimkou plynových turbín **určený na premenu chemickej energie (vstup) na mechanickú energiu (výstup) procesom vnútorného spaľovania. Zahŕňa v prípade, ak je inštalovaný, systém regulácie emisií a**

byť udelené typové schválenie EÚ.
Zahrňa systém regulácie emisií a komunikačné rozhranie (hardvér a správy) medzi elektronickou riadiacou jednotkou resp. jednotkami motora (**ECU**) a akoukoľvek inou hnacou jednotkou alebo riadiacou jednotkou vozidla, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s kapitolami II a III;

komunikačné rozhranie (hardvér a správy) medzi elektronickou riadiacou jednotkou resp. jednotkami motora a akoukoľvek inou hnacou jednotkou alebo riadiacou jednotkou vozidla, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s kapitolami II a III;

Odôvodnenie

Je potrebné vysvetliť vymedzenie tak, aby boli zahrnuté všetky motorové technológie, a to najmä so zreteľom na skutočnosť, či využívajú alebo nevyužívajú elektronické riadiace jednotky alebo systémy dodatočnej úpravy.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9a) „náhradný motor“ je motor, ktorý:

(a) sa uvádza na trh výlučne na výmenu motora už uvedeného na trhu a inštalovaného v necestných pojazdných strojoch; ako aj

(b) spĺňa emisnú fázu, ktorá je nižšia, než fáza platná v deň nahradenia motora;

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 29

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29) „prechodné obdobie“ je prvých osemnásť mesiacov od povinnej realizácie fázy V, ako je uvedené v článku 17 ods. 2;

(29) „prechodné obdobie“ je prvých dvadsaťštyri mesiacov od povinnej realizácie fázy V, ako je uvedené v článku 17 ods. 2;

Odôvodnenie

Konštrukčné riešenie necestných pojazdných strojov sa musí upraviť tak, aby sa do nich vošli väčšie motory v rámci fázy V. Preto je potrebné dlhšie prechodné obdobie.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 43 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(43a) zdokonalená emisná technológia (ZET) a zdokonalený ekologický motor (ZEM) je motor inštalovaný v necestných pojazdných strojoch, ako sa vymedzuje v bode 1 tohto článku, ktorý spĺňa emisné limity stanovené v prílohe IIb.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 43 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(43b) „pojazdny žeriav“ je samohybný stĺpový otočný žeriav schopný presunu, a to s nákladom aj bez neho, bez potreby pevných dráh, ktorého stabilitu zaručuje gravitácia, pokiaľ nie je z pôsobnosti tohto nariadenia vylúčený v súlade s článkom 2 ods. 2 písm. a). Pracuje na pneumatikách, pásoch alebo s ďalšími pojazdnými zariadeniami. V pevných polohách môže byť podoprený vonkajšími lešeniami alebo iným príslušenstvom zvyšujúcim jeho stabilitu. Nadstavba pojazdného žeriavu môže byť typu úplne otočného, obmedzene otočného, alebo neotočného. Bežne je vybavený jedným alebo viacerými zdvihákmi a/alebo hydraulickými magnetickými diskami na zdvíhanie a znižovanie ramena a nákladu. Pojazdne žeriavy sú vybavené buď vysúvacími ramenami, kĺbovými

ramenami, alebo ich kombináciou takým zostrojením, ktoré môže byť ľahko znížené. S nákladmi zloženými z ramena sa môže zaobchádzať prostredníctvom zostáv kladky s hákom alebo inými prídavnými nakladacími-zdvíhacími zariadeniami pre špeciálne služby;

Odôvodnenie

(technická úprava) Toto vymedzenie pojmu „pojazdný žeriav“ vychádza z prílohy I, položky 38 smernice 2000/14/ES (smernica o hluku).

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 72

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(72) „vlastné skúšanie výrobcu“ je vykonávanie skúšok v jeho vlastných zariadeniach, záznam výsledkov skúšok a predloženie správy zahŕňajúcej závery schvaľovaciemu úradu výrobcom určeným ako technická služba s cieľom posúdiť zhodu s určitými požiadavkami;

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Vlastné skúšanie výrobcu nie je pri skúšaní motorov možné. Je možné len pri skúšaní strojov alebo vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(b) Motory s výkonom menej ako 560 kW používané namiesto motorov kategórií IWP, RLL alebo RLR;

(b) Motory s referenčným výkonom menej ako 560 kW používané namiesto motorov kategórií IWA, IWP, RLL alebo RLR;

Odôvodnenie

Pozmeňujúci návrh k tabuľke I- 6 v prílohe II uplatňuje rovnaké emisné limity ako sú stanovené pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách bez rozdielu výkonu. Tento pozmeňujúci návrh umožní prípadné používanie pozemných jednotiek s výkonom <560 kW, ak je to možné. Takéto pozemné jednotky majú nižšie emisné limity než tie, ktoré sú navrhnuté v pozmeňujúcom návrhu k tabuľke I-6 v prílohe II.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 5 – písmeno a

Text predložený Komisiou

(a) motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na ich pohon alebo určené na ich pohon **s referenčným výkonom minimálne 37 kW;**

Pozmeňujúci návrh

(a) motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na ich pohon alebo určené na ich pohon;

Odôvodnenie

V nariadení USA 40CFR1042 neexistuje obmedzenie na minimálny výkon 37 kW. Vypustenie tohto ohraničenia umožní úplné zosúladenie s nariadením USA. Tento pozmeňujúci návrh dáva do súladu referenčný výkon hnacích motorov na vnútrozemských vodných cestách s nariadením USA 40CFR1042 o emisnom limite pre plavidlá, čo umožní dodávanie motorov určených pre americký trh a zároveň zabezpečí 80 % zníženie emisií v prípade súčasných emisných limitov pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 5 – písmeno b

Text predložený Komisiou

(b) motory **s referenčným výkonom nad 560 kW** používané namiesto motorov kategórie IWA, pričom musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 8;

Pozmeňujúci návrh

(b) motory používané namiesto motorov kategórie IWA, pričom musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 8;

Odôvodnenie

Pozmeňujúci návrh k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých emisných

limitov stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW, aby bol zahrnutý každý výkon. Tento pozmeňujúci návrh zosúladuje text, aby sa mohli hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách, ktoré boli certifikované na správny cyklus, používať ako pomocné motory v súlade s touto zásadou.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 6 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(6) „kategória IWA“, ktorá zahŕňa motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na pomocné účely alebo určené na pomocné účely.

Odôvodnenie

Náš pozmeňujúci návrh k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých emisných limitov stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW, aby bol zahrnutý každý výkon. Tento pozmeňujúci návrh zosúladuje text s touto istou zásadou.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 8

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(8) „kategória RLR“, ktorá zahŕňa:

(a) motory výlučne používané v motorových vozňoch na ich pohon alebo určené na ich pohon;

(b) motory používané namiesto motorov kategórie RLL;

Odôvodnenie

Druhy motorov používané v motorových vozňoch sa môžu používať aj v rušňoch a nemali by podliehať zbytočnému dvojitému schvaľovaniu.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty ustanovia alebo vymenujú schvaľovacie úrady príslušné vo veciach týkajúcich sa schvaľovania a orgány dohľadu nad trhom príslušné vo veciach týkajúcich sa dohľadu nad trhom v súlade s týmto nariadením. Členské štáty oznámia Komisii ustanovenie a vymenovanie takýchto orgánov.

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty ustanovia alebo vymenujú schvaľovacie úrady príslušné vo veciach týkajúcich sa schvaľovania a orgány dohľadu nad trhom príslušné vo veciach týkajúcich sa dohľadu nad trhom ***vrátane testovania v prevádzke podľa článku 18*** v súlade s týmto nariadením. Členské štáty oznámia Komisii ustanovenie a vymenovanie takýchto orgánov.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Pre mestské oblasti, ktoré nespĺňajú limity podľa smernice 2008/50/ES, členské štáty v rámci vývoja plánov kvality ovzdušia podľa článku 23 uvedenej smernice posúdia potrebu prijať opatrenia mali navrhnúť finančne únosné opatrenia, ktorými by sa zabezpečila modernizácia najnovšími technológiami na znižovanie emisií existujúcich motorov nainštalovaných v necestných pojazdných strojoch. Táto modernizácia sa vykonáva s cieľom splniť požiadavky etapy V.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Týmto nariadením nie je dotknuté právo členských štátov stanoviť, pri riadnom dodržiavaní zmluvy, také požiadavky, ktoré považujú za potrebné na zaistenie ochrany pracovníkov pri použití strojov uvedených v tomto nariadení za predpokladu, že takéto požiadavky nemajú vplyv na uvedenie príslušných motorov na trh.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Schvaľovacie úrady zverejnia prostredníctvom centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 41 register všetkých typov motorov a radov motorov, ktorým udelili typové schválenie EÚ a ktorá obsahuje aspoň tieto informácie: ochranná známka, označenie výrobcu, kategória motora, číslo typového schválenia a dátum typového schválenia.

3. Schvaľovacie úrady zverejnia prostredníctvom centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 41 register všetkých typov motorov a radov motorov, ktorým udelili typové schválenie EÚ a ktorá obsahuje aspoň tieto informácie: ochranná známka, označenie výrobcu, kategória motora, číslo typového schválenia a dátum typového schválenia, **ako aj technické parametre.**

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V prípade motorov s typovým schválením EÚ vykonávajú orgány dohľadu nad trhom v primeranom rozsahu a na základe **vhodných** vzoriek, kontroly dokladov a

V prípade motorov s typovým schválením EÚ vykonávajú orgány dohľadu nad trhom v primeranom rozsahu a na základe **významného podielu** vzoriek, kontroly

podľa potreby fyzické a laboratórne skúšky motorov. Zohľadnia pritom zavedené zásady hodnotenia rizika, akékoľvek sťažnosti a ostatné relevantné informácie.

dokladov a podľa potreby fyzické a laboratórne skúšky motorov. Zohľadnia pritom zavedené zásady hodnotenia rizika, akékoľvek sťažnosti a ostatné relevantné informácie.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Výrobcovia popri označení umiestnenom na svojich motoroch v súlade s článkom 31 uvedú na svojich motoroch prístupných na trhu svoj názov, obchodné meno alebo ochrannú známku a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, na ich obaloch alebo v sprievodnej dokumentácii motorov.

Pozmeňujúci návrh

6. Výrobcovia popri označení umiestnenom na svojich motoroch v súlade s článkom 31 uvedú na svojich motoroch prístupných na trhu svoj názov, obchodné meno alebo ochrannú známku, ***technické parametre*** a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, na ich obaloch alebo v sprievodnej dokumentácii motorov.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. V súlade s článkom 41 dovozcovia poskytnú pokyny a informácie.

Pozmeňujúci návrh

5. V súlade s článkom 41 dovozcovia poskytnú pokyny, informácie ***a všetku dokumentáciu***.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia Článok 18 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Emisie plyných znečisťujúcich látok a tuhých častíc typov motorov alebo radov motorov v prevádzke sa monitorujú skúšaním motorov namontovaných v

Pozmeňujúci návrh

1. ***U typov motorov alebo radov motorov, ktoré boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením***, sa emisie plyných znečisťujúcich látok a tuhých častíc typov

necestných pojazdných strojoch prevádzkovaných počas ich normálnych prevádzkových pracovných cyklov. Takéto skúšanie sa vykonáva na motoroch, ktoré boli riadne udržiavané a sú v súlade s ustanoveniami o výbere motorov, skúšobných postupoch a oznamovaní výsledkov pre rôzne kategórie motorov.

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

motorov alebo radov motorov v prevádzke sa monitorujú skúšaním *v prevádzke* motorov namontovaných v necestných pojazdných strojoch prevádzkovaných počas ich normálnych prevádzkových pracovných cyklov. Takéto skúšanie sa vykonáva *pod zodpovednosťou výrobcu alebo subjektu, ktorému bolo zverené takéto skúšanie, a pod dohľadom národného orgánu udeľujúceho typové schválenie* na motoroch, ktoré boli riadne udržiavané a sú v súlade s ustanoveniami o výbere motorov, skúšobných postupoch a oznamovaní výsledkov pre rôzne kategórie motorov.

Komisia vykonáva *monitorovacie* programy na vyvinutie vhodných skúšobných postupov pre kategórie a podkategórie motorov, pre ktoré takéto skúšobné postupy neexistujú.

Komisia vykonáva monitorovacie programy na určenie mieri, do akej emisie vzniknuté počas skúšobného cyklu a na ktorých je založené typové schválenie, zodpovedajú emisiám nameraným v skutočnej prevádzke. Uvedené monitorovacie programy a ich výsledky sa každý rok prezentujú členským štátom a následne sa o nich informuje verejnosť.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

2. Obsah informačnej zložky *sa vymedzí vo vykonávacom akte a obsahuje:*

Pozmeňujúci návrh

2. Obsah informačnej zložky *zahŕňa:*

Odôvodnenie

Obsah informačnej zložky je už priamo vymedzený v článku 20 ods. 2 a v článku 20 ods. 4 sa uvádzajú vykonávacie akty na stanovenie vzorov informačnej zložky. Ďalšie vykonávacie akty na vymedzenie obsahu informačnej zložky preto nie sú potrebné.

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 2 – písmeno ba (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(ba) počiatočný plán skúšania počas prevádzky v súlade s článkom 18 ods. 1;

Odôvodnenie

Z ustanovení nariadenia Euro VI vyplýva pre výrobcu záväzok predložiť orgánu pre typové schvaľovanie plán skúšania počas prevádzky. Podobné ustanovenie sa navrhuje v rámci nariadenia pre necestné pojazdné stroje. Podľa tohto návrhu budú plány schválené už počas typového schvaľovania.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 23 – odsek 8

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8. V prípade motora kategórie IWP ***s referenčným výkonom vyšším ako 560 kW***, ktorý je určený na použitie namiesto motora kategórie IWA v súlade s druhým pododsekom článku 4 musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivo pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus uvedený v obidvoch tabuľkách IV-5 a IV-6 prílohy IV a v informačnom dokumente k typovému schváleniu sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.

8. V prípade motora kategórie IWP, ktorý je určený na použitie namiesto motora kategórie IWA v súlade s druhým pododsekom článku 4 musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivo pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus uvedený v obidvoch tabuľkách IV-5 a IV-6 prílohy IV a v informačnom dokumente k typovému schváleniu sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.

Odôvodnenie

Nami navrhovaný pozmeňujúci návrh 9 k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých emisných limitov stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW, aby bol zahrnutý každý výkon. Tento pozmeňujúci návrh zosúladzuje text s touto zásadou.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 24 – odsek 4 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

4. Komisia **je** splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55 tohto nariadenia, v ktorých sa stanoví:

Pozmeňujúci návrh

4. **Najneskôr do 31. decembra 2017 bude** Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55 tohto nariadenia, v ktorých sa stanoví:

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 30 – odsek 6 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6a. Namiesto vydania osvedčenia o zhode môže výrobca uplatniť označenie zhody motora. Toto označenie zhody by malo zahŕňať elektronický kód, ktorý dokáže prečítať všeobecne dostupné nástroje informačných technológií (IT) a ktorý umožňuje získať informácie o motore na webovej stránke výrobcu. Informácie, ktoré možno získať, by mali zodpovedať informáciám uvedeným v osvedčení o zhode.

Odôvodnenie

Požiadavka mať k dispozícii osvedčenie o zhode v papierovej forme pre každý motor predstavuje zbytočnú administratívnu záťaž a v dnešnom digitálnom svete pôsobí zastaralo. Možnosť nahradiť osvedčenie o zhode označením zhody, ktoré umožňuje prístup k elektronicky uloženým informáciám, túto záťaž zmierňuje, pričom rovnakým spôsobom umožňuje spoľahlivo vysledovať motory.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 30 – odsek 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia je splnomocnená **prostredníctvom vykonávacích aktov prijať vzor** osvedčenia o zhode, ktoré obsahuje technické prvky navrhnuté s cieľom zabrániť jeho falšovaniu. **Na tieto účely sa vo vykonávacích aktoch stanoví, že papier použitý pre osvedčenie musí byť chránený tlačiarenskými ochrannými prvkami.** Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

7. Komisia je splnomocnená **prijať vykonávacie akty týkajúce sa vzoru** osvedčenia o zhode, ktoré obsahuje technické prvky navrhnuté s cieľom zabrániť jeho falšovaniu **a prvky bezpečnostnej tlače na ochranu papiera použitého na osvedčenie, a vzoru označenia zhody a informácií, ktoré možno získať, vrátane prijateľných druhov elektronických kódov používaných na prístup k informáciám o motore uvedených v odseku 6a tohto článku.** Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Odôvodnenie

Komisia by mala byť splnomocnená prijať vzor označenia zhody a informácií, ktoré možno získať, a určiť prijateľné druhy elektronických kódov používaných na prístup k informáciám o motore.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Predtým ako motory opustia výrobnú linku, musia byť vybavené označením podľa požiadaviek tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

2. Predtým ako motory **vyrobené v Únii, ako aj motory vyrobené mimo Úniu,** opustia výrobnú linku, musia byť vybavené označením podľa požiadaviek tohto nariadenia. **Touto požiadavkou nie je žiadnym spôsobom dotknuté iné označenie požadované podľa právnych predpisov členského štátu alebo Únie.**

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Tam, kde je to vhodné, bude povinné

označenie motorov uvedených na trh v súlade s článkom 32 ods. 4a) obsahovať slová „Iba pre použitie v nosných vozidlách na záchranné člny“.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov vzor označenia uvedeného v odseku 1 vrátane jeho povinných základných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Pozmeňujúci návrh

4. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov vzor označenia uvedeného v odseku 1 vrátane jeho povinných základných informácií **a kde je to vhodné, dodatočných informácií podľa odseku 3a tohto článku**. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia Článok 32 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Bez ohľadu na článok 5 ods. 2 a 3 a článok 17 ods. 2 môžu členské štáty povoliť uvedenie na trh motorov, ktoré majú byť inštalované do strojov výlučne využívaných na spúšťanie a vyťahovanie záchranných člnov prevádzkovaných národnou záchrannou službou („nosné vozidlo na záchranné člny“).

Odôvodnenie

The technical requirements for Lifeboat Launch Vehicles (LLVs) are very challenging and it is therefore not possible to install engines which meet the emission limits proposed in this regulation. The space around the engine has to be kept to a minimum to avoid buoyancy effects which cannot simply be overcome by adding weight. As a consequence of these challenges it is not possible to fit the exhaust after-treatment or emission control systems to meet any of the emission limits proposed in the regulation. Thus the derogation from the

emissions requirements for LLVs, which they receive in the current Directive, needs to be continued.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 4 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4b. Bez ohľadu na článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2 členské štáty povolia uviesť na trh náhradné motory na obdobie najviac 15 rokov od platných dátumov uvedenia motorov v rámci fázy V na trh stanovených v prílohe III ak tieto motory:

a) patria do kategórie NRE alebo kategórie NRS, ich referenčný výkon nie je väčší ako 560 kW a spĺňajú emisnú fázu, ktorej platnosť sa neskončila skôr ako 20 rokov pred ich uvedením na trh, a ktorá je aspoň taká prísna ako emisné limity, ktoré museli spĺňať motory v čase, keď boli pôvodne uvádzané na trh Únie;

b) patria do kategórie rovnocennej s kategóriou NRE alebo NRS alebo, pričom náhradný motor a pôvodný motor spadajú do kategórie motorov, na ktoré sa nevzťahuje typové schválenie na úrovni Únie z ...*;

c) patria do kategórie RLL alebo RLR a spĺňajú emisné limity, ktoré museli motory splniť v čase, keď boli uvedené na trh, alebo patria do kategórie NRE alebo NRG a majú referenčný výkon nad 560 kW.

**** Dátum zrušenia smernice 97/68/ES.***

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – pododsek 1 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(ca) uvedenie motorov, ktoré sú zabudované do nosných vozidiel na záchranné člny, ako sa uvádza v odseku 4a, na trh.

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – pododsek 1 – písmeno c b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(cb) uvedenie motorov, ktoré sú zabudované do nosných vozidiel na záchranné člny, ako sa uvádza v odseku 4b, na trh.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – pododsek 1 – písmeno c c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(cc) sa náhradné motory uviedli na trh, ako je uvedené v odseku 4a.

Odôvodnenie

Komisia by mala byť splnomocnená prijímať delegované akty týkajúce sa technických špecifikácií a podmienok uvádzania náhradných motorov na trh.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. Bez ohľadu na požiadavky článku 32

*ods. 4b) pre motory kategórie RLL a RLR môžu členské štáty povoliť na žiadosť výrobcu pôvodného zariadenia uvedenie na trh motorov patriacich do týchto kategórií, ktoré sú ... * súčasťou projektu, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja v zmysle článku 2 písmena t) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES a spĺňajú požiadavky akejkoľvek emisnej fázy EÚ, ktorá predchádzala tej, ktorá bola v platnosti v čase ich uvedenia na trh, ak by použitie motorov, ktoré spĺňajú požiadavky novej fázy, malo za následok neprimerané náklady. Každý členský štát postúpi zoznam dotknutých projektov, ktoré sú v pokročilom štádiu vývoja, Komisii do ... **.*

^{1a} Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

Ú. v.: Vložte dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

*** Ú. v. vložte dátum: Jeden rok odo dňa uverejnenia tohto nariadenia.*

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia Článok 36 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Ak nie je výrobca schopný na žiadosť schvaľovacieho úradu overiť požiadavky na označenie motora uvedené v článku 5, môže dôjsť k odňatiu schválenia udeleného zodpovedajúcemu typu motora alebo radu motorov podľa tohto nariadenia. Postup poskytovania informácií sa vykonáva podľa článku 36 ods. 4.

Pozmeňujúci návrh

4. Ak nie je výrobca schopný na žiadosť schvaľovacieho úradu overiť požiadavky na označenie motora uvedené v článku 5, môže dôjsť k odňatiu schválenia udeleného zodpovedajúcemu typu motora alebo radu motorov podľa tohto nariadenia. Postup poskytovania informácií sa vykonáva podľa článku 37 ods. 4.

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa len opravuje chyba v návrhu Komisie. Postup poskytovania informácií sa vykonáva podľa článku 37 ods. 4.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Článok 38 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Ak je výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ, povinný v súlade s článkom 20 ods. 1 nariadenia (ES) č. 765/2008 siahnuť motory uvedené na trh bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú montované do strojov, vzhľadom na skutočnosť, že motory predstavujú **vážne** porušenie ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia, tento výrobca to bezodkladne oznámi schvaľovaciemu úradu, ktorý typové schválenie EÚ motora udelil.

Pozmeňujúci návrh

1. Ak je výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ, povinný v súlade s článkom 20 ods. 1 nariadenia (ES) č. 765/2008 siahnuť motory uvedené na trh bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú montované do strojov, vzhľadom na skutočnosť, že motory predstavujú porušenie ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia **a verejného zdravia**, tento výrobca to bezodkladne oznámi schvaľovaciemu úradu, ktorý typové schválenie EÚ motora udelil.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia Článok 41 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Výrobcom pôvodných zariadení výrobcovia sprístupnia všetky príslušné informácie a potrebné pokyny určené pre koncového používateľa, najmä tie, ktoré opisujú akékoľvek osobitné podmienky alebo obmedzenia súvisiace s používaním motora.

Pozmeňujúci návrh

3. Výrobcom pôvodných zariadení **a aj každej ďalšej tretej strane** výrobcovia **na požiadanie** sprístupnia všetky príslušné informácie a potrebné pokyny určené pre koncového používateľa, najmä tie, ktoré opisujú akékoľvek osobitné podmienky alebo obmedzenia súvisiace s používaním motora.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Článok 41 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Bez ohľadu na požiadavky odseku 3 výrobcovia sprístupnia **výrobcov pôvodných zariadení** hodnoty emisií oxidu uhličitého (CO₂) stanovených v priebehu procesu typového schvaľovania EÚ a výrobcom pôvodných zariadení poskytnú pokyny, aby tieto informácie oznámili koncovým používateľom strojových zariadení, do ktorých sa má motor montovať.

Pozmeňujúci návrh

4. Bez ohľadu na požiadavky odseku 3 výrobcovia sprístupnia **verejnosti** hodnoty emisií oxidu uhličitého (CO₂) stanovených v priebehu procesu typového schvaľovania EÚ a výrobcom pôvodných zariadení poskytnú pokyny, aby tieto informácie oznámili koncovým používateľom strojových zariadení, do ktorých sa má motor montovať.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia Článok 42 – nadpis

Text predložený Komisiou

Centrálne administratívne platformy a databáza Únie

Pozmeňujúci návrh

Výmena údajov a informácií prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu

Odôvodnenie

V porovnaní so zriadením novej digitálnej platformy sa používaním osvedčeného informačného systému o vnútornom trhu ušetrí náklady a zbytočné administratívne úsilie.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. **Komisia zriadi centrálnu administratívnu platformu Únie na výmenu údajov a informácií týkajúcich sa typových schválení EÚ v elektronickom formáte. Platforma sa používa na výmenu údajov a informácií medzi schvaľovacími úradmi alebo medzi schvaľovacími úradmi a Komisiou, ktorá sa uskutočňuje** v rámci

Pozmeňujúci návrh

1. **Výmena** údajov a informácií medzi schvaľovacími úradmi alebo medzi schvaľovacími úradmi a Komisiou v rámci tohto nariadenia **sa uskutočňuje prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (ďalej len „IMI“) zriadeného podľa nariadenia č. 1024/2012 Európskeho parlamentu a**

tohto nariadenia.

Rady^{1a}.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“)(Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).

(Tento pozmeňujúci návrh sa uplatňuje v celom texte. Pri jeho prijatí bude potrebné v celom texte zmeniť všetky odkazy na „centrálnu administratívnu platformu Únie“ alebo „platformu“ na „informačný systém o vnútornom trhu“ alebo „IMI“.)

Odôvodnenie

V porovnaní so zriadením novej digitálnej platformy sa používaním osvedčeného informačného systému o vnútornom trhu ušetrí náklady a zbytočné administratívne úsilie.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Súčasťou centrálnej administratívnej digitálnej platformy Únie je databáza, kde sa budú centrálne zhromažďovať a sprístupňovať schvaľovacím úradom a Komisii akékoľvek informácie relevantné pre typové schválenia EÚ udelené v súlade s týmto nariadením. Databáza prepojí vnútroštátne databázy s centrálnou databázou Únie, ak to bolo dohodnuté s príslušnými členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh

2. Akékoľvek informácie relevantné pre typové schválenia EÚ udelené v súlade s týmto nariadením sa centrálne zhromažďujú a sprístupňujú schvaľovacím úradom a Komisii prostredníctvom systému IMI. Vnútroštátne databázy sa prepoja s IMI, ak to bolo dohodnuté s príslušnými členskými štátmi.

Odôvodnenie

V porovnaní so zriadením novej digitálnej platformy sa používaním osvedčeného informačného systému o vnútornom trhu ušetrí náklady a zbytočné administratívne úsilie.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 42 – odsek 3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. V nadväznosti na vykonávanie odsekov 1 a 2 Komisia rozšíri centrálnu administratívnu digitálnu platformu Únie o moduly, ktoré umožnia:

3. Komisia zabezpečí, aby IMI umožňoval:

Odôvodnenie

V porovnaní so zriadením novej digitálnej platformy sa používaním osvedčeného informačného systému o vnútornom trhu ušetrí náklady a zbytočné administratívne úsilie.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Článok 42 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať podrobné technické požiadavky a postupy potrebné na zriadenie centrálnej administratívnej platformy Únie a databázy uvedenej v tomto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

vypúšťa sa

Odôvodnenie

IMI sa už osvedčil a nie je potrebné uvádzať ďalšie špecifikácie vo vykonávacích aktoch.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Článok 46

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

[...]

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Vlastné skúšanie výrobcu nie je pri skúšaní motorov možné. Je možné len pri skúšaní strojov alebo vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia Článok 55 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 55a

Finančná podpora na modernizáciu

- 1. Pod podmienkou nadobudnutia účinnosti vykonávacích pravidiel k tomuto nariadeniu môžu členské zabezpečovať finančné stimuly platné pre modernizáciu využívaných motorov, ktoré spĺňajú ustanovenia tohto nariadenia, aby tieto motory spĺňali hodnoty emisných limitov stanovené v prílohe pre typ motora, ktorý sa má modernizovať.*
- 2. Finančné stimuly uvedené v odseku 1 nesmú pre žiadny typ motora presahovať dodatočné náklady na technické zariadenia využívané na zabezpečenie splnenia emisných limitov v príslušnej prílohe vrátane nákladov na ich inštaláciu motora.*

Odôvodnenie

Member States should be able to allow operators of non-road mobile machinery to choose between upgrading existing systems and buying new equipment. Some of the equipment addressed in this Regulation exhibits extremely long life expectancies, which means that the expected effect of this Regulation on the emissions of those sectors would be very limited in the short to medium term. Having cost-effectiveness under consideration and aiming for more immediate results for this kind of machinery, provisions should be included encouraging Member States to implement measures in favour of the retrofitting of existing equipment having a very long life expectancy.

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia Článok 56 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 56a

Zmena nariadenia (EÚ) č. 1024/2012

V prílohe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1024/2012^{1a} sa dopĺňa tento bod^{1a}:

„8a. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 20xx/xx z xx o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spalovacích motorov necestných pojazdných strojov* +: Článok 42.

*** Ú. v. EÚ L xx.xx.xxxx, s. x.“**

+ Ú. v.: vložte referenčné číslo a dátum nariadenia a všetky podrobnosti do poznámky pod čiarou.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia Článok 57 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia v kapitolách II a III, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ pred dátumami uvedenia motorov na trh podľa prílohy III.

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia v kapitolách II a III, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ **alebo výnimky** pred dátumami uvedenia motorov na trh podľa prílohy III.

Odôvodnenie

V platnosti by mali zostať nielen typové schválenia EÚ udelené v súlade so smernicou 97/68/ES, ale aj výnimky udelené v súlade s touto smernicou.

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia Článok 57 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Schvaľovacie úrady môžu naďalej udeľovať typové schválenia v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia až do povinných dátumov pre typové schválenie EÚ motorov uvedených v prílohe III.

Pozmeňujúci návrh

2. Schvaľovacie úrady môžu naďalej udeľovať typové schválenia **a výnimky** v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia až do povinných dátumov pre typové schválenie EÚ motorov uvedených v prílohe III.

Odôvodnenie

Počas obdobia od zrušenia smernice 97/68/ES do povinných dátumov pre fázu V by malo byť stále možné udeľovať nielen typové schválenia EÚ v súlade so smernicou 97/68/ES, ale aj uplatniteľné výnimky.

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia Článok 57 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2, prechodné motory a prípadne stroje, v ktorých sú tieto motory montované, sa môžu naďalej uvádzať na trh počas prechodného obdobia pod podmienkou, že stroj, v ktorom je prechodný motor namontovaný, má dátum výroby pred uplynutím **1 roku** po začiatku prechodného obdobia.

Pozmeňujúci návrh

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2, prechodné motory a prípadne stroje, v ktorých sú tieto motory montované, sa môžu naďalej uvádzať na trh počas prechodného obdobia pod podmienkou, že stroj, v ktorom je prechodný motor namontovaný, má dátum výroby pred uplynutím **18 mesiacov** po začiatku prechodného obdobia **bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES^{1a} a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014^{1b}.**

^{1a} Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

^{1b} Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému železničných koľajových vozidiel – rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228).

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 5 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V prípade motorov kategórie NRE členské štáty povolia predĺženie prechodného obdobia a **18-mesačnej** lehoty uvedenej v prvom pododseku o ďalších 12 mesiacov pre výrobcov pôvodného zariadenia s celkovou ročnou produkciou menšou ako 80 jednotiek necestných pojazdných strojov vybavených spaľovacími motormi. Na účely výpočtu **stropov uvedených** v tomto odseku sa všetci výrobcovia pôvodného zariadenia kontrolované rovnakou fyzickou alebo právnickou osobou sa považujú za jediného výrobcu pôvodného zariadenia.

používaných v pojazdných žeriavoch členské štáty povolia predĺženie prechodného obdobia o ďalších 12 mesiacov.

Odôvodnenie

Pojazdné žeriavy podliehajú pri prevoze na ceste prísny rozmerovým obmedzeniam a vyrába sa pomerne nízky počet rôznych modelov, ktoré sa predávajú v obmedzenom počte.

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Komisia by mala byť splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 55, pokiaľ ide o posudzovanie ročnej výroby výrobcov pôvodného zariadenia, ktorí žiadajú o predĺženie stanovené v ods. 5 druhom pododseku tohto článku. Uvedené delegované akty sa prijímú do [31. decembra 2016].

Odôvodnenie

Je potrebné zabrániť zneužívaniu predĺženia stanoveného v článku 57 ods. 5 druhom pododseku. Orgány pre typové schvaľovanie by preto mali disponovať vhodnými a jednotnými metódami na posúdenie ročnej výroby výrobcov pôvodného zariadenia.

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

9a. Členské štáty môžu bez ohľadu na článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2 a na obdobie nepresahujúce 10 rokov od príslušného dátumu uvedenia na trh motorov etapy V uvedeného v prílohe III povoliť uvedenie na trh motorov kategórie RLL s čistým výkonom väčším než 2000

kW, ktoré nespĺňajú emisné limity uvedené v prílohe II a ktoré sa majú inštalovať v rušňoch prevádzkovaných na technicky izolovanej železničnej sieti s rozchodom 1520 mm. Počas tohto obdobia spĺňajú motory uvedené na trh aspoň emisné limity, ktoré museli splniť motory na uvedenie na trh k 31. decembru 2011. Schval'ovacie úrady členských štátov udelia typové schválenie EÚ a povolia uvedenie na trh takýchto motorov.

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia Článok 59 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia do 31. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:

(a) posúdenie ďalšieho potenciálu na zníženie emisií znečisťujúcich látok na základe dostupných technológií a analýzy nákladov resp. prínosov;

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia do 31. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:

(a) posúdenie ďalšieho potenciálu na zníženie emisií znečisťujúcich látok na základe dostupných technológií a analýzy nákladov resp. prínosov a posúdenie pokroku členských štátov smerom k napĺňaniu ich záväzkov znižovania emisií určených v smernici 2001/81/ES; Správa obsahuje najmä posúdenie technologickej a hospodárskej realizovateľnosti doplnenia hraničných hodnôt pevných častíc pre tie kategórie necestných pojazdných strojov, pre ktoré sa tento limit nestanovuje v prílohe II tohto nariadenia, ako aj stanovenie nižších limitov pevných častíc pre všetky kategórie v súlade s tými, ktoré sú stanovené pre ťažké nákladné vozidlá kategórie Euro VI v smernici 2005/55/ES. Správa by mala tiež zvážiť revíziu limitov pre uhl'ovodíky vrátane:

– faktora A pri motoroch výlučne alebo čiastočne spaľujúcich plynné palivo v rámci prevádzky neovplyvňujúcej klímu, v

(b) identifikáciu potenciálne relevantných znečisťujúcich látok, ktoré v súčasnosti patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh nariadenia Článok 59 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:

- (a) použitie ustanovení o výnimkách stanovených v článku 32 ods. 3 a 4;
- (b) monitorovanie výsledkov emisných skúšok stanovených v článku 18 a na jeho závery.

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh nariadenia Článok 59 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Správy uvedené v odsekoch 1 a 2 sú založené na konzultáciách so zainteresovanými stranami a zohľadňujú existujúce súvisiace *európske* a medzinárodné normy. Podľa potreby sa doplní legislatívnymi návrhmi.

porovnaní s dieselovými motormi;

(b) identifikáciu potenciálne relevantných znečisťujúcich látok, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, pokiaľ ide o:

- (a) použitie ustanovení o výnimkách stanovených v článku 32 ods. 3 a 4;
- (b) monitorovanie výsledkov emisných skúšok stanovených v článku 18 a na jeho závery, *ako aj hodnotenie realizovateľnosti zavedenia testov PEMS;*
(b a) monitorovanie testov pre typové schválenie EÚ stanovené v článkoch 23 a 24, s osobitným dôrazom na vyhodnocovanie toho, či tieto testy zodpovedajú podmienkam bežného využívania motorov.

Pozmeňujúci návrh

3. Správy uvedené v odsekoch 1 a 2:

- a) sú založené na konzultáciách s*

- príslušnými zainteresovanými stranami;
- b)* a zohľadňujú existujúce súvisiace *úniové* a medzinárodné normy *ako aj*
- c)* Podľa potreby sa doplní legislatívnymi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia Článok 59 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 59a

Pozmeňujúci návrh k nariadeniu (EÚ) č. 167/2013

V článku 19 ods. 3 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na účely uvádzania na trh, registrácie alebo uvedenia do prevádzky traktorov kategórií T2, T4.1 a C2 sa motory, ktoré spĺňajú požiadavky fázy IIIB, považujú za prechodné motory v zmysle nariadenia (EÚ) XX/2015^{1a}, článok 3 ods. 30.

^{1a} Nariadenie (EÚ) XX/2015, článok 3, ods. 30.”

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh nariadenia Príloha I – tabuľka I-5

Text predložený Komisiou

Tabuľka I-5: Podkategórie kategórie motorov IWP vymedzené v článku 4 bod 5

Kategóri a	Typ zapaľo	Režim otáčok	Rozsah výkonu (kW)	Podkategó ria	Referenčný výkon
---------------	---------------	-----------------	-----------------------	------------------	---------------------

	vania				
IWP	všetky	meniteľné	$37 \leq P < 75$	IWP-v-1	Maximálny čistý výkon
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-v-4	
			$P \geq 1000$	IWP-v-5	
		konštantné	$37 \leq P < 75$	IWP-c-1	Menovitý čistý výkon
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$300 \leq P < 1000$	IWP-c-4	
			$P \geq 1000$	IWP-c-5	

Pozmeňujúci návrh

Kategória	Typ zapalovania	Režim otáčok	Objem	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWP	všetky	meniteľné	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Maximálny čistý výkon
				$75 \leq P < 300$	IWP-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-3	
			$0.9 \leq disp. < 1.2$	< 300	IWP-v-3	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-5	
			$1.2 \leq disp. < 3.5$	< 300	IWP-v-6	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-7	
			$3.5 \leq disp. < 7.0$	< 300	IWP-v-8	
				$300 \leq P < 600$	IWP-v-9	
			<i>všetky</i>	$P \geq 600$	IWP-v-10	
		konštantné	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Menovitý čistý výkon
				$75 \leq P < 300$	IWP-c-2	
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-3	
			$0.9 \leq disp. < 1.2$	< 300	IWP-c-3	
$300 \leq P < 600$	IWP-c-5					

			$1.2 \leq \text{disp.} < 3.5$	< 300	IWP-c-6
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-7
			$3.5 \leq \text{disp.} < 7.0$	< 300	IWP-c-8
				$300 \leq P < 600$	IWP-c-9
			<i>všetky</i>	$P \geq 600$	IWP-c-10

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh nariadenia

Príloha I – tabuľka I-6

Text predložený Komisiou

Kategória	Typ zapalovania	Režim otáčok	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWA	<i>všetky</i>	meniteľné	$560 \leq P < 1000$	IWA-v-1	Maximálny čistý výkon
			$P \geq 1000$	IWA-v-2	
		konštantné	$560 \leq P < 1000$	IWA-c-1	Menovitý čistý výkon

Pozmeňujúci návrh

Kategória	Typ zapalovania	Režim otáčok	Objem	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWA	<i>všetky</i>	meniteľné	< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Maximálny čistý výkon
				$75 \leq P < 300$	IWA-v-2	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-3	
			$0.9 \leq \text{disp.} < 1.2$	< 300	IWA-v-4	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-5	
			$1.2 \leq \text{disp.} < 3.5$	< 300	IWA-v-6	
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-7	

		konštantné	$3.5 \leq \text{disp.} < 7.0$	< 300	IWA-v-8	Menovitý čistý výkon
				$300 \leq P < 600$	IWA-v-9	
				všetky	$P \geq 600$	
			< 0.9	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	
				$75 \leq P < 300$	IWA-c-2	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-3	
			$0.9 \leq \text{disp.} < 1.2$	< 300	IWA-c-4	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-5	
			$1.2 \leq \text{disp.} < 3.5$	< 300	IWA-c-6	
				$300 \leq P < 600$	IWA-c-7	
$3.5 \leq \text{disp.} < 7.0$	< 300	IWA-c-8				
	$300 \leq P < 600$	IWA-c-9				
všetky	$P \geq 600$	IWA-c-10				

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh nariadenia

Príloha II – nadpis 1 – tabuľka II-1

Text predložený Komisiou

Tabuľka II-1: Limity fázy V pre kategórie motorov NRE vymedzené v článku 4 bod 1

Emisná fáza	Podkategórie motorov	Rozsah výkonu	Druh zapalovania motora	CO	HC	NO _x	Hmotnosť PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fáza V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8,00	$(\text{HC} + \text{NO}_x \leq 7,50)$		$0,40^{1)}$	-	1,10
Fáza V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,60	$(\text{HC} + \text{NO}_x \leq 7,50)$		0,40	-	1,10
Fáza V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,00	$(\text{HC} + \text{NO}_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Fáza V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,00	$(\text{HC} + \text{NO}_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Fáza V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	všetky	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fáza V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	všetky	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10

Fáza V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	všetky	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00
1) 0,6 pre vzduchom chladené motory s priamym vstrekaním a ručným štartovaním									

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka II-1: Limity fázy V pre kategórie motorov NRE vymedzené v článku 4 bod 1

Emisná fáza	Podkategórie motorov	Rozsah výkonu	Druh zapaľovani a motora	CO	HC	NOx	Hmotnosť PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fáza V	NRE-v-1 NRE-c-1	0<P<8	CI	8,00	(HC+NOx≤7, 50)		0,401)	-	1,10
Fáza V	NRE-v-2 NRE-c-2	8≤P<19	CI	6,60	(HC+NOx≤7, 50)		0,40	-	1,10
Fáza V	NRE-v-3 NRE-c-3	19≤P<37	CI	5,00	(HC+NOx≤4, 70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Fáza V	NRE-v-4 NRE-c-4	37≤P<56	CI	5,00	(HC+NOx≤4, 70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Fáza V	NRE-v-5 NRE-c-5	56≤P<130	všetky	5,00	0,19	0,40	0,01	9x10¹¹	1,10
Fáza V	NRE-v-6 NRE-c-6	130≤P≤560	všetky	3,50	0,19	0,40	0,01	9x10¹¹	1,10
Fáza V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	všetky	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00
1) 0,6 pre vzduchom chladené motory s priamym vstrekaním a ručným štartovaním									

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Úvod

Spravodajkyňa v zásade víta návrh nariadenia Komisie, ktorého cieľom je v prvom rade prispievať k riešeniu problémov v súvislosti s verejným zdravím, na ktoré sa poukázalo v štúdiách, v ktorých sa uvádza, že veľmi jemné častice sú karcinogénne látky, k všeobecnému zlepšeniu kvality ovzdušia a vytvoreniu trhu bez prekážok nielen v EÚ, ale aj s našimi hlavnými obchodnými partnermi vo svete. Odstupňovaný prístup, v ktorom sa rozlišuje podľa veľkosti motorov a typov strojov, umožňuje bezproblémové zavedenie v priemyselných odvetviach, ktorých sa nové požiadavky týkajú, keďže je v ňom zohľadnená široká škála strojov a motorov.

Viacero mestských oblastí v EÚ v súčasnosti úplne nespĺňa normy kvality ovzdušia. Tento problém stále narastá, keďže život v mestských konglomeráciách láka čoraz viac ľudí. Odvetvie necestných pojazdných strojov je jedným z viacerých odvetví, ktoré prispievajú k škodlivým emisiám vo forme plynov alebo tuhých častíc. V súvislosti s automobilmi, ľahkými a ťažkými úžitkovými vozidlami sa už vypracúvajú ambiciózne programy na zníženie emisií CO₂ aj znečisťujúcich látok, a tiež v súvislosti so spaľovacími zariadeniami a priemyselnými emisiami. Hoci je odvetvie necestných pojazdných strojov oveľa menšie než iné zdroje znečistenia uvedené vyššie a hoci po sebe nasledujúce fázy až po fázu V umožnili dramaticky znížiť emisie, hrozí, že ich prínos bude zatižený, pokiaľ sa nepodniknú podobné kroky, ktoré prispievajú k zvýšeniu kvality ovzdušia. Podľa údajov Komisie necestné pojazdné stroje produkujú 15 % všetkých emisií NO_x a 5 % všetkých emisií tuhých častíc v EÚ. V záujme vyriešenia tohto problému Komisia navrhuje stanoviť prísnejšie normy pre väčšinu motorov, ktoré už patria do pôsobnosti súčasnej smernice 97/68/ES, a rozšíriť jej pôsobnosť na nové rozsahy výkonu motorov, typy spaľovania, používané palivá, ako aj počet nových kategórií strojov, s cieľom odstrániť medzery v právnych predpisoch. Okrem zrejmých a žiaducich environmentálnych a zdravotných prínosov pre našich občanov sa tak prispeje k vytvoreniu harmonizovaného vnútorného trhu pre priemyselné odvetvie a používateľov strojov a uľahčí sa obchod a konkurencieschopnosť, vďaka čomu môžu právne predpisy v oblasti životného prostredia priniesť možnosti na podnikanie.

Výberom možnosti politiky č. 4 smeruje Komisia k spojeniu toho najlepšieho zo všetkých možností: zosúladiť s normami v USA v prípadoch, keď sú prísnejšie ako normy EÚ, a s cieľmi cestného odvetvia v prípadoch, keď ciele odvetvia necestných pojazdných strojov zaostávajú, a to navyše v spojení s rozsiahlejšími ustanoveniami týkajúcimi sa monitorovania, pokiaľ je to potrebné.

Technologickým pokrokom možno odôvodniť prísnejšiu reguláciu bez zbytočného tlaku na výrobné odvetvie. Technológie potrebné na splnenie nových navrhnutých noriem do veľkej miery dosiahli v iných odvetviach a je možné z nich čerpať a prispôbovať ich špecifikám dotknutých odvetví necestných pojazdných strojov. Tento proces prispôbovania ešte nebol dokončený, čo je dôvodom skutočnosti, že niektoré motory nespádajú do tých najambicióznejších cieľov, ktoré boli stanovené pre veľkú väčšinu prípadov.

Účinok vytvorenia vnútorného trhu prinesie tiež výhody v oveľa širšom kontexte. Značne uľahčí a posilní vonkajší obchod s inými vyspelými priemyselnými hospodárstvami,

predovšetkým s USA, ale pravdepodobne tiež s regiónmi a mestami, ktoré majú problém so znečistením ovzdušia.

Poznámky

Hlavným cieľom tejto správy je dosiahnuť rozumnú rovnováhu medzi problematikou zdravia a životného prostredia, tak ako navrhuje Komisia, a konkurencieschopnosť výrobného odvetvia EÚ, pracovných miest a súvisiaceho know-how. Kľúčovým prvkom tohto návrhu je zdravie a bezpečnosť našich občanov, predovšetkým tých, ktorí každodenne pracujú so strojmi, ktoré patria do pôsobnosti tohto nariadenia, keďže práve tí sú obzvlášť vystavení emisiám znečisťujúcich látok. So zreteľom na aspekty hospodárskej súťaže sa spravodajkyňa domnieva, že MSP, ktoré vytvárajú množstvo pracovných miest, môžu byť zraniteľné a mali by sa im poskytnúť určité výhody.

Ďalším dôležitým cieľom by malo byť poskytovanie istoty odvetviu, pokiaľ ide o dlhodobé plánovanie, a stabilného regulačného prostredia. V tomto ohľade výber nového legislatívneho nástroja vo forme nariadenia prináša jasnú výhodu oproti smernici, ktorá si vyžaduje určitý čas na transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov a nesie nevyhnutné riziko rôznorodého výkladu. So zreteľom na tieto ciele navrhla spravodajkyňa viaceré zmien:

- Možno odporučiť zníženie administratívnych povinností na minimum. Právne predpisy a formálne záležitosti sa musia vyvíjať v súlade s digitálnym vekom, ktorý by sa mal využiť na obmedzenie byrokracie a súvisiacich nákladov. Preto by sa mohli zjednodušiť formát a forma osvedčenia o zhode, ktoré by bolo možné jednoducho získať z vhodnej databázy.
- V rovnakom zmysle účinnosti a šetrenia nákladov dáva spravodajkyňa prednosť využitiu už existujúceho informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je očividne výhodnejší než vytvorenie nového administratívneho systému.
- Mala by sa zachovať možnosť náhrady motorov inými motormi, ktoré majú prinajmenšom rovnakú emisnú fázu zahrnutú v súčasnej smernici 97/68/ES. Spravodajkyňa by uprednostnila obmedzenie tejto možnosti na určité kategórie strojov spôsobom líšiacim sa v závislosti od viacerých faktorov, ako je napríklad dlhšia priemerná životnosť, kapitalizácia investícií a vývoj technológií. Táto možnosť by sa navyše mala obmedziť aj časovo v závislosti od kategórií a tried výkonu.

Spravodajkyňa sa tiež trochu obáva možných problémov v železničnom odvetví. Jednoročné obdobie predpokladané v článku 57 ods. 5 návrhu môže byť v rozpore s povinnosťami a postupmi, ktoré je potrebné dodržiavať pri postupoch vydávania povolení stanovených v smernici 2008/57/ES (smernica o interoperabilite) a nariadení č. 1302/2014. Spravodajkyňa preto vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabránili vzniku sporov vyplývajúcich z potenciálne protirečivých ustanovení. So zreteľom na tieto osobitné požiadavky týkajúce sa povinností by sa mala poskytnúť možnosť náhradných motorov a termínov na zavedenie.

Prijalo sa všeobecné predĺženie prechodného obdobia o šesť mesiacov, ako bolo uvedené vyššie, a v niektorých prípadoch ešte dlhšie.

Od Komisie sa žiada, aby pri posudzovaní ďalšieho preskúmania pôsobnosti tohto nariadenia

zvážila zahrnutie viacerých kategórií úzkorozchodných traktorov do pôsobnosti tohto nariadenia, keďže spravodajkyňa to považuje za vhodnejšie, a to najmä z hľadiska hospodársky udržateľného určenia termínov fáz IV a V pre tieto traktory.

V oblasti plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy je plán Komisie veľmi ambiciózny a mohol by prispieť k vzniku nadmernej záťaže pre odvetvie, ktoré musí získať náhradu za svoje náklady na vývoj len v rámci niekoľko stoviek strojov, ktoré sa za rok vyrobia, alebo ešte menšieho počtu. Spravodajkyňa podporuje o niečo miernejší prístup pre ťažšie kategórie – ktoré sú zároveň oveľa početnejšie – motorov používaných vo vnútrozemskej vodnej doprave, v ktorom sa spája obnova tohto spôsobu dopravy ako energeticky účinného a šetrného k životnému prostrediu s nevyhnutnou hospodárskou udržateľnosťou.

24.6.2015

STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na emisné typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov
(COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Jiří Pospíšil

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Kontext a návrh Komisie

Cieľom tohto legislatívneho návrhu je chrániť životné prostredie a zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu s motormi necestných pojazdných strojov. Vztahuje sa na významný počet typov spaľovacích motorov inštalovaných v širokom spektre strojov, ktoré zahŕňa malé ručné držané zariadenia, stavebné stroje a výrobné súpravy, generátorové agregáty, motorové vozne, rušne a plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. Úspešným vykonávaním tohto nariadenia vy sa dosiahol významný prínos z hľadiska životného prostredia prostredníctvom zníženia emisií z nových motorov, ktoré by postupne nahradili staršie, viac znečisťujúce motory.

Cieľom návrhu je prispieť ku konkurencieschopnosti európskeho priemyslu a k zníženiu rizika narušenia trhu zjednodušením právnych predpisov o typovom schválení, zlepšením transparentnosti a odľahčením administratívnej záťaže. Okrem toho zladením emisných požiadaviek EÚ s požiadavkami, ktoré uplatňujú Spojené štáty, sa odstránia prekážky brániace vonkajšiemu obchodu a obmedzia regulačné prekážky.

Konkurencieschopnosť európskeho priemyslu

Spravodajca víta návrh Komisie a vyjadruje jeho cieľom plnú podporu. Bude však potrebné vykonať isté úpravy, aby sa v plnej miere zabezpečilo, že toto nariadenie prispeje ku konkurencieschopnosti európskeho priemyslu v danom odvetví.

Spravodajca sa vo svojom návrhu stanoviska snaží o vyváženie tohto návrhu a o poskytnutie dostatku flexibility, aby sa zabezpečilo, že výrobcovia dokážu splňať environmentálne požiadavky bez toho, aby sa ohrozila konkurencieschopnosť EÚ. Navrhované zmeny výrazne pomôžu výrobcovi prispôbiť sa novým environmentálnym požiadavkám bez toho, aby ich bolo potrebné znížiť.

V súvislosti s vyššie uvedeným spravodajca navrhuje predĺžiť prechodné obdobie ustanovené v tomto návrhu o šesť mesiacov. Predpokladajú sa ďalšie výnimky pre malovýrobcov, ktorí vyrábajú menej než 100 strojov ročne, pretože v tomto prípade ide väčšinou o MSP. Spravodajca zastáva tiež názor, že v jasne vymedzených prípadoch by sa malo povoliť používanie náhradných motorov.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá typového schválenia EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu. Na tieto účely by sa mali stanoviť nové emisné limity, aby odzrkadľovali technický pokrok a zabezpečili zblíženie s politikami Únie v oblasti cestných vozidiel, a to s cieľom dosiahnuť ciele Únie v oblasti kvality ovzdušia a zníženia emisií z necestných pojazdných strojov, následkom čoho bude podiel necestných pojazdných strojov na emisiách vo vzťahu cestným vozidlám primeranejší. ***Rozsah pôsobnosti právnych predpisov Únie v tejto oblasti by sa mal rozšíriť s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni a minimalizovať riziko narušenia trhu.*** Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá typového schválenia EÚ motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch, s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu. Na tieto účely by sa mali stanoviť nové emisné limity, aby odzrkadľovali technický pokrok a zabezpečili zblíženie s politikami Únie v oblasti cestných vozidiel, a to s cieľom dosiahnuť ciele Únie v oblasti kvality ovzdušia a zníženia emisií z necestných pojazdných strojov, následkom čoho bude podiel necestných pojazdných strojov na emisiách vo vzťahu cestným vozidlám primeranejší. Členské štáty by mali aktívne podporovať tieto ciele prostredníctvom vnútroštátnych systémov, ktorými budú používatel'ov povzbudzovať k prechodu na nové zariadenia, a tým sa postupne zníži podiel starých necestných pojazdných strojov s najvyššími emisiami.

(6a) Rozsah pôsobnosti právnych predpisov Únie v tejto oblasti by sa mal rozšíriť s cieľom zvýšiť harmonizáciu trhu na úrovni Únie a na medzinárodnej

úrovni a minimalizovať riziko narušenia trhu. Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec vrátane opatrení na zjednodušenie administratívnych postupov, ako aj zlepšiť všeobecné podmienky presadzovania predpisov, najmä posilnením pravidiel v oblasti dohľadu nad trhom.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V záujme zaručenia optimálnej úrovne ochrany osôb pracujúcich v blízkosti strojov a zachovania čo najnižšej kumulatívnej expozície osôb pracujúcich v blízkosti rôznych druhov mobilných strojov a vybavenia by sa mali na minimalizáciu emisií využívať najmodernejšie technológie.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 20

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(20) Uvádzanie na trh v členských štátoch by sa malo povoliť pre motory, ktoré sú v súlade s novými emisnými limitmi a postupmi typového schvaľovania EÚ a patria do rozsahu ich pôsobnosti. Na tieto motory by sa nemala vzťahovať žiadna iná vnútroštátna emisná požiadavka. Členský štát, ktorý udeľuje schválenia, by mal prijať potrebné opatrenia, **ktorými sa zaistí overenie identifikácie motorov vyrobených v rámci každého typového schválenia EÚ.**

(20) Uvádzanie na trh v členských štátoch by sa malo povoliť pre motory, ktoré sú v súlade s novými emisnými limitmi a postupmi typového schvaľovania EÚ a patria do rozsahu ich pôsobnosti. Na tieto motory by sa nemala vzťahovať žiadna iná vnútroštátna emisná požiadavka **týkajúca sa ich uvádzania na trh.** Členský štát, ktorý udeľuje schválenia, by mal prijať **kontrolné opatrenia, ak si to okolnosti vyžadujú pri dovoze a dodávke motorov na trh Únie, aby sa zaručilo, že spĺňajú**

požiadavky typového schválenia EÚ pri každom jednotlivom prípade. Nie je tým dotknuté právo členských štátov podnecovať alebo obmedzovať používanie motorov uvedených na trh za podmienky, že zvolené metódy nie sú diskriminačné a sú objektívne zdôvodnené.

Odôvodnenie

Identifikácia druhov motorov, ktoré vstupujú na trh EÚ, sa musí zaručiť pri dovoze. Je to najbezpečnejší, najefektívnejší a najlacnejší spôsob ako identifikovať a kontrolovať všetky takéto druhy motorov. Dodržiavanie noriem EÚ možno overovať za pomoci sprievodnej dovoznej dokumentácie.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) Mal by sa udeliť obmedzený počet výnimiek, aby uspokojili osobitné potreby súvisiace s ozbrojenými silami, logistickými obmedzeniami dodávok, skúšaním prototypov a používaním strojových zariadení vo výbušnom prostredí.

Pozmeňujúci návrh

(21) Mal by sa udeliť obmedzený počet výnimiek, aby uspokojili osobitné potreby súvisiace s ozbrojenými silami, logistickými obmedzeniami dodávok, skúšaním prototypov, **náhradných motorov** a používaním strojových zariadení vo výbušnom prostredí.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia Odôvodnenie 25

Text predložený Komisiou

(25) V dôsledku toho predpisy EHK OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ku ktorým Únia pristúpila, pri uplatňovaní rozhodnutia 97/836/ES, mali byť uznané ako rovnocenné typovým schváleniam EÚ udeleným na základe tohto nariadenia. Komisia by preto mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom určiť,

Pozmeňujúci návrh

(25) V dôsledku toho predpisy EHK OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ku ktorým Únia pristúpila, pri uplatňovaní rozhodnutia 97/836/ES, mali byť uznané ako rovnocenné typovým schváleniam EÚ udeleným na základe tohto nariadenia. Komisia by preto **v záujme čo najlepšieho zladenia tohto nariadenia so schválenými**

ktoré predpisy EHK OSN sa budú uplatňovať na typové schválenia EÚ.

textami EHK OSN mala byť splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom určiť, ktoré predpisy EHK OSN sa budú uplatňovať na typové schválenia EÚ.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9a) „náhradný motor“ je novo vyrobený motor, ktorý bol dodaný s výhradným účelom nahradenia motora v stroji, ktorý je v prevádzke;

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 22 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22a) „zariadenia používané v podzemí“ sú zariadenia používané v ťažobnom priemysle.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Článok 3– odsek 1 – bod 29

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29) „prechodné obdobie“ je prvých **osemnásť** mesiacov od povinnej realizácie fázy V, ako je uvedené v článku 17 ods. 2;

(29) „prechodné obdobie“ je prvých **dvadsať štyri** mesiacov od povinnej realizácie fázy V, ako je uvedené v článku 17 ods. 2;

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 40 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(40a) „samohybný žeriav“ je samohybný ramenový žeriav schopný jazdy po ceste a/alebo v teréne, ktorého stabilitu zabezpečuje gravitácia a ktorý pracuje na pneumatikách, pásoch alebo iných pojazdných zariadeniach. Samohybné žeriavy s pneumatikami sa považujú za vozidlá na zvláštne účely, na ktoré sa vzťahuje smernica 2007/46/ES;

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(b) Motory s výkonom menej ako 560 kW používané namiesto motorov kategórií IWP, RLL alebo RLR;

(b) Motory s výkonom menej ako 560 kW používané namiesto motorov kategórií IWA, IWP, RLL alebo RLR;

Odôvodnenie

Navrhovaný pozmeňujúci návrh [9] k tabuľke I- 6 v prílohe II uplatňuje rovnaké limitné hodnoty emisií ako sú stanovené pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách bez rozdielu výkonu. Tento pozmeňujúci návrh umožní prípadné používanie pozemných jednotiek s výkonom <560 kW, ak je to možné. Tieto pozemné jednotky majú nižšie limitné hodnoty emisií než tie, ktoré sú navrhnuté v pozmeňujúcom návrhu k tabuľke I-6 v prílohe II.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 5 – písmeno a

Text predložený Komisiou

(a) motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na ich pohon alebo určené na ich pohon **s referenčným výkonom minimálne 37 kW**;

Pozmeňujúci návrh

(a) motory výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na ich pohon alebo určené na ich pohon;

Odôvodnenie

V nariadení USA 40CFR1042 neexistuje minimálna hodnota 37 kW. Vypustenie tohto ohraničenia umožní úplné zosúladenie s nariadením USA.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 5 – písmeno b

Text predložený Komisiou

(b) motory **s referenčným výkonom nad 560 kW** používané namiesto motorov kategórie IWA, pričom musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 8;

Pozmeňujúci návrh

(b) motory používané namiesto motorov kategórie IWA, pričom musia spĺňať požiadavky článku 23 ods. 8;

Odôvodnenie

Navrhovaný pozmeňujúci návrh [9] k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých limitných hodnôt emisií stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW ale bez rozdielu výkonu. Tento pozmeňujúci návrh zosúladuje text, aby sa mohli hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách, ktoré boli certifikované na správny cyklus, používať ako pomocné motory v súlade s touto zásadou.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – bod 6 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

„kategória IWA“, ktorá zahŕňa motory

Pozmeňujúci návrh

„kategória IWA“, ktorá zahŕňa motory

výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na pomocné účely **alebo určené na pomocné účely s čistým výkonom väčším ako 560 kW**;

výlučne používané v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, na pomocné účely alebo určené na pomocné účely.

Odôvodnenie

Navrhovaný pozmeňujúci návrh [9] k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých limitných hodnôt emisií stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW ale bez rozdielu výkonu. Tento pozmeňujúci návrh zosúladuje text s touto zásadou.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Článok 6 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Schvaľovacie úrady zverejnia prostredníctvom centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 41 register všetkých typov motorov a radov motorov, ktorým udelili typové schválenie EÚ a ktorá obsahuje aspoň tieto informácie: ochranná známka, označenie výrobcu, kategória motora, číslo typového schválenia a dátum typového schválenia.

Pozmeňujúci návrh

3. Schvaľovacie úrady zverejnia prostredníctvom centrálnej administratívnej platformy Únie uvedenej v článku 41 register všetkých typov motorov a radov motorov, ktorým udelili typové schválenie EÚ a ktorá obsahuje aspoň tieto informácie: ochranná známka, označenie výrobcu, kategória motora, číslo typového schválenia a dátum typového schválenia, **ako aj technické parametre**.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

V prípade motorov s typovým schválením EÚ vykonávajú orgány dohľadu nad trhom v primeranom rozsahu a na základe **vhodných** vzoriek, kontroly dokladov a podľa potreby fyzické a laboratórne skúšky motorov. Zohľadnia pritom zavedené

Pozmeňujúci návrh

V prípade motorov s typovým schválením EÚ vykonávajú orgány dohľadu nad trhom v primeranom rozsahu a na základe **významného podielu** vzoriek, kontroly dokladov a podľa potreby fyzické a laboratórne skúšky motorov. Zohľadnia

zásady hodnotenia rizika, akékoľvek sťažnosti a ostatné relevantné informácie.

prítom zavedené zásady hodnotenia rizika, akékoľvek sťažnosti a ostatné relevantné informácie.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Výrobcovia popri označení umiestnenom na svojich motoroch v súlade s článkom 31 uvedú na svojich motoroch prístupných na trhu svoj názov, obchodné meno alebo ochrannú známku a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, na ich obaloch alebo v sprievodnej dokumentácii motorov.

Pozmeňujúci návrh

6. Výrobcovia popri označení umiestnenom na svojich motoroch v súlade s článkom 31 uvedú na svojich motoroch prístupných na trhu svoj názov, obchodné meno alebo ochrannú známku, ***technické parametre*** a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, na ich obaloch alebo v sprievodnej dokumentácii motorov.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. V súlade s článkom 41 dovozcovia poskytnú pokyny a informácie.

Pozmeňujúci návrh

5. V súlade s článkom 41 dovozcovia poskytnú pokyny, informácie ***a všetku dokumentáciu***.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia Článok 23 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. V prípade motora kategórie IWP ***s referenčným výkonom vyšším ako 560 kW***, ktorý je určený na použitie

Pozmeňujúci návrh

8. V prípade motora kategórie IWP, ktorý je určený na použitie namiesto motora kategórie IWA v súlade s druhým

namiesto motora kategórie IWA v súlade s druhým pododsekom článku 4 musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivu pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus uvedený v obidvoch tabuľkách IV-5 a IV-6 prílohy IV a v informačnom dokumente k typovému schváleniu sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.

pododsekom článku 4 musia byť splnené požiadavky odseku 5 jednotlivu pre každý príslušný ustálený skúšobný cyklus uvedený v obidvoch tabuľkách IV-5 a IV-6 prílohy IV a v informačnom dokumente k typovému schváleniu sa uvedie každý ustálený skúšobný cyklus, v prípade ktorého bola táto požiadavka splnená.

Odôvodnenie

Navrhovaný pozmeňujúci návrh [9] k tabuľke I-6 v prílohe II rozširuje uplatňovanie rovnakých limitných hodnôt emisií stanovených pre hnacie motory na vnútrozemských vodných cestách aj na pomocné motory na vnútrozemských vodných cestách s výkonom >560kW ale bez rozdielu výkonu. Tento pozmeňujúci návrh zosúladuje text s touto zásadou.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia Článok 30

Text predložený Komisiou

Osvedčenie o zhode

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

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

Pozmeňujúci návrh

Vyhlásenie o zhode

1. Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia EÚ pre typ motora alebo rad motorov vydá **vyhlásenie** o zhode (**„vyhlásenie o zhode“**), **ktoré sprevádza motory uvedené na trh na základe:**

(a) výnimky uvedenej v článku 32 ods. 1, 3 alebo 4; alebo

(b) dočasného ustanovenia uvedeného v článku 57.

Takéto **vyhlásenie** musí **uvádzať osobitné vlastnosti a obmedzenia platné pre motor, a vydáva sa** bezplatne spolu s motorom a musí byť priložené k **necestnému pojazdnému stroju**, v ktorom je daný motor namontovaný. Jeho vydanie **nie je** závislé od výslovnej žiadosti alebo predloženia dodatočných informácií výrobcovi.

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

3. **Osvedčenie** o zhode sa vyhotoví minimálne v jednom z úradných jazykov Únie. Ktorýkoľvek členský štát môže požiadať o preklad **osvedčenia** o zhode do svojho vlastného úradného jazyka alebo jazykov.

4. Osoba resp. osoby oprávnené podpísať **osvedčenie** o zhode **sú zamestnancami** organizácie výrobcu a sú riadne poverené jej vedením, aby v plnom rozsahu niesli právnu zodpovednosť výrobcu s ohľadom na návrh a konštrukciu alebo s ohľadom na zhodu výroby motora.

5. **Osvedčenie** o zhode sa vyplní v celom rozsahu a neobsahuje žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o iné použitie motora, než je uvedené v tomto nariadení alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.

6. V osvedčení o zhode pre typy motorov alebo rady motorov schválené v súlade s článkom 33 ods. 2 sa v jeho záhlaví uvedie veta „Pre typovo schválené motory pri uplatňovaní článku 31 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. xx/xxxx z [dátum] o požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov (predbežné schválenie)“.

7. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých vzor **osvedčenia** o zhode, ktoré obsahuje technické prvky navrhnuté s cieľom zabrániť jeho falšovaniu. Na tieto účely sa vo vykonávacích aktoch stanoví, že papier použitý pre **osvedčenie** musí byť chránený tlačiarenskými ochrannými prvkami.

Počas 10 rokov od dátumu výroby motora výrobca motora na požiadanie **koncového používateľa** motora vydá duplikát **vyhlásenia** o zhode za odplatu **sumy neprevyšujúcej** náklady na jeho vydanie. Slovo „duplikát“ je jasne viditeľné na lícnej strane každého duplikátu **vyhlásenia o zhode**.

3. **Osvedčenie** o zhode sa vyhotoví aspoň v jednom z úradných jazykov Únie. Ktorýkoľvek členský štát môže požiadať **výrobcu motora** o preklad **vyhlásenia** o zhode do svojho vlastného úradného jazyka alebo jazykov.

4. Osoba resp. osoby oprávnené podpísať **vyhlásenia** o zhode **patria do** organizácie výrobcu a sú riadne poverené jej vedením, aby v plnom rozsahu niesli právnu zodpovednosť výrobcu s ohľadom na návrh a konštrukciu alebo s ohľadom na zhodu výroby motora.

5. **Vyhlásenie** o zhode sa vyplní v celom rozsahu a neobsahuje žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o iné použitie vozidla, než je uvedené v regulačnom akte.

7. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých vzor **vyhlásenia** o zhode, ktoré obsahuje technické prvky navrhnuté s cieľom zabrániť jeho falšovaniu. Na tieto účely sa vo vykonávacích aktoch stanoví, že papier použitý pre **vyhlásenie** musí byť chránený tlačiarenskými ochrannými prvkami.

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

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

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Článok 31 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Predtým ako motory opustia výrobnú linku, musia byť vybavené označením podľa požiadaviek tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

2. Predtým ako motory **vyrobené v Únii, ako aj motory vyrobené mimo Úniu**, opustia výrobnú linku, musia byť vybavené označením podľa požiadaviek tohto nariadenia. ***Touto požiadavkou nie je žiadnym spôsobom dotknuté iné označenie požadované podľa právnych predpisov členského štátu alebo Únie.***

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Článok 32 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Bez ohľadu na požiadavky článku 5 ods. 2 a 3 a článku 17 ods. 2, členské štáty povolia uvedenie na trh náhradných motorov, ktoré patria do jednej z týchto kategórií:

(a) motory kategórie NRE, NRG alebo NRS, ktoré spĺňajú limitné hodnoty, ktoré motor, ktorý sa má nahradiť, musel spĺňať v čase, keď bol pôvodne uvedený na trh;

(b) motory kategórie RLL alebo RLR, ktoré spĺňajú hraničné hodnoty, ktoré motor, ktorý sa má nahradiť, musel spĺňať v čase, keď bol uvedený na trh, ak bol motor, ktorý má byť nahradený,

vyrobený po 1. januári 2012 vrátane;

(c) motory kategórie RLL alebo RLR, ktoré spĺňajú hraničné hodnoty, ktoré v rámci príslušnej kategórie museli motory spĺňať k 31. decembru 2011, aby mohli byť uvedené na trh, ak bol motor, ktorý sa má nahradiť, vyrobený k tomuto dátumu alebo skôr a ak používanie náhradného motora, ktorý spĺňa požiadavky najnovšej použiteľnej emisnej etapy v motorovom vozni alebo rušni, bude spôsobovať výrazné technické problémy;

(d) motory kategórie NRE, NRG, NRS, RLL, RLR môžu mať rovnaký výkon, pod podmienkou, že spĺňajú písmená a), b) a c) tohto odseku.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 5 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(ca) uvádzanie náhradných motorov v zmysle odseku 4a na trh.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Článok 35 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Výrobca uchováva kópie zoznamov minimálne **10** rokov po skončení platnosti príslušného typového schválenia EÚ.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia Článok 39 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 39a

**Zaručenie zdravia a bezpečnosti
pracovníkov v podzemnom ťažobnom
priemysle**

*V prípadoch, keď nemožno použiť
elektrické motory, zvolia sa podzemné
zariadenia využívajúce menej
znečisťujúce palivá, ako je LPG.
Znečisťujúce látky emitované každým
jednotlivým motorom nesmú presiahnuť
limity zodpovedajúce polovici limitu
prípustného v otvorených priestoroch, ako
sa uvádza v prílohe II.*

Odôvodnenie

Pre ťažobný priemysel by sa mali uložiť špecifické emisné limity, pretože používanie motorov spaľujúcich fosílnu palivá predstavuje pre pracovníkov veľké zdravotné riziko.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia Článok 42 – názov

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**Centrálna administratívna platforma a
databáza Únie**

**Výmena údajov a informácií
prostredníctvom informačného systému o
vnútornom trhu (IMI)**

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia zriadi centrálnu

1. Výmena údajov a informácií týkajúcich

administratívnu platformu Únie na výmenu údajov a informácií týkajúcich sa typových schválení EÚ v elektronickom formáte. **Platforma** sa používa na výmenu údajov a informácií medzi schvaľovacími úradmi alebo medzi schvaľovacími úradmi a Komisiou, ktorá sa uskutočňuje v rámci tohto nariadenia.

sa typových schválení EÚ v elektronickom formáte **prebieha prostredníctvom systému IMI**. **IMI** sa používa na výmenu údajov a informácií medzi schvaľovacími úradmi alebo medzi schvaľovacími úradmi a Komisiou, ktorá sa uskutočňuje v rámci tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. **Súčasťou centrálnej administratívnej digitálnej platformy Únie je databáza, kde sa budú centrálne zhromažďovať a sprístupňovať schvaľovacím úradom a Komisii akékoľvek informácie relevantné pre typové schválenia EÚ udelené v súlade s týmto nariadením.** Databáza prepojí vnútroštátne databázy s centrálnou databázou Únie, ak to bolo dohodnuté s príslušnými členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh

2. **Akékoľvek informácie relevantné pre typové schválenia EÚ, ktoré sú udelené v súlade s týmto nariadením, sa budú centrálne zhromažďovať a sprístupňovať schvaľovacím úradom a Komisii prostredníctvom systému IMI.** Databáza prepojí vnútroštátne databázy s centrálnou databázou Únie, ak to bolo dohodnuté s príslušnými členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

3. V nadväznosti na vykonávanie odsekov 1 a 2 Komisia rozšíri **centrálnu administratívnu digitálnu platformu Únie** o moduly, ktoré umožnia:

Pozmeňujúci návrh

3. V nadväznosti na vykonávanie odsekov 1 a 2 Komisia rozšíri systém **IMI** o moduly, ktoré umožnia:

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia Článok 42 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Komisia je splnomocnená prostredníctvom vykonávacích aktov prijať podrobné technické požiadavky a postupy potrebné na zriadenie centrálnej administratívnej platformy Únie a databázy uvedenej v tomto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 54 ods. 2 do [31. decembra 2016].

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia Článok 46

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 46

vypúšťa sa

Akreditované vnútropodnikové technické služby výrobcu

1. Akreditovaná vnútropodniková technická služba výrobcu môže byť určená len pre činnosti kategórie A, pokiaľ ide o technické požiadavky, v prípade ktorých je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa tohto nariadenia povolené vlastné skúšanie. Takáto technická služba tvorí samostatnú a oddelenú časť podniku a nepodieľa sa na navrhovaní, výrobe, dodávke alebo údržbe motorov, ktoré posudzuje.

2. Akreditovaná vnútropodniková technická služba spĺňa tieto požiadavky:

(a) okrem toho, že je určená schvaľovacím úradom členského štátu, akreditovaná je vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa vymedzenia

v článku 2 bode 11 nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s normami a postupom uvedeným v článku 47 tohto nariadenia;

(b) akreditovaná vnútro podniková technická služba a jej zamestnanci sú organizačne identifikovateľní a v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, majú zavedené spôsoby podávania správ, ktorými sa zabezpečuje a preukazuje príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu ich neustrannosť;

(c) akreditovaná vnútro podniková technická služba ani jej zamestnanci sa nepodieľajú na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý úsudok a čestnosť vo vzťahu ku kategóriám činností, pre ktoré boli určené;

(d) akreditovaná vnútro podniková technická služba poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.

3. Akreditovaná vnútro podniková technická služba sa na účely článku 49 nemusí oznamovať Komisii, ale informácie o jej akreditácii poskytne určujúcemu schvaľovaciemu úradu na požiadanie tohto orgánu podnik, ktorého je táto technická služba súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

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

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Článok 55 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

Pozmeňujúci návrh

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku. ***Na tento účel Komisia zriadi pracovnú skupinu zloženú zo sociálnych partnerov a príslušných zástupcov.***

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia Článok 56 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 56a

Zmena nariadenia (EÚ) č. 1024/2012

V prílohe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1024/2012^{1a} sa dopĺňa tento bod:

„8a. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 20xx/xx z xx 00 požiadavkách na emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov⁺: článok 42.

**** Ú. v. EÚ L XX.XX.XXXX, s. XX.“***

+ Ú. v.: vložte referenčné číslo a dátum nariadenia a všetky podrobnosti do poznámky pod čiarou.

^{1a}Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z 25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia v kapitolách II a III, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ pred dátumami uvedenia motorov na trh podľa prílohy III.

Pozmeňujúci návrh

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia v kapitolách II a III, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ **alebo výnimky** pred dátumami uvedenia motorov na trh podľa prílohy III.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Schvaľovacie úrady môžu naďalej udeľovať typové schválenia v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia až do povinných dátumov pre typové schválenie EÚ motorov uvedených v prílohe III.

Pozmeňujúci návrh

2. Schvaľovacie úrady môžu naďalej udeľovať typové schválenia a **výnimky** v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia až do povinných dátumov pre typové schválenie EÚ motorov uvedených v prílohe III.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2, prechodné motory a prípadne stroje, v ktorých sú tieto motory montované, sa môžu naďalej uvádzať na trh počas prechodného obdobia pod podmienkou, že stroj, v ktorom je prechodný motor namontovaný, má dátum výroby pred uplynutím **1 roku** po začiatku prechodného obdobia.

Pozmeňujúci návrh

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 a článok 17 ods. 2, prechodné motory a prípadne stroje, v ktorých sú tieto motory montované, sa môžu naďalej uvádzať na trh počas prechodného obdobia pod podmienkou, že stroj, v ktorom je prechodný motor namontovaný, má dátum výroby pred uplynutím **18 mesiacov** po začiatku prechodného obdobia **bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho**

*parlamentu a Rady 2008/57/ES^{1a}
a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014^{1b}.*

*^{1a}smernica Európskeho parlamentu a
Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o
interoperabilite systému železníc v
Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v.
EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).*

*^{1b} Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014
z 18. novembra 2014 o technickej
špecifikácii interoperability týkajúcej sa
subsystému železničných koľajových
vozidiel – rušňov a osobných železničných
koľajových vozidiel systému železníc v
Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356,
12.12.2014, p. 228).*

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

V prípade motorov kategórie NRE členské štáty povolia predĺženie prechodného obdobia a **18-mesačnej** lehoty uvedenej v prvom pododseku o ďalších 12 mesiacov pre výrobcov pôvodného zariadenia s celkovou ročnou produkciou menšou ako **100** jednotiek necestných pojazdných strojov vybavených spaľovacími motormi. Na účely výpočtu celkovej ročnej produkcie uvedenej v tomto odseku sa všetci výrobcovia pôvodného zariadenia kontrolované rovnakou fyzickou alebo právnickou osobou sa považujú za jediného výrobcu pôvodného zariadenia.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 5 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V prípade motorov kategórie NRE používaných v samohybných žeriavoch členské štáty povolia predĺženie prechodného obdobia uvedeného v prvom pododseku o ďalších 12 mesiacov.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 7 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(a) **18** mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v prvom pododseku odseku 5;

(a) **24** mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v prvom pododseku odseku 5;

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 57 – odsek 7 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(b) **30** mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v druhom pododseku odseku 5

(b) **36** mesiacov od dátumu uvedenia motorov na trh uvedeného v prílohe III v prípade stanovenom v druhom pododseku odseku 5

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Príloha I – Tabuľka I-5: Podkategórie kategórie motorov IWP vymedzené v článku 4 bode 5

Text predložený Komisiou

Kategória	Typ zapalovania	Režim otáčok	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWP	všetky	meniteľné	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-v-1</i>	Maximálny čistý výkon
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-v-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-v-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-v-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-v-5</i>	
		konštantné	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-c-1</i>	Menovitý čistý výkon
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-c-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-c-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-c-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-c-5</i>	

Pozmeňujúci návrh

Kategórie	Typ zapalovania	Režim otáčok	Zdvihový objem	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWP	všetky	meniteľné	$disp. < 0,9$	$P < 19$	<i>IWP-v-1</i>	Maximálny čistý výkon
			$disp. < 0,9$	$19 \leq P < 37$	<i>IWP-v-2</i>	
			$disp. < 0,9$	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-v-3</i>	
			$disp. < 0,9$	$75 \leq P < 600$	<i>IWP-v-4</i>	
			$0,9 \leq disp. < 1,2$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-5</i>	
			$1,2 \leq disp. \leq 3,5$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-6</i>	
			$3,5 \leq disp. \leq 7,0$	$P \leq 600$	<i>IWP-v-7</i>	
			<i>všetky</i>	$P > 600$	<i>IWP-v-8</i>	
		konštantné	$disp. < 0,9$	$P < 19$	<i>IWP-c-1</i>	Menovitý čistý výkon
			$disp. < 0,9$	$19 \leq P < 37$	<i>IWP-c-2</i>	
			$disp. < 0,9$	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-c-3</i>	
			$disp. < 0,9$	$75 \leq P < 600$	<i>IWP-c-4</i>	
			$0,9 \leq disp. <$	$P \leq 600$	<i>IWP-c-5</i>	

			1,2		
			$1,2 \leq disp. \leq 3,5$	$P \leq 600$	<i>IWP-c-6</i>
			$3,5 \leq disp. \leq 7,0$	$P \leq 600$	<i>IWP-c-7</i>
			<i>všetky</i>	$P > 600$	<i>IWP-c-8</i>

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Príloha I – Tabuľka I-6: Podkategórie kategórie motorov IWA vymedzené v článku 4 bode 6

Text predložený Komisiou

Kategórie	Typ zapalovania	Režim otáčok	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWA	všetky	meniteľné	$560 \leq P < 1000$	<i>IWA-v-1</i>	Maximálny čistý výkon
			$P \geq 1000$	<i>IWA-v-2</i>	
		konštantné	$560 \leq P < 1000$	<i>IWA-c-1</i>	Menovitý čistý výkon
			$P \geq 1000$	<i>IWA-c-2</i>	

Pozmeňujúci návrh

Kategórie	Typ zapalovania	Režim otáčok	Zdvihový objem	Rozsah výkonu (kW)	Podkategória	Referenčný výkon
IWA	všetky	meniteľné	<i>disp. < 0,9</i>	<i>P < 19</i>	<i>IWA-v-1</i>	Maximálny čistý výkon
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>19 ≤ P < 37</i>	<i>IWA-v-2</i>	
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>37 ≤ P < 75</i>	<i>IWA-v-3</i>	
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>75 ≤ P < 600</i>	<i>IWA-v-4</i>	
			<i>0,9 ≤ disp. < 1,2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-5</i>	
			<i>1,2 ≤ disp. ≤ 3,5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-6</i>	
			<i>3,5 ≤ disp. ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-7</i>	
			<i>všetky</i>	<i>P > 600</i>	<i>IWA-v-8</i>	
		konštantné	<i>disp. < 0,9</i>	<i>P < 19</i>	<i>IWA-c-1</i>	Menovitý čistý výkon
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>19 ≤ P < 37</i>	<i>IWA-c-2</i>	
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>37 ≤ P < 75</i>	<i>IWA-c-3</i>	
			<i>disp. < 0,9</i>	<i>75 ≤ P < 600</i>	<i>IWA-c-4</i>	
			<i>0,9 ≤ disp. < 1,2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-5</i>	
			<i>1,2 ≤ disp. ≤ 3,5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-6</i>	
			<i>3,5 ≤ disp. ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-7</i>	
			<i>všetky</i>	<i>P > 600</i>	<i>IWA-c-8</i>	

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Príloha II – Tabuľka II-5: Limity fázy V pre kategórie motorov IWP vymedzené v článku 4 bod 5

Text predložený Komisiou

Emisná fáza	Podkategórie motorov	Rozsah výkonu	Druh zapalovania motora	CO	HC	NOx	Hmotnosť PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fáza V	IWP-v-1 IWP-c-1	$37 \leq P < 75$	všetky	5,00	(HC+NOx ≤ 4,70)		0,30	-	6,00
Fáza V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	všetky	5,00	(HC+NOx ≤ 5,40)		0,14	-	6,00
Fáza V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	všetky	3,50	1,00	2,10	0,11	-	6,00
Fáza V	IWP-v-4 IWP-c-4	$300 \leq P < 1000$	všetky	3,50	0,19	1,20	0,02	1×10^{12}	6,00
Fáza V	IWP-v-5 IWP-c-5	$P > 1000$	všetky	3,50	0,19	0,40	0,01	1×10^{12}	6,00

Pozmeňujúci návrh

Emis	Podkat	Zdvihový	Rozsa	Dru	CO	HC	NOx	Hm	A
------	--------	----------	-------	-----	----	----	-----	----	---

ná fáza	egórie motoro v	<i>objem</i>	<i>h</i> <i>čistéh</i> <i>o</i> <i>výkon</i> <i>u</i>	h zapa ľova nia mot ora				otn ost' PM	
		<i>(L/cyl)</i>	kW		g/k Wh	g/kW h	g/k Wh	g/k Wh	
Fáza V	IWP- v-1 IWP-c- 1	<i>disp. <</i> <i>0,9</i>	<i>P <</i> <i>19</i>	všet ky	<i>6,6</i> ⁽¹⁾	<i>(HC+NOx ≤</i> <i>7,5)</i>		<i>0,4</i>	6
Fáza V	IWP- v-2 IWP-c- 2	<i>disp. <</i> <i>0,9</i>	<i>19 ≤</i> <i>P < 37</i>	všet ky	<i>5,5</i>	<i>(HC+NOx ≤</i> <i>4,7)</i> ⁽²⁾		<i>0,3</i> ⁽²⁾	6
Fáza V	IWP- v-3 IWP-c- 3	<i>disp. <</i> <i>0,9</i>	<i>37 ≤</i> <i>P <</i> <i>75</i>	všet ky	<i>5,0</i>	<i>(HC+NOx ≤</i> <i>4,7)</i> ⁽²⁾		<i>0,3</i> ⁽²⁾	6
Fáza V	IWP- v-4 IWP-c- 4	<i>disp. <</i> <i>0,9</i>	<i>75 ≤</i> <i>P <</i> <i>600</i>	všet ky	<i>5,0</i>	<i>(HC+NOx ≤</i> <i>5,4)</i>		<i>0,1</i> <i>4</i>	6
Fáza V	IWP- v-5 IWP-c-	<i>0,9 ≤</i> <i>disp. <</i> <i>1,2</i>	<i>P ≤</i> <i>600</i>	všet ky	<i>5,0</i>	<i>(HC+NOx ≤</i> <i>5,4)</i>		<i>0,1</i> <i>2</i>	6

	5								
Fáza V	IWP-v-6 IWP-c-6	$1,2 \leq \text{disp.} \leq 3,5$	$P \leq 600$	<i>všetky</i>	5,0	$(HC+NOx \leq 5,6)$		0,10	6
Fáza V	IWP-v-7 IWP-c-7	$3,5 \leq \text{disp.} \leq 7,0$	$P \leq 600$	<i>všetky</i>	5,0	$(HC+NOx \leq 5,8)$		0,10	6
Fáza V	IWP-v-8 IWP-c-8	<i>všetky</i>	$P > 600$	<i>všetky</i>	5,0	0,19	1,8	0,045	6

(1) 8,0 g/kWh pre ≤ 8 kw

(2) Voliteľne sa tieto kategórie môžu certifikovať na úrovni 5,8 g NOx + HC/kWh a úrovni PM 0,2 g/kWh PM.

Odôvodnenie

The Commission proposal does not align with any international marine engine standard and has emission limits based on on-highway technology for truck sized engines. These emission limit values are not applicable in a marine installation due to restrictions on cooling system design, surface temperature limitations and safety concerns. With the high costs involved, a valid business case for developing unique products at an affordable cost for this niche EU market could not be established. Without new products the sector would be reliant on maintaining existing engines with associated higher emissions. This amendment aligns inland waterways propulsion engine emission limit values with US 40CFR1042 marine emission limit regulation allowing engines developed for the US market to be supplied, yet still provides an 80% reduction in emissions from current inland waterway propulsion engine emission limits.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Príloha II – Tabuľka II-6: Limity fázy V pre kategórie motorov IWA vymedzené v článku 4 bode 6

Text predložený Komisiou

Emisná fáza	Podkategória motorov	Rozsah výkonu	Druh zapalovania motora	CO	HC	NOx	Hmotnosť PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fáza V	IWA-v-1 IWA-c-1	$560 \leq P < 1000$	všetky	3,50	0,19	1,20	0,02	1×10^{12}	6,00
Fáza V	IWA-v-2 IWA-c-2	$P \geq 1000$	všetky	3,50	0,19	0,40	0,01	1×10^{12}	6,00

Pozmeňujúci návrh

Emisná fáza	Podkategória motorov	Zdvihový objem	Rozsah čistého výkonu	Druh zapalovania motora	CO	HC	NOx	Hmotnosť PM	A
		(L/cyl)	kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	

Fáza V	IWA-v-1 IWA-c-1	<i>disp. < 0,9</i>	<i>P < 19</i>	všetky	6,6 ⁽¹⁾	<i>(HC+NOx ≤ 7.5)</i>		0,4	6
Fáza V	IWA-v-2 IWA-c-2	<i>disp. < 0,9</i>	<i>19 ≤ P < 37</i>	všetky	5,5	<i>(HC+NOx ≤ 4,7)⁽²⁾</i>		0,3 ⁽²⁾	6
Fáza V	IWA-v-3 IWA-c-3	<i>disp. < 0,9</i>	<i>37 ≤ P < 75</i>	všetky	5,0	<i>(HC+NOx ≤ 4,7)⁽²⁾</i>		0,3 ⁽²⁾	6
Fáza V	IWA-v-4 IWA-c-4	<i>disp. < 0,9</i>	<i>75 ≤ P < 600</i>	všetky	5,0	<i>(HC+NOx ≤ 5,4)</i>		0,14	6
Fáza V	IWA-v-5 IWA-c-5	<i>0,9 ≤ disp. < 1,2</i>	<i>P ≤ 600</i>	všetky	5,0	<i>(HC+NOx ≤ 5,4)</i>		0,12	6
Fáza V	IWA-v-6 IWA-c-6	<i>1,2 ≤ disp. ≤ 3,5</i>	<i>P ≤ 600</i>	všetky	5,0	<i>(HC+NOx ≤ 5,6)</i>		0,10	6
Fáza V	IWA-v-7 IWA-c-7	<i>3,5 ≤ disp. ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	všetky	5,0	<i>(HC+NOx ≤ 5,8)</i>		0,10	6
Fáza V	IWA-v-8 IWA-c-8	všetky	<i>P > 600</i>	všetky	5,0	0,19	1,8	0,045	6

(1) 8,0 g/kWh pre ≤ 8 kw

(2) Voliteľne sa tieto kategórie môžu certifikovať na úrovni 5,8 g NOx + HC/kWh a úrovni PM 0,2 g/kWh PM.

Odôvodnenie

Inštalované pomocné motory majú rovnaké technológie obmedzujúce zariadenia ako hnacie motory. V dôsledku tohto výrobcovia motorov používajú rovnaký motor ako hnací motor pre pomocné úlohy, a preto sa uplatňujú rovnaké limitné hodnoty emisií. Pripúšťa sa to v nariadení USA č. 40CFR1042, v ktorom sa uplatňujú rovnaké limitné hodnoty emisií pre pohonné i pre pomocné motory.

POSTUP

Názov	Emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov		
Referenčné čísla	COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD)		
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 12.11.2014		
Výbor, ktorý predložil stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	IMCO 12.11.2014		
Spravodajca dátum vymenovania	Jiří Pospíšil 5.11.2014		
Prerokovanie vo výbore	24.3.2015	7.5.2015	22.6.2015
Dátum prijatia	23.6.2015		
Výsledok záverečného hlasovania:	+: -: 0:	31 2 4	
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Marlene Mizzi, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Kaja Kallas, Emma McClarkin, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Lambert van Nistelrooij		

POSTUP

Názov	Emisné limity a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov
Referenčné čísla	COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD)
Dátum predloženia v EP	25.9.2014
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 12.11.2014
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	IMCO 12.11.2014
Spravodajcovia dátum vymenovania	Elisabetta Gardini 10.2.2015
Prerokovanie vo výbore	26.5.2015
Dátum prijatia	15.9.2015
Výsledok záverečného hlasovania	+: 64 -: 3 0: 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Cristian-Silviu Buşoi, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Josu Juaristi Abaunz, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Estefanía Torres Martínez, Nils Torvalds, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Paul Brannen, Nicola Caputo, Elena Gentile, Adam Gierek, Martin Häusling, Krzysztof Hetman, Jan Huitema, Jean-François Jalkh, Mairead McGuinness, James Nicholson, Bart Staes
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Ashley Fox, Anja Hazekamp, Stefano Maullu

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

64	+
ALDE:	Catherine Bearder, José Inácio Faria, Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Frédérique Ries, Nils Torvalds
ECR:	Jørn Dohrmann, Ian Duncan, Ashley Fox, Julie Girling, James Nicholson, Bolesław G. Piecha, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Josu Juaristi Abaunz, Kateřina Konečná, Estefanía Torres Martínez
NI/	Zoltán Balczó
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Angélique Delahaye, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Krzysztof Hetman, György Hölvényi, Giovanni La Via, Peter Liese, Stefano Maullu, Mairead McGuinness, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Dubravka Šuica
S&D:	Simona Bonafè, Paul Brannen, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Iratxe García Pérez, Elena Gentile, Adam Gierek, Matthias Groote, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE:	Margrete Auken, Bas Eickhout, Martin Häusling, Benedek Jávor, Bart Staes

3	-
ENF:	Mireille D'Ornano, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

0	0
---	---

Vysvetlivky k symbolom:

+ : hlasovali za
- : proti
0 : zdržali sa