



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind cerințele referitoare la limitele emisiilor și omologarea de tip pentru motoarele
cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Contextul general

Echipamentele mobile fără destinație rutieră (NRMM) acoperă o gamă largă de motoare cu combustie instalate pe diverse mașini, de la echipamente portabile de mici dimensiuni, utilaje de construcție și grupuri electrogene, la automotoare, locomotive și nave de navigație interioară. Aceste motoare contribuie în mod semnificativ la poluarea aerului și sunt responsabile pentru aproximativ 15% din emisiile de oxizi de azot (NO_x) și 5% din emisiile de particule (PM) înregistrate la nivelul UE.

Limitele de emisii pentru aceste motoare sunt prevăzute în Directiva 97/68/CE. Această directivă a fost modificată în mod repetat, însă mai multe revizuirii tehnice au concluzionat că legislația în forma actuală are lacune. Domeniul de aplicare este excesiv de restrictiv deoarece exclude anumite categorii de motoare. Ultima dată când s-au introdus noi etape de emisii a fost la modificarea directivei în 2004, iar acestea nu mai reflectă starea actuală a tehnologiei. În plus, există o discrepanță între limitele de emisie pentru anumite categorii de motoare.

În sfârșit, există probe recente de netăgăduit privind efectele adverse asupra sănătății ale emisiilor la evacuare provenind de la motoarele diesel și, în special, privind particulele (de ex. funinginea produsă de motoarele diesel). Una dintre cele mai importante constatări este faptul că dimensiunea particulelor reprezintă un factor esențial care influențează efectele observate asupra sănătății. Această problemă poate fi soluționată numai prin intermediul valorilor limită, care au la bază numărul de particule (de ex. limita PN). Prin urmare, în conformitate cu ultimele descoperiri din domeniul rutier, s-a constatat că introducerea unei noi etape de emisii (Etapa V), care ar viza limitele numărului de particule în plus față de limitele masei de particule, este adecvată pentru cele mai importante categorii de motoare.

• Motivele și obiectivele propunerii

Propunerea are ca obiectiv protejarea sănătății umane și a mediului, precum și asigurarea unei funcționări corespunzătoare a pieței interne de motoare pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (NRMM). Aceasta urmărește, de asemenea, abordarea subiectelor de competitivitate și conformitate.

Conform politicii UE privind calitatea aerului, obiectivul este de a reduce treptat emisiile provenind de la noile motoare introduse pe piață și, prin aceasta, de a le înlocui în timp pe cele vechi și mai poluante. Rezultatul preconizat este o reducere globală semnificativă a emisiilor, însă reducerea pe fiecare categorie de motoare va varia în funcție de cât de stringente sunt deja în prezent cerințele specifice.

De asemenea, se estimează că propunerea va diminua presiunea exercitată asupra statelor membre de a lua măsuri suplimentare de reglementare care ar putea afecta piața internă. În sfârșit, propunerea urmărește îndepărtarea obstacolelor în fața comerțului extern prin reguli armonizate și prin reducerea barierelor de reglementare care rezultă în urma unor cerințe divergente privind emisiile. În special în vederea apropierei cerințelor de la nivelul UE și SUA.

În sfârșit, propunerea contribuie la competitivitatea sectorului industrial european prin simplificarea legislației existente privind omologarea de tip a vehiculelor, îmbunătățirea transparenței și diminuarea poverii administrative.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii**

Cerințele actuale privind emisiile pentru motoarele NRMM sunt reglementate de Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de particule provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1).”

Proiectul de propunere, precum și actele aferente de punere în aplicare și actele delegate vor fi transpuse în și vor îmbunătăți cerințele existente prevăzute în actul menționat mai sus, în urma unei revizuirii tehnice care va decide asupra numărului de lacune importante. Comparativ cu legislația existentă, propunerea de regulament:

- va introduce noi limite de emisii care să reflecte progresul tehnologic și politicile UE din domeniul rutier, în vederea atingerii obiectivelor europene privind calitatea aerului;
- va extinde domeniul de aplicare în vederea îmbunătățirii armonizării pieței (la nivelul UE și la nivel internațional) și a minimizării riscului de denaturare a mecanismelor pieței;
- va introduce măsuri în vederea simplificării procedurilor administrative și a îmbunătățirii executării, inclusiv a condițiilor pentru o mai bună supraveghere a pieței.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Inițiativa în cauză are scopul de a îmbunătăți protecția mediului prin actualizarea limitelor de emisie existente și prin extinderea domeniului lor de aplicare, dacă este cazul. În același timp, are scopul de a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței unice, eliminând totodată poverile necesare asupra companiilor care operează pe această piață și la nivel internațional. Prin urmare, acesta este în conformitate cu strategia Europa 2020 și complet aliniată cu strategia UE pentru dezvoltare durabilă.

În acest context, inițiativa în cauză are legătură cu următoarele politici și obiective mai specifice:

- Al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu¹ al UE, care propune atingerea unor „niveluri de calitate a aerului care să nu genereze un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului sau riscuri pentru sănătatea umană și mediu”.
- Strategia tematică privind poluarea aerului², care asigură un cadru cuprinzător de politică comunitară în vederea reducerii impactului negativ al poluării aerului asupra sănătății umane și asupra mediului până în 2020.
- Directiva 2001/81/CE privind plafoanele naționale de emisie, care stabilește limite cu caracter juridic obligatoriu pentru emisiile totale permise la nivel de stat european pentru mai mulți poluanți atmosferici. Conform datelor oficiale raportate în baza directivei menționate anterior, 12 state membre au depășit aceste limite în 2010 și, deși s-au înregistrat anumite îmbunătățiri, problemele de conformitate vor persista probabil.
- Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător, care prevede limite cu caracter juridic obligatoriu pentru concentrațiile majorității

¹ Decizia nr. 1600/2002/CE din 22 iulie 2002;

² COM(2005)446 din 21 septembrie 2005.

poluanților atmosferici, cum ar fi particulele și dioxidul de azot, prezenți în aerul exterior.

- Cartea albă din 2011 în domeniul transporturilor³, în special cu privire la un mod mai curat de transport rutier și pe căile navigabile interioare.

Adoptarea unor cerințe mai stricte pentru motoarele cu ardere internă instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră ar influența în mod favorabil îndeplinirea obiectivelor tuturor politicilor menționate anterior.

În sfârșit, propunerea are legătură și cu actualizarea din 2012 a politicii industriale⁴ și ar putea avea o contribuție importantă la armonizarea tehnică în contextul negocierilor comerciale dintre UE și Statele Unite (TTIP).

2 CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

• Consultarea părților interesate

Metodele de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

În procesul de elaborare a propunerii, Comisia a consultat părțile interesate în diferite moduri:

- A existat o consultare publică pe internet, care a acoperit toate aspectele propunerii. S-au primit răspunsuri din partea autorităților naționale și regionale ale statelor membre UE (ministere, agenții), a asociațiilor profesionale, companiilor industriale, organizațiilor neguvernamentale și partenerilor sociali.
- În completarea consultării publice pe internet, la 14 februarie 2013, la Bruxelles, s-a organizat o audiere a părților interesate, la care au fost prezenți 80 de participanți.
- În contextul studiilor de evaluare a impactului organizate în trecut de consultanții externi, părțile interesate au fost invitate să contribuie și să trimită observații.
- Propunerea a fost dezbătută în cadrul mai multor întâlniri ale Grupului de Experți al Comisiei privind emisiile utilajelor (GEME), care reunește reprezentanți ai industriei, ONG-uri, precum și reprezentanți ai statelor membre și reprezentanți ai Comisiei.

Sinteza răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

S-a organizat o consultare publică, demarată la 15 ianuarie 2013 și încheiată la 8 aprilie 2013 (o durată de 12 săptămâni). În acest sens, s-a creat o pagină web dedicată pentru consultare⁵, iar serviciile Comisiei au elaborat un document de consultare de 15 pagini, care evidențiază principalele probleme, rezultatele studiului și măsurile de acțiune posibile. S-au primit în total 69 de răspunsuri.

În anexa II la raportul privind evaluarea impactului se regăsește o analiză detaliată a rezultatelor, iar răspunsurile individuale pot fi vizualizate pe pagina web de consultare.

• Obținerea și utilizarea expertizei

Domenii științifice/de expertiză vizate

³ COM (2011)144 din 28 martie 2011.

⁴ COM (2012)582 din 10 octombrie 2012.

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

Propunerea a necesitat evaluarea unor opțiuni de politică diferite, ca și a impacturilor asociate de ordin economic, social și de mediu.

Metodologia utilizată

Comisia a realizat diverse studii și a consultat în mod regulat părțile interesate în ceea ce privește fezabilitatea noilor valori limită și necesitatea de a include etape noi pentru emisiile la evacuare în baza progreselor tehnice. Evaluarea impactului are la bază următoarele studii externe ⁶:

- O revizuire tehnică a directivei, depusă în două părți, de către Centrul Comun de Cercetare (JRC), care include în partea întâi o prezentare generală a inventarelor de emisii pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră. Partea a doua se axează, printre altele, pe motoarele cu aprindere prin scânteie (motoare mici pe benzină și motoare de snowmobile) și analizează, printre altele, inventarele de emisii și vânzările de echipamente de construcții și agricole.
- Un studiu de evaluare a impactului realizat de ARCADIS N.V. evaluează impactul opțiunilor strategice elaborate în revizuirea tehnică a Centrului Comun de Cercetare (JRC). Un studiu complementar realizat de aceiași contractanți a vizat în special impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii (IMM). În afara impactului social și economic, în cadrul acestui studiu s-a evaluat și impactul asupra mediului și asupra sănătății.
- Un studiu realizat de Risk & Policy Analysis (RPA) și Arcadis evaluează contribuția actuală a sectorului echipamentelor mobile fără destinație rutieră la emisiile de gaze cu efect de seră. Acest studiu examinează și fezabilitatea extinderii limitelor de emisii pentru motoarele cu turație variabilă pentru a acoperi și motoarele cu turație constantă și ia în considerare opțiunea de aliniere a valorilor limită ale emisiilor la evacuare cu valorile din Statele Unite.
- Studiul PANTEIA⁷ comandat de DG Mobilitate și Transporturi (DG MOVE) analizează situația din sectoarele navigației pe căi navigabile interioare și evaluează măsurile specifice pentru reducerea emisiilor provenind din transportul pe căi navigabile interioare.

Lucrările de evaluare a impactului au fost urmărite și informate de un grup de conducere intra-servicii, care s-a reunit de patru ori în 2013. Toate serviciile relevante ale Comisiei au fost invitate să participe la acest grup. JRC a sprijinit lucrările analitice printr-un proiect de cercetare cu privire la efectele limitelor de particule (PN) pentru anumite categorii de motoare.

Mijloacele utilizate pentru a face publice concluziile experților

Rapoartele studiilor menționate anterior sunt disponibile pe site-ul DG Întreprinderi și Industrie.

• Evaluarea impactului

S-au analizat în detaliu trei opțiuni strategice: Fiecare dintre acestea cuprinde mai multe sub-opțiuni pentru categoriile de motoare și aplicații care fac deja obiectul

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

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

legislației UE privind echipamentele mobile fără destinație rutieră și pentru cele care ar intra sub incidența acesteia pe viitor. Alături de scenariul de statu-quo al politicilor, aceste opțiuni sunt:

Opțiunea 2: Alinierea la standardele Statelor Unite în ceea ce privește domeniul de aplicare și valorile limită.

Opțiunea 3: Un pas în direcția obiectivului sectorului rutier, pentru cele mai relevante surse de emisii.

Opțiunea 4: Obiectiv extins prin stabilirea unor dispoziții de monitorizare avansată.

Cu toate acestea, s-a luat deja în considerare proiectul analitic conform căruia alegerea preferată ar fi o combinație de elemente de la diferite opțiuni. Analiza costurilor și a beneficiilor a fost efectuată în module individuale care permit regruparea elementelor.

S-au luat în considerare opțiunile nelegislative (de ex. un acord voluntar cu industria), însă analiza inițială a concluzionat că o astfel de abordare nu ar fi adecvată pentru atingerea obiectivelor inițiativei. Această decizie se bazează pe considerentul că este probabil ca limitele de emisie pentru motoarele echipamentelor mobile fără destinație rutieră să nu fie eficiente și să nu poată garanta condiții de concurență echitabile pentru toți operatorii economici cu excepția cazului în care acestea sunt obligatorii din punct de vedere juridic.

Evaluarea impactului a fost acceptată de Comitetul de evaluare a impactului în urma prezentării sale de la 20 noiembrie 2013.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

• Rezumatul acțiunii propuse

Propunerea reprezintă o actualizare importantă a sistemului de omologare de tip a motoarelor echipamentelor mobile fără destinație rutieră în privința cerințelor tehnice privind emisiile prin adoptarea unor niveluri mai stricte, precum și prin introducerea „abordării cu separarea nivelurilor”.

Prin intermediul actelor delegate prevăzute în propunere, noul act va defini într-o manieră detaliată noile cerințe obligatorii referitoare la limitele emisiilor motoarelor din Etapa V. În special, actele delegate adoptate în temeiul propunerii vor include, printre altele:

- cerințele tehnice detaliate ale ciclurilor de încercare;
- procedurile de încercare tehnică și măsurare;
- aranjamente și cerințe detaliate privind excepțiile acordate în temeiul prezentului regulament;
- dispoziții detaliate privind procedurile de omologare de tip.

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii este articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

• Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică deoarece propunerea nu este de competență exclusivă a Uniunii.

Deoarece prezenta propunere implică modificări ale legislație UE existente, numai UE se poate ocupa efectiv de aceste probleme. În plus, obiectivele propunerii nu pot fi realizate în măsură suficientă prin acțiuni întreprinse de către statele membre.

Este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a evita apariția obstacolelor pe piața unică, în special în domeniul motoarelor echipamentelor mobile fără destinație rutieră, și datorită naturii transnaționale a poluării atmosferice. Deși efectele principalilor poluanți atmosferici sunt mai grave în apropierea sursei, efectele asupra calității aerului nu se limitează la nivel local, iar poluarea transfrontalieră este o problemă gravă de mediu care poate face ca soluțiile naționale să devină inefficiente. Pentru a soluționa această problemă a poluării aerului, sunt necesare eforturi concertate la nivelul UE.

Stabilirea unor limite de emisii și a unor proceduri de omologare la nivel național ar putea avea ca rezultat un amestec de 28 de regimuri diferite, ceea ce ar constitui un obstacol important în calea comerțului intra-UE. Mai mult, aceasta ar putea impune o povară administrativă și financiară semnificativă asupra producătorilor care sunt activi pe mai multe piețe. Prin urmare, obiectivele inițiativei în cauză nu pot fi îndeplinite fără o acțiune la nivelul UE.

În sfârșit, se estimează că o abordare armonizată la nivelul UE reprezintă cea mai eficientă cale din punct de vedere al costurilor prin care producătorii și utilizatorii finali pot reduce emisiile.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

• **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive.

Așa cum se arată în evaluarea de impact, propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și în același timp oferă un nivel ridicat al siguranței publice și al protecției mediului.

Simplificarea cadrului de reglementare va contribui semnificativ la reducerea costurilor administrative pentru autoritățile naționale și pentru industria de profil.

• **Alegerea instrumentelor**

Instrumentele propuse: regulament.

Alte instrumente nu ar fi adecvate din motivele de mai jos.

Directiva 97/68/CE a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori. Din motive care țin de claritate, predictibilitate, coerență logică și simplificare, Comisia propune înlocuirea Directivei 97/68/CE printr-un regulament și un număr redus de acte delegate și de punere în aplicare.

În plus, utilizarea unui regulament garantează că dispozițiile aferente sunt direct aplicabile producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice și că pot fi actualizate mult mai rapid și mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresele tehnice.

Propunerea folosește „abordarea cu separarea nivelurilor”, care este deja folosită în alte acte legislative în domeniul omologării UE de tip a autovehiculelor. Această abordare prevede un proces legislativ în două etape:

- în primul rând, Parlamentul European și Consiliul vor stabili dispoziții fundamentale printr-un regulament bazat pe articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prin intermediul procedurii legislative ordinare;
- în al doilea rând, specificațiile tehnice de implementare a dispozițiilor fundamentale vor fi stabilite prin acte delegate adoptate de către Comisie în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Costurile asociate elaborării unei baze de date electronice pentru schimbul de informații de omologare au fost deja evaluate în cadrul unui studiu de fezabilitate⁸ comandat de CEE-ONU în iunie 2006, iar pentru mașini există deja la nivelul UE un sistem european de schimb de informații privind omologarea de tip (ETAES).

Deși studiul de fezabilitate nu a fost realizat pe o bază de date disponibilă public, se poate presupune că evaluarea de cost oferă o indicație valabilă a costurilor implicate.

Studiul a estimat costuri inițiale între 50 000 și 150 000 de euro și costuri de exploatare între 5 000 și 15 000 de euro pe lună, în funcție de durata contractului cu furnizorul de servicii. Sume cuprinse între limite lunare similare sunt furnizate pentru funcționarea unui serviciu de asistență, dacă este cazul.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

• Simularea, etapa-pilot și perioada de tranziție

Propunerea prevede perioade de tranziție generale și specifice pentru a acorda suficient timp de pregătire producătorilor de motoare și echipamente, precum și administrațiilor.

În vederea realizării tranziției de la standardele actuale privind emisiile la noua etapă de emisii, se propune o nouă schemă de tranziție, care este vizibil mai simplă din punct de vedere administrativ pentru producătorii de motoare și echipamente, reducând totodată în mod substanțial povara asupra autorităților naționale de omologare.

În ceea ce privește monitorizarea performanței motoarelor privind emisiile în timpul funcționării, se propun programe-pilot în vederea elaborării unor proceduri de încercare corespunzătoare.

• Simplificarea

Propunerea prevede o simplificare a legislației.

Se va abroga o directivă extrem de complexă privind emisiile motoarelor echipamentelor mobile fără destinație rutieră, conținând 15 anexe, care a fost modificată de opt ori fără reformare.

Prezenta propunere asigură simplificarea procedurilor administrative pentru autoritățile publice. Propunerea este inclusă în programul permanent al Comisiei de actualizare și simplificare a acquis-ului comunitar și în programul său legislativ de lucru cu referința 2010/ENTR/001.

⁸ Studiul de fezabilitate Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA), T-Systems 2006

- **Abrogarea legislației în vigoare**

Adoptarea propunerii va conduce la abrogarea legislației existente.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus are relevanță pentru SEE și, prin urmare, trebuie extins la Spațiul Economic European.

2014/0268 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind cerințele referitoare la limitele emisiilor și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁹,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară¹⁰,
întrucât:

- (1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest sens, prin Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹ s-au stabilit măsuri pentru reducerea poluării atmosferice la motoarele care urmează a fi instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră. Este adecvat să se depună eforturi în vederea dezvoltării și funcționării pieței interne a Uniunii.
- (2) Piața internă ar trebui să se bazeze pe norme transparente, simple și coerente, care să asigure siguranță și claritate juridică și de care să poată beneficia întreprinderile și consumatorii deopotrivă.
- (3) În vederea simplificării și accelerării adoptării sale, s-a introdus o nouă abordare de reglementare în ceea ce privește legislația comunitară privind omologarea motoarelor. Prin urmare, legislatorul stabilește regulile și principiile fundamentale și autorizează

⁹ JO L ...

¹⁰ JO L ...

¹¹ Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de particule provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1).

Comisia să adopte acte delegate privind detaliile tehnice suplimentare. În ceea ce privește cerințele de fond, prezentul regulament ar trebui, prin urmare, să stabilească numai cerințele fundamentale privind emisiile de gaze poluante și de particule poluante și să confere Comisiei competența de a adopta specificațiile tehnice din actele delegate.

- (4) Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹² a stabilit deja un cadru de reglementare pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere. Datorită similitudinii domeniilor și experienței pozitive ce derivă din aplicarea Regulamentului (EU) nr. 167/2013, multe dintre drepturile și obligațiile prevăzute de acest regulament trebuie să fie luate în considerare în ceea ce privește echipamentele fără destinație rutieră. Cu toate acestea, este esențial să se adopte un set distinct de reguli pentru a lua în calcul în întregime cerințele specifice referitoare la motoarele care urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră.
- (5) Prezentul regulament trebuie să conțină cerințe de fond referitoare la limitele emisiilor și procedurile de omologare UE de tip pentru motoarele cu ardere internă ce urmează a fi instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră. Principalele elemente ale cerințelor relevante ale prezentului regulament se bazează pe rezultatele evaluării de impact din 20 noiembrie 2013 efectuate de Comisie, în cadrul căreia au fost analizate diferite opțiuni prin compararea avantajelor și dezavantajelor posibile din punct de vedere economic și ecologic, precum și din punctul de vedere al siguranței și al aspectelor sociale. În respectiva evaluare, au fost abordate atât aspectele calitative, cât și cele cantitative. După compararea diferitelor opțiuni, opțiunile preferate au fost identificate și au fost selectate pentru a forma fundamentul prezentului regulament.
- (6) Prezentul regulament urmărește să instituie reguli armonizate pentru omologarea UE de tip a motoarelor cu ardere internă ce urmează a fi instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră, cu scopul de a asigura funcționarea pieței interne. În acest scop, trebuie să se stabilească noi limite de emisii care să reflecte progresele tehnologice și să asigure convergența cu politicile Uniunii în sectorul rutier, în vederea îndeplinirii obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului și a reducerii emisiilor provenite de la echipamentele mobile fără destinație rutieră, rezultând astfel un nivel mai proporțional al emisiilor acestor echipamente în raport cu emisiile vehiculelor rutiere. Domeniul de aplicare al legislației comunitare din acest sector ar trebui extins în vederea îmbunătățirii armonizării pieței la nivelul UE și la nivel internațional și a minimizării riscului de denaturare a mecanismelor pieței. În plus, prezentul regulament urmărește simplificarea cadrului juridic actual, inclusiv măsurile pentru simplificarea procedurilor administrative, și îmbunătățirea condițiilor generale de punere în aplicare, în special prin consolidarea reglementărilor privind supravegherea pieței.
- (7) Cerințele privind motoarele echipamentelor fără destinație rutieră și motoarele secundare pentru vehiculele destinate transportului de persoane și mărfuri trebuie să respecte principiile prevăzute în Comunicarea Comisiei din 5 iunie 2002 intitulată „Planul de acțiune «Simplificarea și ameliorarea mediului de reglementare»”.

¹²

Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p.1).

- (8) Al șaptelea Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu, adoptat prin Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹³ reiterează faptul că Uniunea a convenit să atingă niveluri ale calității aerului care nu provoacă impacturi negative semnificative și riscuri asupra sănătății umane și a mediului. Legislația Uniunii a stabilit limite de emisii adecvate privind calitatea aerului în vederea protejării sănătății umane și a persoanelor sensibile, în mod special, precum și cu privire la plafoanele naționale de emisii¹⁴. Ca urmare a Comunicării sale din 4 mai 2001, prin care a fost stabilit programul „Aer curat pentru Europa” (CAFE), Comisia a adoptat o altă Comunicare la 21 septembrie 2005 intitulată „Strategie tematică privind poluarea aerului”. Una dintre concluziile strategiei tematice este aceea că, pentru a realiza obiectivele UE privind calitatea aerului, este necesară reducerea suplimentară a emisiilor provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodării și din sectoarele energetic, agricol și industrial. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la motoarele instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră (NRMM) ar trebui abordată în cadrul unei strategii globale. Limitele de emisii din Etapa V se numără printre măsurile care vizează reducerea emisiilor reale de poluanți atmosferici, precum particulele poluante și precursorii ozonului, cum ar fi oxizii de azot (NO_x) și hidrocarburile.
- (9) La 12 iunie 2012, Organizația Mondială a Sănătății (OMS), prin intermediul Agenției Internaționale de Cercetare în Domeniul Cancerului (IARC), a reclasificat emisiile de evaluare ale motoarelor diesel drept „cancerigene pentru om” (Grupa 1), pe baza unor dovezi suficiente care atestă faptul că expunerea la acestea este asociată unui risc ridicat de cancer pulmonar.
- (10) Îndeplinirea obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului necesită un efort continuu în vederea reducerii emisiilor provenite de la motoare. Din acest motiv, este necesar să li se furnizeze producătorilor informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii și să li se acorde o perioadă de timp adecvată pentru atingerea acestora și realizarea progreselor tehnice necesare.
- (11) Este important ca, la stabilirea limitelor emisiilor, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și a producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.
- (12) Emisiile provenind de la motoarele echipamentelor mobile fără destinație rutieră constituie o proporție semnificativă din totalul emisiilor de poluanți atmosferici nocivi generate de om. Motoarele responsabile pentru o contribuție semnificativă la poluarea aerului cu oxizi de azot (NO_x) și particule (PM) ar trebui să intre sub incidența noilor reglementări privind limitele emisiilor.
- (13) Comisia ar trebui să evalueze constant situația emisiilor care nu sunt reglementate în prezent și care survin drept consecință a utilizării pe scară mai largă a noilor compoziții ale carburanților, a tehnologiilor pentru motoare și a sistemelor de control a emisiilor. Dacă este cazul, Comisia ar trebui să înainteze o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reglementării acestor emisii.

¹³ Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2020 „O viață bună, în limitele planetei noastre” (JO L 354, 28.12.2013, p.171).

¹⁴ Decizia nr. 1600/2002/CE; Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p.1)

- (14) Este adecvat să se încurajeze introducerea vehiculelor alimentate cu carburanți alternativi, care pot produce emisii scăzute de NO_x și de particule. Astfel, valorile limită pentru totalul hidrocarburilor trebuie să fie adaptate pentru a lua în considerare emisiile de hidrocarburi nemetanice și de metan.
- (15) Pentru a asigura controlul emisiilor de particule poluante ultrafine (cu o dimensiune de 0,1 μm și chiar mai mici), Comisia ar trebui să fie autorizată să adopte o abordare în funcție de numărul de particule poluante emise, alături de abordarea utilizată în prezent în funcție de masa acestora. Abordarea în funcție de numărul de particule emise ar trebui să se bazeze pe rezultatele Programului de măsurare a particulelor (PMP) al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și să corespundă obiectivelor ambițioase care există în materie de mediu.
- (16) Pentru realizarea acestor obiective de mediu, este necesar să se menționeze posibilitatea ca limitele privind numărul de particule să reflecte cele mai înalte niveluri de performanță obținute în prezent cu filtrele de particule, utilizând cea mai bună tehnologie disponibilă.
- (17) Comisia ar trebui să adopte cicluri de încercare armonizate la nivel mondial în cadrul procedurilor de încercare care constituie baza regulamentelor privind emisiile în vederea omologării UE de tip. Ar trebui să se ia în calcul și aplicarea unor sisteme portabile de măsurare a emisiilor pentru monitorizarea emisiilor reale.
- (18) Pentru a controla mai bine emisiile reale și pentru a pregăti procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptată, într-un calendar adecvat, o metodologie de încercare pentru monitorizarea cerințelor de performanță privind emisiile, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor.
- (19) Funcționarea corectă a sistemului post-tratare, în special în cazul NO_x, reprezintă o cerință de bază pentru atingerea limitelor stabilite pentru emisiile poluante. În acest context, ar trebui introduse măsurile de garantare a operării corespunzătoare a sistemelor care au la bază utilizarea unui reactiv.
- (20) Ar trebui să se permită introducerea pe piață în statele membre a motoarelor care sunt în conformitate cu și intră în domeniul de aplicare al noilor reglementări privind limitele emisiilor și procedurile de omologare UE de tip; aceste motoare nu trebuie să facă obiectul altor cerințe naționale privind emisiile. Statele membre care acordă omologări ar trebui să întreprindă măsurile de verificare necesare pentru a asigura identificarea motoarelor produse conform fiecărei omologări UE de tip.
- (21) Trebuie acordat un număr limitat de scuturi pentru a sprijini nevoile specifice referitoare la forțele armate, constrângerile logistice privind aprovizionarea, încercarea la fața locului a prototipurilor și utilizarea echipamentelor în condiții atmosferice explozive.
- (22) Obligațiile autorităților naționale menționate în cadrul dispozițiilor privind supravegherea pieței ale prezentului regulament sunt mai specifice decât dispozițiile corespunzătoare ale Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵.
- (23) Pentru a se asigura că procedura de monitorizare a conformității producției, care reprezintă un element-cheie al sistemului de omologare UE de tip, a fost corect pusă în

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

aplicare și funcționează corespunzător, producătorii ar trebui să fie controlați periodic de autoritatea competentă desemnată sau de un serviciu tehnic calificat, desemnat în acest scop.

- (24) Uniunea este o parte contractantă la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”).
- (25) În consecință, regulamentele CEE-ONU și modificările acestora în favoarea cărora Uniunea a votat, în temeiul Deciziei 97/836/CE, ar trebui recunoscute ca echivalent al omologărilor UE de tip acordate în temeiul prezentului regulament. Prin urmare, ar trebui să se acorde Comisiei competențele necesare pentru adoptarea actelor delegate pentru a determina ce regulamente CEE-ONU se aplică omologărilor UE de tip.
- (26) Pentru a asigura condiții unitare de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶.
- (27) În vederea completării prezentului regulament cu dispoziții tehnice mai detaliate, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește familiile de motoare, modificarea neautorizată, monitorizarea performanței în ceea ce privește emisiile reale, încercările tehnice și procedurile de măsurare, conformitatea producției, livrarea separată a sistemelor de post-tratare la evacuare pentru motoare, motoare pentru încercare pe teren, motoare pentru utilizare în condiții atmosferice periculoase, echivalența omologărilor de tip, informații pentru producători și utilizatori finali, autoîncercare, standarde și evaluarea serviciilor tehnice, motoare cu alimentare pe bază de gaz completă sau parțială, măsurarea numărului de particule și cicluri de încercare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.
- (28) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficace, proporționale și disuasive.
- (29) Pentru a lua în considerare progresele tehnice în curs și ultimele descoperiri din domeniile cercetării și inovației, este adecvat să se identifice potențialul de reducere suplimentară a emisiilor poluante ale motoarelor instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră. Aceste evaluări ar trebui să se axeze pe acele categorii de motoare care sunt incluse pentru prima dată în domeniul de aplicare al prezentului regulament și pe acele categorii pentru care valorile limită ale emisiilor rămân neschimbate în temeiul prezentului regulament.
- (30) Din considerente de claritate, predictibilitate, raționalizare și simplificare, precum și pentru a reduce sarcinile pentru producătorii de motoare și echipamente, prezentul

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

regulament ar trebui să conțină un număr limitat de etape de punere în aplicare pentru introducerea unor noi niveluri ale emisiilor și a unor noi proceduri de omologare de tip. Definirea în timp util a cerințelor este esențială pentru a asigura o marjă de timp suficientă pentru ca producătorii să elaboreze, să încerce și să pună în aplicare soluții tehnice privind motoarele produse în serie și pentru ca producătorii și autoritățile de omologare din statele membre să instituie sistemele administrative necesare.

- (31) Directiva 97/68/CE a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori. Din motive care țin de claritate, predictibilitate, coerență logică și simplificare, Directiva 97/68/CE ar trebui înlocuită printr-un regulament și un număr redus de acte delegate și de punere în aplicare. Utilizarea unui regulament ar trebui să garanteze că dispozițiile în cauză sunt direct aplicabile producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice și că pot fi actualizate mult mai rapid și mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresele tehnice.
- (32) Ca urmare a aplicării noului sistem de reglementare pus în aplicare prin prezentul regulament, Directiva 97/68/CE ar trebui abrogată de la 1 ianuarie 2017. Această dată ar trebui să ofere industriei suficient timp pentru a se adapta la noile dispoziții prevăzute în prezentul regulament și la specificațiile tehnice și administrative ce urmează a fi stabilite prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.
- (33) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume de a stabili norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice referitoare la limitele de emisii și omologarea UE de tip a motoarelor ce urmează a fi instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește limitele emisiilor pentru poluanții gazeși și particule și cerințele administrative și tehnice privind omologarea UE de tip pentru toate tipurile și familiile de motoare prevăzute la articolul 2 alineatul (1).

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, cerințele de supraveghere a pieții pentru motoarele ce urmează a fi instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră, care fac obiectul omologării UE de tip.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică tuturor motoarelor prevăzute la articolul 4 care sunt sau urmează a fi instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră, cu excepția motoarelor destinate exportului în țările terțe.
2. Prezentul regulament nu se aplică motoarelor destinate următoarelor scopuri:
 - (a) propulsia vehiculelor, astfel cum a fost definită la punctul 13 de la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷;
 - (b) propulsia vehiculelor agricole și forestiere, astfel cum a fost definită la punctul 11 de la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013/CE al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸;
 - (c) echipamentele staționare;
 - (d) vasele maritime care necesită un certificat valabil de navigație sau siguranță;
 - (e) propulsia vaselor destinate căilor de navigație interioare cu o putere netă mai mică decât 37 kW;
 - (f) ambarcațiunile de agrement, astfel cum au fost definite în Directiva 2013/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹;
 - (g) aeronavele;
 - (h) orice vehicule de agrement, cu excepția snowmobilelor, vehiculelor pentru toate tipurile de teren (ATV) și vehiculelor „side-by-side” (SbS);
 - (i) vehiculele și echipamentele destinate utilizării exclusiv în competiții;
 - (j) modele sau replici la scară redusă ale vehiculelor sau echipamentelor, dacă aceste modele sau replici au o putere netă mai mică decât 19 kW.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „echipament mobil fără destinație rutieră” reprezintă orice utilaj mobil, echipament mobil sau vehicul cu sau fără caroserie sau roți, care nu este destinat transportului rutier de pasageri sau de mărfuri; acesta include echipamentul instalat pe șasiul vehiculelor destinate transportului rutier de pasageri sau de mărfuri;

¹⁷ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

¹⁸ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 02.03.2013, p.1).

¹⁹ Directiva 2013/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE (JO L 354, 28.12.2013, p. 90).

- (2) „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip sau o familie de motoare respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile din prezentul regulament;
- (3) „poluanți gazoși” reprezintă monoxidul de carbon (CO), hidrocarburile total (HC) și oxizii de azot (NO_x), ultimii fiind oxidul nitric (NO) și dioxidul de azot (NO₂), exprimați în echivalenți de dioxid de azot (NO₂);
- (4) „particule solide (PM)” înseamnă orice material colectat pe un anumit mediu de filtrare după diluarea cu aer filtrat a gazelor de evacuare, astfel încât temperatura să nu depășească 325 K (52 °C);
- (5) „numărul de particule (PN)” reprezintă numărul de particule solide cu diametrul mai mare decât 23 nm;
- (6) „motor” înseamnă un convertizor de energie, diferit de o turbină pe gaz, în care arderea combustibilului se produce într-un spațiu închis, generând gaze de expansiune care sunt folosite direct pentru furnizarea de putere mecanică, pentru care se poate acorda o omologare UE de tip; acesta include sistemul de control al emisiilor și interfața de comunicare (hardware și mesaje) între unitatea (unitățile) de comandă electronică a sistemului motorului (ECU) și orice alt sistem de propulsive sau unitate de comandă pentru vehicule necesare în vederea respectării dispozițiilor de la capitolele II și III;
- (7) „tip de motor” înseamnă o specificație pentru motoare care nu diferă în privința unor aspecte esențiale;
- (8) „familie de motoare” reprezintă o grupare de către producător a tipurilor de motoare, care, prin concepția lor, au caracteristici similare de emisie la evacuare și care respectă limitele de emisii aplicabile;
- (9) „motor prototip” înseamnă un tip de motor selectat dintr-o familie de motoare astfel încât caracteristicile sale în ceea ce privește emisiile să fie reprezentative pentru familia de motoare respectivă;
- (10) „motor cu aprindere prin compresie (CI)” reprezintă un motor care funcționează pe principiul aprinderii prin compresie;
- (11) „motor cu aprindere prin scânteie (SI)” reprezintă un motor care funcționează pe principiul aprinderii prin scânteie;
- (12) „motor cu dublă alimentare” înseamnă un motor care este proiectat să funcționeze simultan cu combustibil lichid și combustibil gazos, ambii combustibili fiind măsurați separat, cantitatea consumată dintr-un combustibil în raport cu celălalt combustibil putând varia în funcție de funcționarea motorului;
- (13) „motor cu un singur tip de alimentare” înseamnă un motor care nu este cu dublă alimentare, așa cum este acesta definit la alineatul (12);
- (14) „combustibil lichid” înseamnă un combustibil care există în stare lichidă în condiții ambientale standard²⁰;
- (15) „combustibil gazos” înseamnă orice tip de combustibil care este în întregime gazos în condiții ambientale standard²⁰;
- (16) „raport gaz/energie (GER)” înseamnă, în cazul unui motor cu dublă alimentare, conținutul energetic al combustibilului gazos împărțit la conținutul energetic al ambilor

²⁰ 298K, presiunea totală barometrică 101,3 kPa.

combustibili; în cazul motoarelor cu un sigur tip de alimentare, GER este 1 sau 0, în funcție de tipul de combustibil;

- (17) „motor cu turație variabilă” înseamnă un motor care nu funcționează la o turație constantă, așa cum este acesta definit la alineatul 18;
- (18) „motor cu turație constantă” înseamnă un motor a cărui omologare este limitată la funcționarea la o turație constantă, excluzând motoarele a căror funcție de turație constantă a regulatorului este eliminată sau dezactivată; un motor cu turație constantă poate fi prevăzut cu o caracteristică de funcționare la ralanti care poate fi utilizată la pornire sau la oprire; un motor cu turație constantă poate fi echipat cu un regulator, care poate fi setat la turații alternative atunci când motorul este oprit;
- (19) „funcționare la turație constantă” înseamnă funcționarea motorului cu un regulator care controlează automat cererea operatorului de a menține constantă turația motorului, chiar în condiții de modificare a sarcinii;
- (20) „motor SI portabil” reprezintă un motor SI care îndeplinește cel puțin una din următoarele cerințe:
 - (a) este utilizat într-un echipament care este purtat de operator în timpul executării funcției (funcțiilor) pentru care este conceput;
 - (b) este utilizat într-un echipament care funcționează în multiple poziții, cum ar fi cu susul în jos sau pe laterală în vederea executării funcției (funcțiilor) pentru care este conceput;
 - (c) motorul trebuie să fie utilizat într-un echipament a cărui greutate uscată combinată (echipament + motor) este mai mică de 20 de kilograme și care respectă cel puțin una din următoarele condiții:
 - (i) operatorul susține sau, în mod alternativ, cară echipamentul în timpul executării (funcției) funcțiilor sale;
 - (ii) operatorul asigură susținerea sau controlul echipamentului în timpul executării (funcției) funcțiilor sale;
 - (iii) este folosit pentru un generator sau o pompă;
- (21) „motor de propulsie” înseamnă un motor destinat furnizării directe sau indirecte a propulsiei pentru un tip de echipament mobil fără destinație rutieră, astfel cum este definit la alineatul (1);
- (22) „motor auxiliar” înseamnă un motor instalat sau destinat instalării pe sau într-un echipament mobil fără destinație rutieră, care nu este motor de propulsie;
- (23) „putere netă” înseamnă puterea motorului obținută pe un banc de încercare la capătul arborelui cotit, sau echivalentul acesteia, măsurat în conformitate cu metoda de măsurare a puterii motoarelor cu ardere internă prevăzută în Regulamentul CEE-ONU nr. 120 folosind un combustibil de referință prevăzut în articolul 24 alineatul (2);
- (24) „putere de referință” înseamnă puterea netă care este folosită pentru a determina valorile limită aplicabile ale emisiilor unui motor;
- (25) „putere netă nominală” înseamnă puterea netă a motorului astfel cum a fost specificată de constructor, la turație nominală;
- (26) „putere netă maximă” înseamnă cea mai mare valoare a puterii nete pe curba de putere în sarcină maximă nominală pentru un tip de motor;

- (27) „turație nominală” înseamnă turația motorului la care este livrată puterea nominală, conform declarației producătorului;
- (28) „data fabricației motorului” înseamnă data (exprimată în lună și an) la care motorul a trecut verificarea finală după ce a părăsit linia de producție și este gata de livrare sau de includere în stoc;
- (29) „perioadă de tranziție” înseamnă primele optsprezece luni de la data punerii în aplicare obligatorii a etapei V, prevăzute în articolul 17 alineatul (2);
- (30) „motor de tranziție” înseamnă un motor a cărui dată de fabricație este anterioară datei de introducere pe piață a motoarelor prevăzute la articolul 17 alineatul (2) și îndeplinește oricare dintre următoarele cerințe:
- (a) respectă cele mai recente limite ale emisiilor, definite în legislația aplicabilă, la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau
 - (b) nu a fost reglementat la nivelul Uniunii la data intrării în vigoare a prezentului regulament;
- (31) „data fabricației echipamentului” înseamnă anul indicat pe marcajul de reglementare al echipamentului sau, în absența marcajului obligatoriu, anul în care echipamentul trece verificarea finală după ce a părăsit linia de producție;
- (32) „vas de navigație interioară” înseamnă un vas ce cade sub incidența Directivei 2006/87/CE;
- (33) „grup electrogen” înseamnă un echipament mobil independent fără destinație rutieră care nu face parte dintr-un grup motopropulsor și a cărui destinație principală este de a produce energie electrică;
- (34) „echipamente staționare” se referă la echipamentele proiectate pentru a fi instalate într-un singur loc la prima utilizare și nu se intenționează deplasarea acestora, pe cale rutieră sau altfel, cu excepția expedierii de la locul de fabricație la locul primei instalări;
- (35) „instalat permanent” înseamnă prins cu bolțuri sau fixat efectiv prin alte mijloace, astfel încât să nu poată fi îndepărtat fără utilizarea unor scule sau a unui echipament special, de o fundație sau de un alt suport alternativ proiectat să permită funcționarea motorului într-un singur loc într-o clădire, structură, facilitate sau instalație;
- (36) „replică la scară redusă” înseamnă un model sau o replică de echipament sau vehicul care este fabricat la o scară mai mică decât originalul în scop recreațional;
- (37) „snowmobile” se referă la un echipament autopropulsat proiectat pentru deplasarea pe teren accidentat, în principal pe zăpadă, acționat prin șine care intră în contact cu zăpada și a cărui direcție este asigurată cu ajutorul unui schi sau a unor schiuri care intră în contact cu zăpada, având o masă maximă fără încărcătură, în funcționare, de 454 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianții, combustibilul, uneltele și conducătorul de 75 de kg, însă excluzând accesoriile opționale);
- (38) „vehicul pentru toate tipurile de teren (ATV)” înseamnă un vehicul motorizat, propulsat de un motor, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafețe nepavate, pe patru sau mai multe roți cu presiune redusă, având un scaun destinat susținerii șoferului sau un scaun destinat ocupării de către șofer și un scaun pentru maxim un pasager, precum și ghidon pentru direcționare;
- (39) „vehicul side-by-side (SbS)” înseamnă un vehicul autopropulsat, nearticulat, controlat de un operator, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafețe nepavate, pe patru sau

mai multe roți, având o masă minimă fără încărcătură, în stare de funcționare, de 300 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianții, combustibilul, uneltele și conducătorul de 75 de kg, însă excluzând accesoriile opționale) și o viteză nominală maximă de 25 km/h sau mai mare; în plus, este destinat transportului de persoane și/sau marfă și tractării sau împingerii de echipamente, este controlat cu ajutorul unui dispozitiv de comandă altul decât un ghidon, este destinat utilizării în scop recreațional sau utilitar și poate transporta maxim 6 persoane, inclusiv șoferul, așezate una lângă alta pe unul sau mai multe scaune care nu sunt de tip șa;

- (40) „automotor” se referă la un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roților proprii, fie indirect folosind roțile altor vehicule feroviare, puterea de tracțiune necesară pentru a se propulsa, care este proiectat în mod special pentru a transporta mărfuri sau pasageri, sau atât mărfuri, cât și pasageri, și nu este o locomotivă;
- (41) „locomotivă” se referă la un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roților proprii, fie indirect folosind roțile altor vehicule feroviare, puterea de tracțiune necesară pentru a se propulsa și pentru a propulsa alte vehicule feroviare care sunt proiectate pentru transportul de mărfuri, pasageri și alte echipamente, care nu este el însuși proiectat pentru sau destinat transportului de mărfuri sau pasageri (cu excepția persoanelor care operează locomotiva);
- (42) „vehicul feroviar auxiliar” se referă la un vehicul feroviar, astfel cum este definit acesta la alineatul (40) sau la o locomotivă, astfel cum este definită la alineatul (41), inclusiv, fără limitare, un vehicul feroviar destinat în special realizării de lucrări de întreținere sau construcție sau operațiuni de ridicare asociate liniilor de cale ferată sau altor elemente de infrastructură ale căilor ferate;
- (43) „vehicul feroviar” se referă la orice tip de echipament mobil fără destinație rutieră, care funcționează exclusiv pe liniile de cale ferată;
- (44) „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui motor, astfel cum este acesta definit la alineatul (6), pentru distribuție sau utilizare pe piața Uniunii, în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;
- (45) „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție a unui motor pe piața Uniunii, astfel cum este acesta definit la alineatul (6);
- (46) „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de autorizare sau de omologare UE de tip a motorului, de asigurarea conformității producției motorului și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieței pentru motoarele pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcție a unui motor supus procedurii de omologare;
- (47) „reprezentant al producătorului” se referă la orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și să acționeze în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;
- (48) „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piață un motor, astfel cum este acesta definit la alineatul (6), provenind dintr-o țară terță;

- (49) „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de distribuție, alta decât producătorul sau importatorul, care introduce pe piață un motor, astfel cum este acesta definit la alineatul (6);
- (50) „operator economic” înseamnă producătorul, astfel cum este acesta definit la alineatul (46), reprezentantul producătorului, astfel cum este acesta definit la alineatul (47), importatorul, astfel cum este acesta definit la alineatul (48), sau distribuitorul, astfel cum este acesta definit la alineatul (49);
- (51) „producător de echipamente originale (OEM)” înseamnă un producător de echipament mobil fără destinație rutieră;
- (52) „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de un stat membru și notificată Comisiei de către statul membru, responsabilă de toate aspectele omologării unui tip sau a unei familii de motoare, de procesul de autorizare, de eliberarea și, după caz, retragerea sau neacordarea certificatului de omologare, de legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre, de desemnarea serviciilor tehnice și de supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;
- (53) „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare a unui stat membru drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, care poate îndeplini ea însăși aceste funcții;
- (54) „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că motoarele puse la dispoziție pe piață respectă cerințele aplicabile stabilite în legislația de armonizare relevantă a Uniunii și că nu pun în pericol sănătatea sau mediul înconjurător sau orice alt aspect legat de protecția interesului public;
- (55) „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;
- (56) „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată în sau competentă pentru supravegherea pieței, controlul la frontieră sau introducerea pe piață într-un stat membru în ceea ce privește motoarele ce urmează a fi instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră;
- (57) „utilizator final” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, alta decât producătorul, OEM, importatorul sau distribuitorul, care este responsabilă cu exploatarea unui motor atunci când acesta este instalat într-un tip de echipament mobil fără destinație rutieră;
- (58) „document informativ” reprezintă documentul care prevede informațiile care trebuie să fie furnizate de către solicitant;
- (59) „dosar informativ” reprezintă întregul dosar sau fișier conținând date, desene, fotografii etc. furnizate de către solicitant serviciului tehnic sau autorității de omologare;
- (60) „dosar de omologare” reprezintă atât dosarul informativ, cât și rapoartele încercărilor sau alte documente pe care serviciul tehnic sau autoritatea de omologare le-au adăugat la dosarul informativ, pe perioada exercitării funcției;
- (61) „opisul dosarului de omologare” reprezintă documentul în care este prezentat conținutul dosarului de omologare, numerotat corespunzător sau marcat pentru identificarea clară a tuturor paginilor;

- (62) „strategie de invalidare” înseamnă o strategie de control al emisiilor care reduce eficiența controalelor emisiilor în cadrul unor condiții de mediu sau de funcționare ale motorului, întâlnite în timpul funcționării normale a echipamentului sau în afara procedurilor de încercare pentru omologarea UE de tip;
- (63) „sistem de limitare a emisiilor” reprezintă orice dispozitiv, sistem sau element de concepție care limitează sau reduce emisiile;
- (64) „sistem de alimentare cu carburant” reprezintă toate componentele care joacă un rol în măsurarea și amestecarea carburantului;
- (65) „unitate de control electronică” înseamnă dispozitivul electronic al unui motor, care face parte din sistemul de control al emisiilor și care folosește datele provenite de la senzorii motorului pentru a controla parametrii motorului;
- (66) „sistem de post-tratare a emisiilor la evacuare” se referă la un catalizator, un filtru de particule, un sistem deNOx, un filtru de particule deNOx combinat sau orice dispozitiv de reducere a emisiilor care face parte dintr-un sistem de control al emisiilor, însă este instalat în aval de supapele de evacuare ale motorului, cu excepția sistemului de recirculare a gazelor de evacuare (EGR) și a turbocompressoarelor;
- (67) „recircularea gazelor de evacuare (EGR)” se referă la o tehnologie care face parte din sistemul de control al emisiilor și care reduce emisiile prin redirectionarea gazelor de evacuare eliminate din camera(ele) de ardere înapoi către motor pentru a fi amestecate cu aerul de admisie înaintea sau în timpul arderii, cu excepția cazului în care se utilizează temporizarea supapei pentru a crește cantitatea de gaze de evacuare din camera (ele) de ardere amestecate cu aerul de admisie înainte sau în timpul arderii;
- (68) „modificare neautorizată” înseamnă inactivarea, ajustarea sau modificarea sistemului de control al emisiilor al unui motor, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale respectivelor sisteme, care conduce, intenționat sau nu, la scăderea performanței motorului în ceea ce privește emisiile;
- (69) „ciclu de încercare” înseamnă o secvență de puncte de încercare, fiecare cu o turație și un cuplu definite, care trebuie urmate de motor la încercarea în regim stabilizat sau în condiții de funcționare tranzitorii.
- (70) „ciclu de încercare în regim stabilizat” înseamnă un ciclu de încercare în cadrul căruia turația și cuplul motorului sunt menținute la un set definit de valori constante din punct de vedere nominal. Ciclurile de încercare în regim stabilizat reprezintă încercări în mod discontinuu sau încercări modale în mod continuu;
- (71) „ciclu de încercare în regim tranzitoriu” înseamnă un ciclu de încercare cu o secvență de turație normalizată și cu valori ale cuplului care variază la fiecare secundă în funcție de timp;
- (72) „încercare internă” înseamnă o încercare efectuată în propriile spații amenajate ale producătorului, înregistrarea rezultatelor încercării și prezentarea unui raport cuprinzând concluziile către autoritatea competentă în materie de omologare de către un producător care a fost desemnat drept serviciu tehnic pentru evaluarea respectării anumitor cerințe;
- (73) „carter” înseamnă spațiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;

- (74) „regenerare” înseamnă un eveniment în timpul căruia nivelurile de emisie se modifică în timp ce performanța post-tratare este restabilită prin construcție, clasificată ca regenerare continuă sau regenerare ocazională (periodică);
- (75) „perioadă de durabilitate a emisiilor” se referă la numărul de ore folosit pentru a determina factorii de deteriorare”;
- (76) „factori de deteriorare” se referă la un set de factori care indică relația dintre emisiile de la începutul și de la sfârșitul perioadei de durabilitate a emisiilor;
- (77) „încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, efectuate pentru a demonstra nivelul de performanță al unui motor în vederea sprijinirii procesului decizional, fără a necesita utilizarea unui motor fizic;
- (78) „aplicație cu turație intermediară” înseamnă o aplicație pentru motoare SI, alta decât motoarele SI portabile în care motorul instalat este proiectat pentru utilizare la turații semnificativ inferioare valorii de 3 600 rpm;
- (79) „aplicație cu turație nominală” înseamnă o aplicație pentru motoare SI, alta decât motoarele SI portabile în care motorul instalat este proiectat pentru utilizare la o turație nominală de 3 600 rpm sau mai mare.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 privind definirea specificațiilor tehnice detaliate ale definițiilor de la alineatele (7), (8), (19), (27), (74) și (76). Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 4

Categoriile de motoare

În sensul prezentului regulament, sunt valabile următoarele categorii de motoare, divizate în următoarele subcategorii, conform dispozițiilor din anexa I:

(1) „Categoría NRE”, care cuprinde:

- (a) motoare pentru echipamente mobile fără destinație rutieră destinate și adecvate pentru a se deplasa sau pentru a fi deplasate pe căi rutiere sau altfel care nu sunt excluse conform articolului 2 alineatul (2) și nu sunt incluse în niciuna dintre categoriile prevăzute la alineatele (2) - (10);
- (b) motoare având o putere de referință de mai puțin de 560 kW utilizate în locul motoarelor din categoriile IWP, RLL sau RLR;

(2) „Categoría NRG”, care cuprinde motoare cu o putere de referință mai mare decât 560 kW, destinate exclusiv utilizării în grupuri electrogene;

Motoarele pentru grupuri electrogene, altele decât cele care prezintă caracteristicile prevăzute în primul paragraf, sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora.

(3) „Categoría NRSh”, care cuprinde motoare SI portabile, cu o putere de referință mai mică decât 19 kW, destinate exclusiv utilizării pe echipamente portabile;

(4) „Categoría NRS”, care cuprinde motoare SI cu o putere de referință mai mică decât 56 kW, care nu sunt incluse în categoria NRSh;

(5) „Categoría IWP”, care cuprinde:

- (a) motoare destinate exclusiv utilizării pe vasele pentru navigație interioară, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora, cu o putere de referință mai mare decât sau egală cu 37 kW;
- (b) motoare cu o putere de referință mai mare decât 560 kW, utilizate în locul motoarelor din categoria IWP, cu condiția respectării cerințelor prevăzute la articolul 23 alineatul (8);

(6) „Categoria IWA”, care cuprinde motoare destinate exclusiv utilizării pe vasele pentru navigație interioară, pentru scopuri auxiliare sau destinate unor scopuri auxiliare, cu o putere de referință netă mai mare decât 560 kW;

Motoarele auxiliare destinate vaselor pentru navigație interioară, altele decât cele care prezintă caracteristicile prevăzute la primul paragraf, sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora;

(7) „Categoria RLL”, care cuprinde motoare destinate exclusiv utilizării pe locomotive, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;

(8) „Categoria RLR”, care cuprinde motoare destinate exclusiv utilizării pe automotoare, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;

(9) „Categoria SMB”, care cuprinde motoare SI destinate exclusiv utilizării pe snowmobile.

Motoarele pentru snowmobile, altele decât cele care prezintă caracteristicile prevăzute în primul paragraf, sunt incluse în categoria NRE;

(10) „Categoria ATS”, care cuprinde motoare SI destinate exclusiv utilizării pe vehicule pentru toate tipurile de teren și vehicule „side-by-side” (ATV și SbS).

Motoarele pentru ATV și SbS, altele decât cele care prezintă caracteristicile prevăzute la primul paragraf, sunt incluse în categoria NRE.

Un motor dintr-o anumită categorie, destinat utilizării în aplicații cu turație variabilă, poate fi folosit în locul unui motor din aceeași categorie destinat utilizării în aplicații cu turație constantă. Motoarele cu turație variabilă din categoria IWP folosite în aplicații cu turație constantă trebuie să respecte și cerințele prevăzute la articolul 23 alineatul (7) sau la articolul 23 alineatul (8), după cum este cazul.

Motoarele pentru vehiculele feroviare auxiliare și motoarele auxiliare pentru automotoare sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5

Obligațiile statelor membre

1. Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare competente în materie de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței competente în

materie de supraveghere a pieței în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre notifică Comisia cu privire la instituirea și desemnarea autorităților în cauză.

2. Notificarea cu privire la autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței cuprinde denumirile acestora, adresa, inclusiv adresa electronică și domeniul de competență ale autorităților respective. Comisia publică pe site-ul său o listă cuprinzând autoritățile de omologare, precum și detalii cu privire la acestea.
3. Statele membre permit numai introducerea pe piață a motoarelor care fac obiectul unei omologări UE de tip acordate în conformitate cu prezentul regulament, fie că acestea sunt sau nu instalate pe echipamentele mobile.

Statele membre permit numai introducerea pe piață a utilajelor pe care sunt instalate motoare care fac obiectul unei omologări UE de tip valabile, acordate în conformitate cu prezentul regulament.
4. Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață a motoarelor din motive legate de aspecte privind construcția sau funcționarea lor reglementate prin prezentul regulament, dacă acestea respectă cerințele acestuia.
5. În conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și inspecția motoarelor care intră pe piață²¹.

Articolul 6

Obligațiile autorităților de omologare

1. Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea UE de tip își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.
2. Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai pentru un tip sau o familie de motoare care îndeplinește cerințele prezentului regulament.
3. Autoritățile de omologare publică, prin intermediul platformei administrative centrale a Uniunii prevăzută la articolul 41, un registru al tuturor tipurilor și familiilor de motoare pentru care au acordat o omologare UE de tip, conținând cel puțin următoarele informații: marca comercială, denumirea producătorului, categoria motorului, numărul și data omologării de tip.

Articolul 7

Măsurile de supraveghere a pieței

Pentru motoarele care dețin o omologare UE de tip, autoritățile de supraveghere a pieței efectuează, la scară adecvată și pe baza unor eșantioane adecvate, verificări ale documentației, și, unde este cazul, verificări fizice ale motoarelor și încercări de laborator. În cadrul acestor acțiuni, autoritățile țin seama atât de principiile consacrate în materie de evaluare a riscului, cât și de reclamații și de alte informații.

Autoritățile de supraveghere a pieței le pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activității de supraveghere.

²¹ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.08.2008, p. 30).

În cazul în care operatorii economici prezintă rapoarte de încercare sau certificate de conformitate, autoritățile de supraveghere a pieței țin seama în mod corespunzător de aceste rapoarte sau certificate.

Articolul 8

Obligațiile producătorilor

1. La introducerea pe piață a motoarelor, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu cerințele specificate în capitolele II și III din prezentul regulament.
2. În scopul omologării motoarelor, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a-l reprezenta în fața autorității de omologare.
3. Producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune cu sarcini de supraveghere a pieței, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (2) sau un alt reprezentant.
4. Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui motor.
5. În conformitate cu prezentul regulament, producătorii se asigură că există proceduri care să garanteze conformitatea continuă a producției în serie cu tipul omologat. Modificările în proiectarea unui motor sau ale caracteristicilor acestuia, precum și modificările cerințelor în raport cu care un motor este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.
6. Pe lângă marcajul aplicat motoarelor în conformitate cu articolul 31, producătorii acestora trebuie să inscripționeze pe motoarele pe care le pun la dispoziție pe piață numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați sau, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document care însoțește motorul.
7. Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în capitolele II și III.

Articolul 9

Obligațiile producătorilor privind produsele lor care nu sunt conforme

1. Producătorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață a motorului nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformității și probabilitatea de producere a acesteia. Aceștia vor întreprinde măsuri corective, pe baza rezultatelor anchetei respective, pentru a asigura restabilirea la timp a conformității motoarelor aflate în producție cu tipul sau familia omologate. Se aplică dispozițiile articolului 38 în măsura în care acestea sunt proporționale cu natura neconformității și probabilitatea producerii acesteia.

Prin derogare de la cerințele primului paragraf, producătorul nu este obligat să întreprindă măsuri corective cu privire la motoarele care nu sunt în conformitate cu

prezentul regulament ca urmare a unor modificări care nu au fost autorizate de producător și care au fost realizate după ce motorul a fost introdus pe piață,.

2. Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.
3. Producătorii pun la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de cel puțin 10 ani de la introducerea pe piață a unui motor, dosarul de omologare menționat la articolul 21 alineatul (9) și copia certificatelor de conformitate menționate la articolul 30.

La cererea motivată a unei autorități naționale, producătorii îi furnizează acesteia, prin autoritatea de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip pentru un motor, într-o limbă ușor de înțeles de autoritatea în cauză.

Articolul 10

Obligațiile reprezentanților producătorului cu privire la supravegherea pieței

Reprezentantul producătorului pentru supravegherea pieței îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la producător. Respectivul mandat permite reprezentantului să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

- (1) să aibă acces la dosarul de omologare menționat la articolul 20 și la certificatele de conformitate menționate la articolul 30, astfel încât acestea să poată fi puse la dispoziția autorităților de omologare pentru o perioadă de cel puțin 10 ani de la introducerea pe piață a unui motor;
- (2) la cererea motivată a unei autorități de omologare, să furnizeze acestei autorități toate informațiile și documentația necesară pentru a demonstra conformitatea producției unui motor;
- (3) să coopereze cu autoritățile de omologare și/sau de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscului prezentat de motorul care face obiectul mandatului său.

Articolul 11

Obligațiile importatorilor

1. Importatorii introduc pe piață numai motoare conforme, care au primit omologarea UE de tip.
2. Înainte de introducerea pe piață unui motor cu omologare UE de tip, importatorii se asigură că dispun de un dosar de omologare ce respectă articolul 21 alineatul (9) și că motorul poartă marcajul necesar și respectă cerințele articolului 8 alineatul (6).
3. Importatorii păstrează la dispoziția autorităților de supraveghere a pieței și de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a motorului, o copie a certificatului de conformitate și se asigură că documentația de informare menționată la articolul 21 alineatul (9) poate fi pusă la dispoziția acestor autorități, la cerere.
4. Importatorii indică pe motor numele lor, denumirea înregistrată sau marca lor înregistrată și adresa la care pot fi contactați sau, dacă acest lucru nu este posibil, indică aceste informații pe ambalaj sau într-un document care însoțește motorul.

5. Importatorii pun la dispoziție instrucțiuni și informații, conform dispozițiilor de la articolul 41.
6. Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau de transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în capitolele II și III.

Articolul 12

Obligațiile importatorilor privind produsele lor care nu sunt conforme

1. Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că un motor nu respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, că acesta nu corespunde omologării de tip, se vor abține să distribuie motorul atâta timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită. În plus, aceștia vor informa producătorul, autoritățile de supraveghere a pieței, precum și autoritatea de omologare cu privire la acordarea omologării în acest sens.
2. Importatorii care sunt de părere sau au motive să presupună că introducerea pe piață a motorului nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprind neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformității și probabilitatea de producere a acesteia. Aceștia vor întreprinde măsuri corective, pe baza rezultatelor anchetei respective, pentru a asigura restabilirea la timp a conformității motoarelor aflate în producție cu tipul sau familia omologate. Se aplică dispozițiile articolului 38 în măsura în care acestea sunt proporționale cu natura neconformității și probabilitatea producerii acesteia.
3. Importatorii, în urma unei cereri motivate din partea unei autorități naționale, furnizează acesteia toate informațiile și documentația necesară pentru a demonstra conformitatea unui motor, într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea în cauză.

Articolul 13

Obligațiile distribuitorilor

1. Atunci când pun un motor la dispoziție pe piață, distribuitorii acționează cu diligența necesară în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
2. Înainte de punerea la dispoziție pe piață a unui motor, distribuitorii verifică dacă motorul poartă marcajul reglementar sau marca de omologare UE de tip necesară, dacă este însoțit de documentele necesare și de instrucțiunile și informațiile privind siguranța într-o limbă ușor de înțeles de OEM și dacă importatorul și producătorul au respectat cerințele specificate la articolul 11 alineatele (2) și (4) și la articolul 31 alineatele (1) și (2).
3. Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu cerințele stabilite în capitolele II și III.

Articolul 14

Obligațiile distribuitorilor privind produsele lor care nu sunt conforme

1. În cazul în care un distribuitor este de părere sau are motive să presupună că un motor nu respectă cerințele din prezentul regulament, acesta se va abține să distribuie motorul atâta timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită.
2. Distribuitorii care sunt de părere sau au motive să presupună că motorul pe care l-au distribuit nu este în conformitate cu prezentul regulament informează producătorul sau reprezentantul producătorului pentru a se asigura că sunt întreprinse măsurile corective necesare, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) sau cu articolul 12 alineatul (2), pentru a restabili conformitatea motoarelor aflate în producție cu tipul sau familia omologate.
3. La cererea motivată a unei autorități naționale, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 9 alineatul (3) sau că importatorul furnizează autorității naționale informațiile specificate la articolul 11 alineatul (3).

Articolul 15

Situațiile în care obligațiile producătorilor se aplică importatorilor și distribuitorilor

Un importator sau un distribuitor este considerat producător în sensul prezentului regulament și este supus obligațiilor ce revin producătorului în temeiul articolelor 8, 9 și 10 atunci când importatorul sau distribuitorul introduce pe piață un motor sub numele sau marca sa ori modifică un motor deja introdus pe piață într-un mod în care conformitatea cu cerințele aplicabile poate fi afectată.

Articolul 16

Identificarea operatorilor economici

Operatorii economici, la cerere, pun la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de cinci ani de la data introducerii pe piață, datele de identificare ale:

- (a) oricărui operator economic care le-a furnizat un motor;
- (b) oricărui operator economic căruia i-a fost furnizat un motor.

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

Articolul 17

Cerințele privind emisiile de gaze la evacuare pentru omologarea UE de tip

1. Producătorii se asigură că tipurile și familiile de motoare sunt proiectate, construite și asamblate astfel încât să se asigure conformitatea cu cerințele din capitolele II și III ale prezentului regulament.
2. Tipurile și familiile de motoare nu vor depăși, începând de la data introducerii pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, valorile limită pentru emisiile de gaze la evacuare denumite „Etapa V”, prevăzute în anexa II.

Acolo unde, conform parametrilor de definire din actul delegat, o familie de motoare se referă la mai mult de o curbă de putere, motorul prototip (cu omologare de tip) și toate tipurile de motoare din aceeași familie (în scopul conformității producției) trebuie, cu privire la curbele de putere aplicabile,

- să fie conforme cu cele mai exigente valori limită ale emisiilor;
 - să fie încercate în baza ciclurilor de încercări care corespund celor mai exigente valori limită ale emisiilor;
 - să facă obiectul primelor date aplicabile pentru omologarea de tip și introducerea pe piață prevăzute în anexa III.
3. Emisiile la evacuare ale tipurilor și familiilor de motoare vor fi măsurate pe baza ciclurilor de încercare prevăzute la articolul 23 și în conformitate cu prevederile privind efectuarea încercărilor și măsurătorilor de la articolul 24.
 4. Tipurile și familiile de motoare trebuie proiectate astfel încât să se evite modificările neautorizate și nu se utilizează nicio strategie de invalidare.
 5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 privind specificațiile detaliate referitoare la parametrii utilizați în definirea familiei de motoare și prevederile tehnice detaliate privind prevenirea modificărilor neautorizate menționate în alineatul (4). Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 18

Monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație

1. Emisiile de gaze poluante și de particule poluante ale tipurilor sau familiilor de motoare în circulație se monitorizează prin încercarea motoarelor instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră, operate în condiții normale de funcționare. Astfel de încercări se efectuează pe motoare întreținute corespunzător și se asigură conformitatea cu prevederile privind selectarea motoarelor, procedurile de încercări și raportarea rezultatelor pentru diferitele categorii de motoare.
Comisia derulează programe pilot în vederea dezvoltării unor proceduri de încercări corespunzătoare pentru categoriile și sub-categoriile de motoare pentru care nu sunt disponibile astfel de proceduri.
2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 privind măsurile detaliate pentru selectarea motoarelor, procedurile de încercare și raportarea rezultatelor menționate la alineatul 1. Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 19

Cererea de omologare UE de tip

1. Producătorii depun o cerere de omologare UE de tip pentru un tip sau o familie de motoare, la autoritatea de omologare dintr-un stat membru. Cererile trebuie însoțite de dosarul informativ prevăzut la articolul 20.
2. Serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare i se pune la dispoziție un motor care are caracteristicile tipului de motor sau, în cazul unei familii de motoare, ale motorului reprezentativ descrise în dosarul de informativ.
3. În cazul unei cereri de omologare UE de tip pentru o familie de motoare, dacă autoritatea competentă hotărăște că, în ceea ce privește motorul prototip selectat, după cum se prevede la alineatul 2, cererea înaintată nu reprezintă în totalitate familia de motoare descrisă în dosarul informativ, trebuie furnizat spre omologare un motor prototip alternativ și, dacă este necesar, unul adițional, considerat de către autoritatea competentă ca fiind reprezentativ pentru familia de motoare.
4. O cerere cu privire la un anumit tip de motor sau familie de motoare nu poate fi înaintată către mai multe state membre. Trebuie înaintată spre aprobare o cerere separată pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare.

Articolul 20

Dosarul informativ

1. Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ.
2. Conținutul acestui dosar va fi definit într-un act de punere în aplicare și va include:
 - (a) un document informativ;
 - (b) toate datele relevante, schițele, fotografiile și alte informații referitoare la motor;
 - (c) orice informații suplimentare cerute de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare.
3. Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-un format electronic care este acceptat de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.
4. Comisia este împuternicită să stabilească modele pentru documentul informativ și dosarul informativ prin intermediul actelor de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 21

Dispoziții generale

1. Autoritatea de omologare căreia i se înaintează solicitarea va acorda omologarea UE de tip pentru toate tipurile sau familiile de motoare, în conformitate cu:
 - (a) datele din dosarul informativ;
 - (b) cerințele prezentului regulament;

- (c) modalitățile de producție menționate la articolul 25.
2. Autoritățile de omologare nu impun nicio altă solicitare de omologare de tip cu privire la emisiile la evacuare pentru echipamente mobile fără destinație rutieră pe care este instalat un motor, dacă motorul respectă cerințele prezentului regulament.
 3. Autoritățile de omologare nu acordă omologarea UE de tip pentru un tip sau o familie de motoare care nu îndeplinește cerințele prezentului regulament, după datele pentru omologarea de tip a motoarelor prevăzute în anexa III pentru fiecare sub-categorie de motoare.
 4. Certificatul de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu sistemul armonizat prevăzut de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare.
 5. Autoritatea competentă a fiecărui stat membru trebuie:
 - (a) să înainteze lunar autorităților de omologare din celelalte state membre o listă a omologărilor UE de tip acordate, respinse sau retrase în luna respectivă, precizând motivele deciziei sale;
 - (b) să informeze fără întârziere autoritățile de omologare ale celorlalte state membre asupra refuzului sau retragerii omologării oricărui motor, precizând motivele deciziei sale.
 - (c) la primirea unei solicitări din partea autorității competente a unui alt stat membru, să transmită acestuia, în termen de o lună:
 - un exemplar al certificatului de omologare UE de tip privind motorul sau familia de motoare în cauză, dacă există, însoțit de dosarul de omologare pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare căruia (căreia) i-a acordat, a refuzat să-i acorde sau i-a retras omologarea și/sau
 - lista motoarelor produse conform omologărilor UE de tip acordate, după cum se specifică la articolul 35.
 6. Autoritatea competentă a fiecărui stat membru trebuie să transmită Comisiei, anual sau în urma primirii unei cereri corespunzătoare, un exemplar al fișei tehnice privind tipurile sau familiile de motoare omologate de la data celei mai recente notificări.
 7. La solicitarea Comisiei, autoritatea de omologare transmite și acesteia informațiile menționate la alineatul (5).
 8. Cerințele menționate la alineatele (5), (6) și (7) se consideră îndeplinite la încărcarea informațiilor sau datelor relevante pe platforma administrativă a Uniunii menționată la articolul 42. Copia poate fi și sub forma unui fișier electronic securizat.
 9. Autoritatea de omologare pregătește dosarul de omologare constând în dosarul informativ însoțit de rapoarte de încercare și orice alte documente adăugate de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin. Dosarul de omologare include un opis în care este precizat conținutul acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate precis toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor. Autoritatea de omologare păstrează informațiile cuprinse în dosarul de omologare disponibile timp de 10 ani de la încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.
 10. Comisia este împuternicită să adopte prin intermediul actelor de punere în aplicare:

- (a) metoda de stabilire a sistemului armonizat de numerotare menționat la alineatul (4);
- (b) formatul unic al fișei tehnice care se completează pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare pentru care autoritatea competentă a fiecărui stat membru a acordat o omologare UE de tip menționată la alineatul (5) litera (a);
- (c) modelul pentru lista motoarelor produse conform omologărilor UE de tip acordate care se completează de către autoritatea competentă a fiecărui stat membru menționată la alineatul (5) litera (c);
- (d) formatul unic al fișei tehnice care se completează de către autoritatea competentă a fiecărui stat membru menționată la alineatul (6) pentru tipurile de motoare sau familiile de motoare conexe aprobate de la data transmiterii celei mai recente notificări.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

Articolul 22

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

1. Certificatul de omologare UE de tip conține, în anexă, următoarele:
 - (a) dosarul de omologare menționat la articolul 21 alineatul (9);
 - (b) rezultatele încercărilor;
 - (c) numele și specimenul (specimenele) de semnătură al (ale) persoanei (persoanelor) autorizate să semneze certificatele de conformitate și funcția lor în cadrul societății.
2. Comisia stabilește un model pentru certificatul de omologare UE de tip.
3. Pentru fiecare tip de motor, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:
 - (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip, inclusiv fișa anexată cu rezultatele încercărilor;
 - (b) redactează opisul dosarului de omologare;
 - (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.
4. Dacă pentru o anumită omologare UE de tip au fost impuse restricții de valabilitate sau s-au acordat derogări de la anumite dispoziții ale prezentului regulament, în conformitate cu articolul 33, certificatul de omologare UE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.
5. Comisia este împuternicită să adopte modelul certificatului de omologare UE de tip și al fișei de rezultate menționată la alineatul (3) litera (a) prin intermediul actelor de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

1. Conformitatea cu prescripțiile tehnice stabilite prin prezentul regulament va fi demonstrată prin intermediul încercărilor relevante efectuate de către serviciile tehnice desemnate.

Încercările tehnice și procedurile de măsurare, precum și echipamentul și instrumentele specifice prescrise pentru efectuarea acestor încercări vor fi cele stabilite la articolul 24.

2. Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare numărul de motoare necesare în temeiul actelor delegate aplicabile pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.
3. Încercările necesare se efectuează pe motoare reprezentative pentru tipul a cărui omologare se solicită.

Fără prejudicierea cerințelor din primul paragraf, producătorul poate alege, cu acordul autorității de omologare, un motor care, deși nu este reprezentativ pentru tipul a cărui omologare se solicită, include o parte dintre cele mai nefavorabile caracteristici cu privire la nivelul de performanță impus. Pot fi folosite metode de încercare virtuală pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

4. Ciclurile aplicabile în scopul efectuării încercărilor de omologare UE de tip sunt cele menționate în anexa IV. Ciclurile de încercare aplicabile fiecărui tip de motor incluse în omologarea UE de tip se includ în documentul informativ de omologare UE de tip.
5. Prototipul de motor trebuie încercat pe un dinamometru, folosind ciclul de încercări NRSC aplicabil identificat în anexa IV, tabelele IV-1 până la IV-10. La decizia producătorului, această încercare poate fi efectuată folosind metoda de încercare discretă sau prin ridicare pe rampă. Cu excepția situațiilor identificate la alineatele (7) și (8), un motor cu turație variabilă dintr-o anumită categorie folosit într-o aplicație cu turație constantă din aceeași categorie nu trebuie încercat prin aplicarea ciclului de încercări în regim stabilizat.
6. În cazul unui motor cu turație constantă cu regulator care poate fi reglat pe turații alternative, se respectă cerințele de la alineatul (5) la fiecare valoare constantă a turației, iar documentul informativ de omologare UE de tip va indica turațiile aplicabile pentru fiecare tip de motor.
7. În cazul unui motor din categoria IWP destinat utilizării atât în aplicații cu turație variabilă, cât în aplicații cu turație constantă, se respectă cerințele de la alineatul (5) pentru fiecare ciclu individual de încercări în regim stabilizat, iar documentul informativ de omologare UE de tip va indica fiecare ciclu de încercări în regim stabilizat pentru care s-a îndeplinit această cerință.
8. În cazul unui motor din categoria IWP cu o putere de referință mai mare de 560 kW care este destinat utilizării în locul unui motor din categoria IWA în conformitate cu al doilea paragraf de la articolul 4, se respectă cerințele de la alineatul (5) pentru fiecare ciclu de încercări în regim stabilizat menționat în tabelele IV-5 și IV-6 din anexa IV, iar documentul informativ de omologare va indica fiecare ciclu de încercări în regim stabilizat pentru care s-a îndeplinit această cerință.
9. Cu excepția motoarelor cărora li s-a acordat o omologare de tip conform Articolului 32(4), motoarele cu turație variabilă din categoria NRE cu o putere netă mai mare

decât sau egală cu 19 kW, dar care nu depășește 560 kW, se încearcă, în plus față de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (5), pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu definit în tabelul IV-11 din anexa IV.

10. Motoarele din sub-categoriile NRS-v-2b și NRS-v-3 cu o turație maximă mai mică decât sau egală cu 3400 rot./min., în plus față de îndeplinirea cerințelor din alineatul (5), vor fi încercate și pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu identificat în tabelul IV-12 din anexa IV.
11. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 pentru stabilirea specificațiilor tehnice detaliate și a caracteristicilor ciclurilor de încercare în regim stabilizat și ale ciclurilor de încercare în regim tranzitoriu definite în prezentul articol. Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].
12. Comisia este împuternicită să adopte prin acte de punere în aplicare formatul unic al încercărilor necesare pentru omologarea UE de tip. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

Articolul 24

Efectuarea măsurărilor și încercărilor pentru omologarea UE de tip

1. Rezultatele încercărilor de laborator ale emisiilor la evacuare pentru toate motoarele care intră sub incidența prezentului regulament se ajustează pentru a include factorii de deteriorare corespunzători perioadelor de durabilitate a emisiilor menționate în anexa V.
2. Un tip de motor sau o familie de motoare trebuie să respecte valorile limită de emisie stabilite în prezentul regulament privind carburanții sau combinațiile de carburanți corespunzători (corespunzătoare) incluși (incluse) în lista de mai jos:
 - motorină;
 - benzină;
 - amestec benzină/ulei, pentru motoare cu aprindere prin scânteie în doi timpi;
 - gaz natural/biometan;
 - gaz petrolier lichefiat (GPL);
 - etanol.
3. Pentru efectuarea măsurărilor și încercărilor, trebuie îndeplinite cerințele tehnice cu privire la următoarele aspecte:
 - (a) aparate și proceduri pentru efectuarea încercărilor;
 - (b) aparate și proceduri pentru măsurarea și eșantionarea emisiilor;
 - (c) metode de evaluare a datelor și calculare;
 - (d) metoda de stabilire a factorilor de deteriorare;
 - (e) pentru motoarele din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh conforme cu limitele de emisii din „Etapa V” așa cum sunt acestea definite în anexa II:
 - i. metoda de calculare a emisiilor de gaze de carter,

- ii. metoda de evaluare a regenerării neregulate a sistemelor de post-tratare;
- (f) pentru motoarele comandate electronic din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLL și RLR conforme cu limitele de emisii din „Etapa V” așa cum sunt acestea definite în anexa II și care utilizează comenzile electronice pentru stabilirea atât a cantității, cât și a intervalului de injecție cu carburant sau care utilizează comenzi electronice pentru a activa, dezactiva sau modula sistemul electronic de control folosit pentru a reduce NOx:
 - i. cerințele tehnice privind strategiile de control al emisiilor, inclusiv documentația necesară pentru dovedirea acestor strategii,
 - ii. cerințe tehnice privind măsurile de control a noxelor, inclusiv metoda de demonstrare a acestor cerințe tehnice,
 - iii. cerințele tehnice privind domeniul asociat cu ciclul NRSC relevant, în cadrul căruia se controlează deviația permisă a emisiilor comparativ cu valorile limită din anexa II,
 - iv. selectarea de către serviciul tehnic a unor puncte suplimentare de măsurători din domeniul de control, în cadrul încercării de determinare a emisiilor pe banc.
- 4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 din prezentul regulament care stabilesc:
 - (a) metodologia de adaptare a rezultatelor încercărilor de laborator privind emisiile pentru includerea factorilor de deteriorare menționați la alineatul 1;
 - (b) caracteristicile tehnice ale carburanților de referință menționați la prezentul alineat pentru încercările de omologare și pentru verificarea conformității producției menționată la alineatul 2;
 - (c) cerințele și caracteristicile tehnice detaliate pentru efectuarea măsurătorilor și încercărilor menționate la alineatul 3;
 - (d) metoda de măsurare a PN, cu luarea în considerare a specificațiilor din seria 06 a Regulamentului CEE-ONU nr. 49;
 - (e) cerințele tehnice detaliate pentru încercarea motoarelor alimentate integral și parțial cu carburanți gazoși la care se face referire în anexa II.

Articolul 25

Conformitatea sistemelor de producție

1. O autoritate de omologare care acordă o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea motoarelor în producție cu tipul omologat, în contextul cerințelor prezentului regulament.
2. O autoritate de omologare care acordă o omologare de tip pentru o familie de motoare ia măsurile necesare pentru a verifica dacă certificatele de conformitate eliberate de producător sunt în conformitate cu articolul 30. În acest scop, autoritatea de omologare verifică dacă un număr suficient de eşantioane de certificate de

conformitate sunt în conformitate cu articolul 30 și dacă producătorul a luat măsurile necesare pentru a garanta că datele din certificatele de conformitate sunt corecte.

3. O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia toate măsurile necesare cu privire la omologarea respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol continuă să fie adecvate astfel încât motoarele aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar certificatele de conformitate să continue să fie conforme cu articolul 30.
4. Pentru a verifica dacă un motor este conform cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificare și încercare impusă de omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție.
5. În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite, au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect sau retrace omologarea de tip.
6. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 pentru a stabili măsurile detaliate care trebuie luate și procedurile care trebuie urmate de către autoritățile de omologare pentru a se asigura că motoarele aflate în producție sunt conforme cu tipul omologat. Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 26

Dispoziții generale

1. Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.
Respectiva autoritate de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la articolul 27 trebuie urmată.
În cazul în care este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că trebuie acordată o nouă omologare UE de tip.
2. O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată exclusiv autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.
3. În cazul în care constată că pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.

Procedurile menționate la articolul 27 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie respectate.

Articolul 27

Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip

1. În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, modificarea este considerată „revizuire”.

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare emite paginile revizuite în consecință din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și data noii eliberări. De asemenea, această cerință se consideră îndeplinită și de o versiune consolidată și actualizată a dosarului de omologare, însoțită de o descriere detaliată a modificării.

2. Modificarea este considerată „extindere” atunci când datele din dosarul de omologare au fost modificate și când survine una dintre situațiile de mai jos:

- (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;
- (b) una dintre informațiile din certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor, s-a modificat;
- (c) tipului de motor sau familiei de motoare omologat(ă) i se aplică noi cerințe prevăzute în actele delegate ale prezentului regulament.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare emite un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive deja acordate. Certificatul de omologare respectiv specifică în mod clar motivul extinderii și data noii emiteri.

3. Ori de câte ori sunt emise pagini modificate sau o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuirii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.
4. Nu va fi necesară nicio modificare a omologării UE de tip a unui tip de motor sau familii de motoare în cazul în care noile cerințe menționate la alineatul (2) litera (c) de mai sus sunt irelevante din punct de vedere tehnic pentru respectivul tip de motor sau respectiva familie de motoare din punctul de vedere al emisiilor.

Articolul 28

Emiterea și notificarea modificărilor

1. În cazul unei extinderi, toate secțiunile relevante din certificatul de omologare UE de tip, anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare se actualizează. Certificatul actualizat și anexele sale sunt puse la dispoziția solicitantului fără întârziere.
2. În cazul unei revizuirii, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată sau actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, sunt puse fără întârziere la dispoziția solicitantului de către autoritatea de omologare.

3. Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 21.

Articolul 29

Încetarea valabilității

1. Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.
2. O omologare UE de tip acordată pentru un motor este lovită de nulitate în oricare dintre situațiile următoare:
 - (a) noi cerințe aplicabile tipului de motor omologat devin obligatorii pentru punerea la dispoziție pe piață, iar omologarea UE de tip nu poate fi actualizată în consecință;
 - (b) producția tipului de motor omologat sau a familiei de motoare omologate este suspendată definitiv, în mod voluntar;
 - (c) valabilitatea omologării expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 33 alineatul (6);
 - (d) omologarea a fost retrasă în conformitate cu articolul 25 alineatul (5), articolul 37 alineatul (1) sau articolul 38 alineatul (3).
3. Dacă un singur tip de motor dintr-o familie de motoare este lovit de nulitate, omologarea UE de tip a respectivei familii de motoare își pierde valabilitatea exclusiv cu privire la tipul de motor în cauză.
4. Atunci când producția unui anumit tip de motor este întreruptă definitiv, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru motorul respectiv.

În termen de o lună de la primirea notificării menționate la primul paragraf, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru motorul în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.
5. Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care o omologare UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare este pe cale să își înceteze valabilitatea, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip înaintează fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare competente din statele membre.

Comunicarea menționată la paragraful al doilea specifică în special data producției și numărul de identificare ale ultimului motor produs.
6. Cerințele menționate la alineatele (4) și (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informațiilor relevante pe platforma administrativă a Uniunii menționată la articolul 42. Documentele de comunicare pot fi și sub forma unui fișier electronic securizat.

CAPITOLUL VII

CERTIFICATUL DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 30

Certificatul de conformitate

1. Producătorul, în calitate de titular al unei omologări UE de tip, furnizează un certificat de conformitate pentru fiecare motor corespunzător tipului de motor omologat.

Un astfel de certificat se furnizează gratuit, împreună cu motorul și însoțește utilajul pe care este instalat motorul. Înmânarea certificatului nu poate fi condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului.

În decursul unei perioade de 10 ani de la data producției motorului, producătorul vehiculului eliberează, la cererea proprietarului motorului, un duplicat al certificatului de conformitate contra unei plăți care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” este perfect vizibil pe fața oricărui duplicat al certificatului.

2. Comisia stabilește modelul certificatului de conformitate utilizat de producător.
3. Certificatul de conformitate se redactează cel puțin într-una dintre limbile oficiale ale Uniunii. Orice stat membru poate solicita traducerea certificatului de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.
4. Persoana (persoanele) autorizate să semneze certificatele de conformitate activează în cadrul organizației producătorului și sunt autorizate de către conducere să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția sau conformitatea producției motorului.
5. Certificatul de conformitate trebuie să fie completat integral și să nu conțină restricții de utilizare a motorului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament sau de oricare dintre actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.
6. Pentru tipurile de motoare sau familiile de motoare aprobate conform articolului 33 alineatul (2), certificatul de conformitate include în titlu formularea „Pentru motoare cu omologare de tip conform articolului 31 din Regulamentul (UE) nr. xx/xx al Parlamentului European și al Consiliului din [data] privind cerințele legate de valorile limită de emisie și de omologarea de tip ale motoarelor cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (omologare provizorie)”.
7. Comisia este împuternicită să adopte prin intermediul actelor de punere în aplicare modelul certificatului de conformitate, inclusiv specificațiile tehnice menite să prevină falsificarea. În acest scop, actele de punere în aplicare includ elemente de siguranță menite să protejeze hârtia utilizată pentru imprimarea certificatului. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

Articolul 31

Marcarea motoarelor

1. Producătorul unui motor amplasează un marcaj pe fiecare unitate produsă în conformitate cu tipul omologat.
2. Înainte de a ieși de pe linia de producție, motoarele trebuie să includă marcajul impus prin prezentul regulament.
3. Pentru motoarele instalate deja pe utilaje, este posibilă înlocuirea motorului sau a componentei acestuia pe care este amplasat marcajul legal.
4. Comisia va fi împuternicită să adopte prin acte de punere în aplicare modelul pentru marcajul la care se face referire la alineatul 1, inclusiv informațiile esențiale obligatorii ale acestuia. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].
5. De asemenea, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 cu privire la condițiile și cerințele tehnice detaliate pentru înlocuirea motoarelor sau a componentelor de motoare cu marcajul la care se face referire la alineatul (3). Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

CAPITOLUL VIII

SCUTIRI

Articolul 32

Scutirile generale

1. Cerințele de la articolul 5 alineatele (2) și (3) și de la articolul 17 alineatul (2) nu se aplică în cazul motoarelor destinate utilizării de către forțele armate.
2. Fără prejudicierea prevederilor de la articolul 31, un producător poate livra un motor separat de sistemul de post-tratare a emisiilor la evacuare un producător de echipamente originale.
3. Sub rezerva cerințelor de la articolul 5 alineatul (3), statele membre autorizează introducerea temporară pe piață în scopul încercării pe teren a motoarelor care nu dețin o omologare UE de tip conform prezentului regulament.
4. Sub rezerva cerințelor de la articolul 17 alineatul (2), statele membre pot autoriza omologarea UE de tip și introducerea pe piață a motoarelor care respectă valorile limitelor de emisii ATEX prevăzute în anexa V, cu condiția ca motoarele respective să fie destinate instalării pe mașini dedicate utilizării în atmosfere cu potențial exploziv, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului²² și să fie certificate drept conforme cu următoarele cerințe:
 - (a) Categoria de echipament 2 sau 3;
 - (b) Grupa de mașini I sau grupa de mașini II;
 - (c) Clasa de temperatură T3 sau peste (fără a depăși 200 °C).

²² Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele și sistemele de protecție destinate utilizării în atmosfere potențial explozive (reformare) (JO L 96, 29.3.2014, p. 309).

5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 privind specificațiile tehnice detaliate și condițiile pentru:
- (a) ca un producător să livreze un motor separat de sistemul post-tratare a emisiilor la evacuare unui producător de echipamente originale, după cum se specifică la alineatul 2;
 - (b) introducerea temporară pe piață, în scopul încercării pe teren, a motoarelor care nu au primit omologarea UE de tip, conform prevederilor din alineatul 3;
 - (c) omologarea UE de tip și introducerea pe piață a motoarelor care respectă valorile limită ale emisiilor ATEX menționate în anexa V, conform prevederilor de la alineatul 4.

Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 33

Derogările pentru tehnologii sau concepte noi

1. Producătorul poate solicita o omologare de tip pentru un tip de motoare sau o familie de motoare care include tehnologii sau concepte noi, incompatibile cu una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament.
2. Autoritatea de omologare acordă omologarea de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
 - (a) în cerere se menționează motivele pentru care tehnologiile sau conceptele respective fac ca tipul de motor sau familia de motoare să fie incompatibil(ă) cu una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament;
 - (b) în cerere sunt descrise implicațiile de siguranță și de mediu ale noilor tehnologii și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de siguranță și de protecție a mediului cel puțin echivalent, în comparație cu cerințele pentru care se solicită derogare;
 - (c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la punctul (b).
3. Acordarea unei astfel de omologări de tip care reprezintă o derogare pentru noi tehnologii sau concepte face obiectul unei autorizații din partea Comisiei. Autorizația respectivă se acordă printr-un act de punere în aplicare.
4. În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea, autoritatea de omologare poate acorda deja o omologare UE de tip, dar aceasta este provizorie, valabilă numai pe teritoriul statului membru în cauză, pentru un tip de motor vizat în derogarea solicitată. Autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și alte state membre în legătură cu emiterea unei astfel de omologări de tip provizorii prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată figurează în titlul certificatului de omologare de tip și în titlul certificatului de conformitate.

5. Alte autorități de omologare pot decide la rândul lor să accepte pe teritoriul lor omologarea provizorie menționată la alineatul (4). În acest caz, acestea informează autoritatea de omologare competentă și Comisia, în scris.
6. După caz, autorizația din partea Comisiei menționată la alineatul (3) precizează, de asemenea, dacă face obiectul vreunei restricții. În toate cazurile, omologarea de tip este valabilă cel puțin 36 de luni.
7. În cazul în care Comisia decide să refuze acordarea autorizației, autoritatea de omologare informează de îndată pe deținătorul omologării de tip provizorii menționate la alineatul (3) că, în măsura în care s-a emis o atare omologare, omologarea provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

Sub rezerva deciziei Comisiei de a refuza emiterea autorizației, motoarele produse conform omologării provizorii înainte ca aceasta să își piardă valabilitatea pot fi lansate pe piață în orice stat membru care a acceptat omologarea provizorie.
8. Cerințele menționate la alineatele (4) și (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informațiilor relevante pe platforma administrativă a Uniunii menționată la articolul 42. Documentele de comunicare pot fi și sub forma unui fișier electronic securizat.
9. Comisia este împuternicită să adopte prin acte de punere în aplicare autorizația menționată la alineatul (3). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2).
10. Comisia este împuternicită să adopte prin acte de punere în aplicare modelele armonizate pentru certificatul de omologare de tip și pentru certificatul de conformitate menționate la alineatul (4), inclusiv informațiile esențiale obligatorii ale acestora. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

Articolul 34

Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare

1. În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 33, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 33 se referă la un aspect definit într-un regulament CEE-ONU, Comisia propune o modificare la regulamentul CEE-ONU în cauză, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.
2. De îndată ce actele relevante au fost modificate, orice restricție din decizia Comisiei de autorizare a derogării este ridicată imediat.

Dacă măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost întreprinse, Comisia poate, la cererea statului membru care a acordat omologarea, să autorizeze statul membru respectiv, printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2), să extindă omologarea de tip.

CAPITOLUL IX

INTRODUCEREA PE PIAȚĂ

Articolul 35

Obligațiile de raportare ale producătorilor

Producătorul trimite, la cerere, autorității competente care a acordat omologarea de tip, în termen de patruzeci și cinci de zile de la sfârșitul fiecărui an calendaristic și imediat după fiecare dată a cererii, atunci când cerințele prezentului regulament se schimbă și imediat după fiecare dată adițională pe care autoritatea o poate stabili, o listă cu seria de numere de identificare pentru fiecare tip de motor produs în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu omologarea UE de tip de la data ultimei raportări sau din momentul în care cerințele prezentului regulament au devenit aplicabile.

Atunci când nu reiese clar sistemul de codare al motoarelor, lista menționată la primul paragraf trebuie să specifice legăturile dintre numerele de identificare și tipul sau familia de motoare corespunzătoare și dintre numerele de identificare și numerele omologărilor UE de tip.

Lista menționată la primul paragraf va indica în mod clar orice situații în care producătorul întrerupe producția unui tip de motor omologat sau a unei familii de motoare omologate.

Producătorul păstrează copii ale listelor timp de cel puțin 20 de ani după încetarea validității omologării UE de tip în cauză.

Articolul 36

Măsurile de verificare

1. Autoritatea competentă a unui stat membru care acordă omologarea de tip ia măsurile necesare, eventual în cooperare cu autoritățile competente ale celorlalte state membre, pentru înregistrarea și controlul numerelor de identificare ale acelor motoare produse în conformitate cu cerințele prezentului regulament.
2. Se poate efectua o verificare suplimentară a numerelor de identificare, alături de controlul conformității producției, așa cum se arată la articolul 25.
3. În ceea ce privește verificarea numerelor de identificare, producătorul sau agenții săi stabiliți în Uniune trebuie să ofere, la cerere și fără întârziere, autorității competente responsabile, toate informațiile necesare despre cumpărătorii producătorul și, totodată, numerele de identificare ale motoarelor produse în conformitate cu articolul 35. Dacă motoarele sunt vândute unui constructor de echipamente mobile, nu sunt necesare informații suplimentare.
4. Dacă, la cererea autorității competente, producătorul nu poate să verifice cerințele de marcă a motorului specificate la articolul 31, omologarea acordată tipului sau familiei corespunzătoare de motoare conform prezentului regulament poate fi retrasă. Procedura de informare se desfășoară după cum se specifică la articolul 36 alineatul (4).

CAPITOLUL X

CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 37

Motoarele neconforme cu tipul omologat

1. În cazul în care motoarele însoțite de un certificat de conformitate sau pe care este aplicat un marcaj de omologare nu corespund tipului sau familiei omologate, autoritatea competentă care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip dacă măsurile luate de producător sunt insuficiente, pentru a se asigura că motoarele aflate în producție sunt conforme cu tipul sau familia aprobată. Autoritățile de omologare ale respectivului stat membru informează autoritățile de omologare din celelalte state membre cu privire la măsurile luate.
2. Conform prevederilor alineatului 1, abaterile de la specificațiile din certificatul de omologare UE de tip sau din dosarul de omologare, în măsura în care nu au fost autorizate conform dispozițiilor capitolului VI, vor fi interpretate ca o nerespectare a tipului sau familiei omologate.
3. Dacă o autoritate de omologare demonstrează că motorul însoțit de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare eliberată în alt stat membru nu se conformează tipului sau familiei omologate, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă motoarele în curs de fabricație se conformează în continuare tipului sau familiei omologate. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile care se impun în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.
4. Autoritățile competente ale statelor membre trebuie să se informeze reciproc, în termen de o lună, în legătură cu orice retragere a omologării UE de tip și în legătură cu motivele unei astfel de măsuri.
5. Dacă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului. Comisia este informată și organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

Articolul 38

Rechemarea motoarelor

1. În cazul în care un producător căruia i s-a acordat o omologare UE de tip are obligația, conform articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme motoarele introduse pe piață, indiferent dacă sunt sau nu instalate pe echipamente, ca urmare a faptului că motoarele reprezintă o gravă încălcare a prezentului regulament din punctul de vedere al protecției mediului, respectivul producător va informa imediat autoritatea de omologare care a eliberat omologarea UE de tip.

2. Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza încălcarea gravă menționată la alineatul (1). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre soluțiile propuse.

Autoritățile de omologare se asigură că soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriul respectivului stat membru.

3. Dacă se consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede de către autoritatea de omologare în cauză, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

Autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip îl informează apoi pe producător. Dacă producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip va lua toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip. În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare informează, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente producătorului, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia.

Articolul 39

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

1. Toate deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament, precum și toate deciziile privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip, refuzul înmatriculării, interzicerea sau restricționarea introducerii pe piață, a înmatriculării sau a punerii în exploatare a unui motor sau solicitarea retragerii unui motor de pe piață precizează în detaliu motivele pe care se întemeiază.
2. Aceste decizii sunt transmise părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

CAPITOLUL XI

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE ȘI FURNIZAREA DATELOR TEHNICE

Articolul 40

Acceptarea omologărilor de tip echivalente pentru motoare

1. Uniunea poate recunoaște, în contextul acordurilor unilaterale sau bilaterale dintre aceasta și state terțe, echivalența dintre condițiile și prevederile pentru acordarea omologării de tip a motoarelor din prezentul regulament și cele din procedurile prevăzute prin reglementările internaționale sau ale statelor terțe.
2. Omologările de tip acordate și marcajele de omologare conforme cu regulamentele CEE-ONU sau amendamentele la acestea în cazul cărora Uniunea votat pentru sau la care a aderat conform prevederilor din actul delegat menționat la alineatul 4 litera (a)

vor fi recunoscute ca fiind echivalente cu omologările de tip acordate și cu marcasele de omologare prevăzute prin prezentul regulament.

3. Omologările de tip acordate conform actelor Uniunii după cum se precizează în actul delegat menționat la alineatul (4) litera (b) se recunosc drept omologări de tip echivalente, acordate conform prezentului regulament.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55, care să precizeze:
 - (a) lista regulamentelor CEE-ONU sau a amendamentelor la acestea în cazul cărora Uniunea a votat pentru sau la care a aderat și care se aplică în cazul omologării de tip UE a motoarelor și familiilor de motoare ce urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră;
 - (b) lista actelor Uniunii care emit omologări de tip.

Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 41

Informații destinate producătorilor de echipamente originale și utilizatorilor finali

1. Un producător nu poate transmite producătorilor de echipamente originale sau utilizatorilor finali niciun fel de date tehnice referitoare la elementele specifice prevăzute în prezentul regulament care se abat de la cele aprobate de către autoritatea de omologare.
2. Producătorul pune la dispoziția producătorilor de echipamente originale informațiile și instrucțiunile relevante necesare pentru instalarea corectă a motorului pe echipament, inclusiv o descriere a oricăror condiții speciale sau limitări referitoare la instalarea unui motor.
3. Producătorii pun la dispoziția producătorilor de echipamente originale toate informațiile relevante și instrucțiunile necesare destinate utilizatorului final, incluzând, cu precădere, orice condiții sau limitări speciale referitoare la utilizarea unui motor.
4. Fără prejudicierea cerințelor de la alineatul (3), producătorii comunică producătorilor de echipamente originale valoarea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) măsurată în cadrul procedurii de omologare UE de tip și instruiesc producătorii de echipamente originale să transmită această informație utilizatorilor finali ai echipamentului pe care urmează să fie instalat motorul.
5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 care stabilește detaliile legate de informațiile și instrucțiunile relevante menționate la alineatele (2), (3) și (4). Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 42

Platforma administrativă centrală și baza de date a Uniunii

1. Comisia înființează o platformă digitală administrativă centrală pentru schimbul de date și informații referitoare la aprobările UE de tip, în format electronic. Platforma

se utilizează pentru schimbul de date și informații între autoritățile de omologare sau între autoritățile de omologare și Comisie, în contextul prezentului regulament. .

2. Platforma digitală administrativă centrală a Uniunii va include și o bază de date în care se centralizează toate informațiile referitoare la omologările UE de tip acordate conform prezentului regulament. Aceste informații vor putea fi accesate de către autoritățile de omologare și de Comisie. În cazul unui acord în acest sens cu statul membru relevant, baza de date conectează bazele de date naționale la baza de date centrală a Uniunii.
3. Ulterior implementării prevederilor de la alineatele (1) și (2), Comisia va extinde platforma digitală administrativă centrală a Uniunii cu module care permit:
 - (a) schimbul de date și informații menționate în prezentul regulament între producători, serviciile tehnice, autoritățile de omologare și Comisie;
 - (b) accesul public la anumite informații și date privind rezultatele aprobărilor de tip și încercărilor de conformitate în circulație.
4. Comisia este împuternicită să adopte prin acte de punere în aplicare cerințele tehnice detaliate și procedurile necesare pentru configurarea platformei centrale administrative a Uniunii și a bazei de date menționată la prezentul articol. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 54 alineatul (2) până la [31 decembrie 2016].

CAPITOLUL XII

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 43

Cerințe legate de serviciile tehnice

1. Prin desemnarea autorităților de omologare se garantează că, înainte ca acestea să desemneze un serviciu tehnic în conformitate cu articolul 45, acest serviciu tehnic îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) din prezentul articol.
2. Sub rezerva articolului 46 alineatul (1), un serviciu tehnic se instituie în conformitate cu legislația națională a unui stat membru și are personalitate juridică.
3. Un serviciu tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a motorului evaluat.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea motoarelor pe care le evaluează, supune încercărilor sau inspectează poate fi considerat că îndeplinește cerințele din primul paragraf, cu condiția să se demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

4. Un serviciu tehnic, personalul său de conducere și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care sunt numiți în conformitate cu articolul 45 alineatul (1) nu sunt proiectant, producător, furnizor sau operator de întreținere a motorului evaluat și nici nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Aceasta nu exclude utilizarea motoarelor evaluate în modul descris la alineatul (3) al prezentului articol, necesară pentru operarea serviciului tehnic sau utilizarea unor astfel de motoare în scopuri personale.

Un serviciu tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea tipurilor de activități pentru care a fost desemnat.

5. Un serviciu tehnic și personalul său îndeplinesc tipurile de activități pentru care au fost desemnați la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv și sunt liberi de orice presiuni și stimulente, îndeosebi financiare, care le-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare și, în special, liberi de presiunile sau stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.
6. Un serviciu tehnic va demonstra că este capabil să îndeplinească toate tipurile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 45 alineatul (1), demonstrând, așa cum a solicitat autoritatea de omologare care l-a desemnat, că dispune de:
 - (a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;
 - (b) descrierea procedurilor relevante pentru tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;

- (c) proceduri pentru îndeplinirea categoriilor de activități pentru care solicită desemnarea, care vor lua în considerare nivelul de complexitate a tehnologiei motorului în cauză și dacă motorul este sau nu produs în masă sau în serie și
- (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de tipurile de activități pentru care dorește să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și facilitățile necesare.

În plus, el demonstrează autorității de omologare responsabile cu desemnarea că respectă standardele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 46, relevante pentru categoriile de activități pentru care este desemnat.

- 7. Se garantează imparțialitatea serviciilor tehnice, a personalului lor de conducere și a personalului lor de evaluare. Aceștia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați.
- 8. Serviciile tehnice încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine, în conformitate cu legislația națională, statului membru sau în cazul în care statul membru este direct responsabil de evaluarea conformității.
- 9. Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor lor în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții din legislația națională de punere în aplicare a regulamentului menționat mai sus, mai puțin față de autoritatea de omologare care l-a desemnat sau atunci când acest lucru este impus de legislația Uniunii sau de cea națională. Drepturile de autor sunt protejate.

Articolul 44

Filialele și subcontractanții serviciilor tehnice

- 1. Serviciile tehnice pot subcontracta unele dintre activitățile pentru care au fost desemnate în conformitate cu articolul 45 alineatul (1) sau pot delega aceste activități unei filiale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.
- 2. În cazul în care un serviciu tehnic subcontractează anumite sarcini legate de tipurile de activități pentru care a fost desemnat sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 43 și informează autoritatea de omologare care l-a desemnat în acest sens.
- 3. Serviciile tehnice își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau filialele lor, oriunde ar fi acestea stabilite.
- 4. Serviciile tehnice pun la dispoziția autorității de omologare care le-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 45

Desemnarea serviciilor tehnice

- 1. Serviciile tehnice sunt desemnate pentru una sau mai multe dintre următoarele patru categorii de activități, în funcție de domeniul lor de competență:

- (a) categoria A: servicii tehnice care efectuează încercările menționate în prezentul regulament în unitățile proprii;
 - (b) categoria B: servicii tehnice care supraveghează încercările specificate în prezentul regulament, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;
 - (c) categoria C: servicii tehnice care evaluează și monitorizează cu regularitate procedurile producătorului de control al conformității producției;
 - (d) categoria D: servicii tehnice care supraveghează sau efectuează încercări sau inspecții pentru supravegherea conformității producției.
2. Autoritatea de omologare poate fi desemnată în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la alineatul (1).
 3. Serviciile tehnice dintr-o țară terță, altele decât cele desemnate în conformitate cu articolul 45, pot fi notificate în sensul articolului 49, dar doar dacă acceptarea serviciilor tehnice se face printr-un acord bilateral între Uniune și țara terță în cauză. Acest lucru nu împiedică un serviciu tehnic înființat în conformitate cu dreptul național al unui stat membru, în conformitate cu articolul 43 alineatul (2), să înființeze filiale în țările terțe, cu condiția ca filialele să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic desemnat.

Articolul 46

Serviciile tehnice interne acreditate ale producătorului

1. Serviciul tehnic intern acreditat al unui producător poate fi desemnat doar pentru activitățile de categoria A cu privire la cerințele tehnice pentru care încercările interne sunt permise printr-un act delegat adoptat în temeiul prezentului regulament. Serviciul tehnic respectiv constituie o parte separată și distinctă a întreprinderii și nu este implicat în proiectarea, producerea, furnizarea sau întreținerea motoarelor pe care le evaluează.
2. Un serviciu tehnic intern acreditat îndeplinește următoarele cerințe:
 - (a) pe lângă faptul că este desemnat de autoritatea de omologare dintr-un stat membru, acesta este acreditat și de un organism național de acreditare, astfel cum este prevăzut la articolul 2 alineatul 11 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și în conformitate cu standardele și procedurile prevăzute la articolul 47 din prezentul regulament;
 - (b) serviciul tehnic intern acreditat și personalul acestuia sunt identificabile din punctul de vedere al organizării întreprinderii și aplică metode de raportare în cadrul întreprinderii din care fac parte, ceea ce asigură imparțialitatea lor și o demonstrează față de organismul național de acreditare;
 - (c) nici serviciul tehnic intern acreditat, nici personalul acestuia nu se implică în niciun fel de activitate care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește tipurile de activități pentru care au fost desemnați;
 - (d) serviciul tehnic intern acreditat prestează servicii exclusiv pentru întreprinderea din care face parte.
3. Un serviciu tehnic intern acreditat nu trebuie notificat Comisiei, în sensul articolului 49, dar întreprinderea din care face parte sau organismul național de acreditare

furnizează autorității de omologare care l-a desemnat, la cererea acesteia din urmă, informațiile cu privire la acreditarea acestuia.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 care stabilește cerințele tehnice pentru care este permisă încercarea internă, conform alineatului (1). Aceste acte delegate se adoptă până la [31 decembrie 2016].

Articolul 47

Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

Pentru a se asigura că serviciile tehnice îndeplinesc aceleași standarde ridicate de performanță în toate statele membre, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 în ceea ce privește standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice, precum și procedura de evaluare a acestora, în conformitate cu articolul 48, și acreditarea lor, în conformitate cu articolul 46.

Articolul 48

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

1. Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul regulament și actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament. Acest raport poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare.
2. Evaluarea care stă la baza raportului menționat la alineatul (1) se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat adoptat în temeiul articolului 55. Raportul de evaluare este revizuit cel puțin o dată la trei ani.
3. Raportul de evaluare este comunicat Comisiei, la cerere. În cazurile în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică competențele serviciului tehnic și măsurile luate pentru a garanta că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea și că acesta satisface cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.
4. O autoritate de omologare care intenționează să fie desemnată ca serviciu tehnic, în conformitate cu articolul 45 alineatul (2), documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.
5. Un serviciu tehnic intern acreditat respectă dispozițiile relevante ale prezentului articol.

Articolul 49

Procedurile de notificare

1. Statele membre aduc la cunoștința Comisiei numele, adresa, inclusiv adresa electronică, persoanele responsabile și categoria de activități ale fiecărui serviciu

tehnic pe care l-au desemnat, precum și orice modificări ulterioare aduse acestor desemnări.

2. Un serviciu tehnic își poate exercita activitățile vizate la articolul 45 alineatul (1) în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, responsabile pentru omologarea UE de tip dacă acest lucru a fost notificat în prealabil Comisiei, în conformitate cu prezentul articol alineatul (1).
3. Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare însărcinate cu desemnarea și notificat de statele membre de care aparțin aceste autorități de omologare însărcinate cu desemnarea, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care acesta le va desfășura în conformitate cu articolul 45 alineatul (1).
4. Comisia este notificată cu privire la orice modificări ulterioare relevante legate de desemnare.
5. În cazul în care, în aplicarea unui act delegat, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent care să desfășoare o activitate ce nu este inclusă în activitățile menționate la articolul 45 alineatul (1), notificarea se face în conformitate cu prezentul articol.
6. Comisia publică pe site-ul său o listă și detalii privind serviciile tehnice notificate în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 50

Modificările desemnărilor

1. În cazul în care o autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea restricționează, suspendă sau retrage desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor. Statul membru care a notificat acest serviciu tehnic informează fără întârziere Comisia în acest sens. Comisia modifică în consecință informațiile publicate, menționate la articolul 49 alineatul (6).
2. În caz de restricționare, suspendare sau retragere a desemnării sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv sunt fie tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorității de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.

Articolul 51

Conîncercarea competenței serviciilor tehnice

1. Comisia investighează toate cazurile în care se îndoiește sau i se atrage atenția asupra unei îndoeli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.
2. Statul membru de care aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la baza desemnării sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.

3. Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.
4. În cazul în care Comisia constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa, ea informează statul membru de care aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea, în vederea adoptării, în cooperare cu statul membru respectiv, a măsurilor corective necesare și solicită statului membru respectiv să aplice aceste măsuri corective, inclusiv, dacă este necesar, să retragă desemnarea.

Articolul 52

Obligațiile privind activitatea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare de desemnare și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate.

Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele delegate, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative. Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate în mod corespunzător de autoritatea lor de omologare.
2. Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:
 - (a) permit autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea să asiste serviciul tehnic în cursul evaluării conformității, după caz; și
 - (b) fără a aduce atingere articolului 43 alineatul (9) și articolului 53, furnizează autorității lor de omologare însărcinate cu desemnarea informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile lor de activități care intră sub incidența prezentului regulament.
3. În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta informează autoritatea de omologare de desemnare pentru ca autoritatea de omologare de desemnare să solicite producătorului să ia măsurile corective adecvate și, ulterior, să nu elibereze un certificat de omologare UE de tip până când nu au fost luate măsurile corective necesare, solicitate de autoritatea de omologare.
4. În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea constată că un motor nu mai respectă prezentul regulament, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea. Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 25.

Articolul 53

Obligații privind informarea serviciilor tehnice

1. Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea cu privire la:

- (a) orice neconformitate observată care poate implica refuzarea, restricționarea, suspendarea sau retragerea certificatului de omologare UE de tip;
 - (b) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare sau condițiile desemnării lor;
 - (c) orice cerere de informare cu privire la activitățile lor, primită de la autoritățile de supraveghere a pieței.
2. La cererea autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.

CAPITOLUL XIII

ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE ȘI ACTE DELEGATE

Articolul 54

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de „Comitetul tehnic pentru autovehicule” (TC-AV) stabilit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul (5) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 55

Exercitarea delegării de competențe

1. Competențele de a adopta acte delegate sunt conferite Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3, 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (2), articolul 23 alineatul (11), articolul 24 alineatul (4), articolul 25 alineatul (6), articolul 31 alineatul 5, articolul 32 alineatul (5), articolul 40 alineatul (4), articolul 41 alineatul (5), articolul 46 alineatul (4) și articolul 47 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [introduceți data: intrarea în vigoare].
3. Delegarea competențelor prevăzută la articolul 3, articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (2), articolul 23 alineatul (11), articolul 24 alineatul (4), articolul 25 alineatul (6), articolul 31 alineatul (5), articolul 32 alineatul (5), articolul 40 alineatul (4), articolul 41 alineatul (5), articolul 46 alineatul (4) și articolul 47 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în conformitate cu articolul 3, articolul 17 alineatul (5), articolul 18 alineatul (2), articolul 23 alineatul (11), articolul 24 alineatul (4), articolul 25 alineatul (6), articolul 31 alineatul (5), articolul 32 alineatul (5), articolul 40 alineatul (4), articolul 41 alineatul (5), articolul 46 alineatul (4) și articolul 47 alineatul intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecții la acesta în termen de două luni de la data notificării actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecții. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă de obiecții se prelungește cu două luni.

CAPITOLUL XIV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 56

Sancțiuni

1. Statele membre stabilesc sancțiuni pentru nerespectarea prezentului regulament de către operatorii economici sau de către OEM. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre comunică respectivele sancțiuni Comisiei până la [introduceți data: 2 ani de la intrarea în vigoare] și informează fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară relevantă.
2. Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni includ:
 - (a) falsul în declarații, cu precădere în timpul aprobărilor de omologare, al procedurilor care determină rechemarea sau al procedurilor referitoare la derogări;
 - (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea UE de tip sau privind conformitatea în funcționare;
 - (c) disimularea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în service, refuzarea sau retragerea omologării UE de tip;
 - (d) utilizarea strategiilor de invalidare;
 - (e) refuzul de a permite accesul la informații;
 - (f) introducerea pe piață de către operatorii economici a unor motoare supuse omologării fără o astfel de omologare sau cu falsificarea documentelor sau a marcajelor în acest scop;
 - (g) introducerea pe piață a motoarelor de tranziție și a echipamentelor pe care sunt instalate cu încălcarea prevederilor referitoare la derogări;
 - (h) încălcarea limitărilor de utilizare a motorului prevăzute la articolul 4;

- (i) modificarea unui motor astfel încât acesta nu mai este conform cu specificațiile omologării de tip;
- (j) instalarea motorului pe un echipament destinat unei alte utilizări decât cea exclusivă prevăzută la articolul 4;
- (k) introducerea pe piață a unui motor conform prevederilor de la articolul 32 alineatul (4), în scopul utilizării într-o altă aplicație decât cea prevăzută la articolul menționat.

Dispoziții tranzitorii

1. Sub rezerva dispozițiilor din capitolele II și III, prezentul regulament nu va anula nicio omologare UE de tip anterior datelor de introducere pe piață a motoarelor menționate în anexa III.
2. Autoritățile competente pot continua să acorde omologări de tip conform legislației relevante aplicabile la data intrării în vigoare a prezentului regulament și până la datele obligatorii pentru omologarea UE de tip a motoarelor menționate în anexa III.
3. Prin derogare de la prezentul regulament, motoarele care au primit deja o omologare UE de tip conform legislației relevante aplicabilă la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau care îndeplinesc cerințele prevăzute de către Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și adoptată conform CCNR Etapa II, în contextul Convenției de la Mannheim privind navigația pe Rin, pot fi comercializate în continuare până la data introducerii pe piață a motoarelor la care se face referire în anexa III.

În acest caz, autoritățile naționale nu trebuie să interzică, să restricționeze sau să îngreuneze introducerea pe piață a motoarelor conforme cu tipul omologat.

4. Motoarele care la data intrării în vigoare a prezentului regulament nu făceau obiectul omologării de tip pot fi comercializate în continuare pe baza regulilor naționale în vigoare, dacă există, până la data introducerii pe piață a motoarelor menționate în anexa III.
5. Sub rezerva dispozițiilor de la articolul 5 alineatul (3) și articolul 17 alineatul (2), motoarele de tranziție și, dacă este cazul, echipamentele pe care sunt instalate aceste motoare pot fi comercializate în continuare în perioada de tranziție, cu condiția ca echipamentul pe care este instalat motorul respectiv să fi fost produs cu mai mult de 1 an înaintea debutului perioadei de tranziție.

Pentru motoarele din categoria NRE, statele membre autorizează prelungirea perioadei de tranziție și a perioadei de 12 luni la care se face referire la primul paragraf cu un interval suplimentar de 12 luni pentru producătorii de echipamente originale cu un randament anual sub 50 de unități de echipamente mobile fără destinație rutieră echipate cu motoare cu combustie. În scopul calculării randamentului anual menționat la prezentul alineat, toți producătorii de echipamente originale aflate sub controlul aceleiași persoane fizice sau juridice vor fi considerați drept unul și același producător de echipamente originale.

6. Sub rezerva dispozițiilor de la alineatul 5, motoarele de tranziție conforme cu tipurile sau familiile de motoare a căror omologare UE de tip nu mai este valabilă conform articolului 29 alineatul (2) litera (a) pot fi comercializate, sub rezerva următoarelor condiții:
 - (a) să fie acoperite de o omologare UE de tip valabilă la data producției și să nu fi fost introduse pe piață anterior expirării respectivei omologări UE de tip sau
 - (b) să nu fie reglementate la nivelul Uniunii la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
7. Alineatul (6) se aplică doar pentru o perioadă de

- (a) 18 luni de la data introducerii pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, în situația menționată la primul paragraf al alineatului 5
 - (b) 30 de luni de la data introducerii pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, în situația menționată la al doilea paragraf al alineatului 5
8. Producătorii se asigură că motoarele de tranziție includ un marcaj cu data de fabricație a motorului. Aceste informații vor fi introduse sau marcate pe plăcuța cu specificații tehnice a motorului.

Articolul 58

Raportul

1. Până la 31.12.2021, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare UE de tip prevăzute în prezentul regulament.
2. Pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia prezintă în fața Parlamentului European și a Consiliului un raport privind stadiul aplicării prezentului regulament până la 31.12.2022.

Articolul 59

Revizuirea

1. Până la 31.12.2020, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind:
 - (a) evaluarea potențialului de reducere în continuare a emisiilor de poluanți, pe baza tehnologiilor disponibile și a analizei cost/beneficii;
 - (b) identificarea tipurilor de poluanți potențial relevante neacoperite în acest moment de prezentul regulament;
2. Până la 31.12.2025, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind:
 - (a) utilizarea clauzelor de derogare prevăzute la articolul 32 alineatele (3) și (4);
 - (b) monitorizarea rezultatelor încercărilor referitoare la emisii de la articolul 18 și concluziile acestora.
3. Rapoartele menționate la alineatele (1) și (2) se bazează pe o consultare cu părțile interesate relevante și ia în considerare standardele europene și internaționale existente în materie. Raportul este însoțit, atunci când este cazul, de propuneri legislative.

Articolul 60

Abrogarea

Sub rezerva alineatelor (1) – (4) ale articolului 57, Directiva 97/68/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2017.

Articolul 61

Intrarea în vigoare și aplicarea

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.
2. Se aplică de la 1 ianuarie 2017.
Începând de la data menționată la alineatul 1, autoritățile naționale nu vor refuza cererea unui producător de a i se acorda o omologare UE de tip pentru un nou tip sau o nouă familie de motoare și nici nu vor interzice introducerea pe piață a tipurilor sau a familiilor de motoare dacă acestea sunt conforme cu cerințele stabilite în capitolele II, III, IV și VIII.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele