



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij in homologacijo za motorje z notranjim
izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Splošno ozadje

Necestna mobilna mehanizacija zajema več vrst motorjev z notranjim izgorevanjem, vgrajenih v različne naprave, od majhnega ročnega orodja, gradbene mehanizacije in generatorskih agregatov do železniških motornih vozil, lokomotiv in plovil, ki plujejo po celinskih plovnih poteh. Ti motorji znatno prispevajo k onesnaževanju zraka in povzročajo približno 15 % emisij dušikovih oksidov (NOx) in 5 % emisij trdnih delcev v EU.

Mejne vrednosti emisij za te motorje zdaj določa Direktiva 97/68/ES. Ta direktiva je bila večkrat spremenjena, vendar je bilo z več tehničnimi pregledi ugotovljeno, da je zakonodaja v sedanji obliki pomanjkljiva. Področje uporabe je preveč omejeno, saj ne zajema nekaterih kategorij motorjev. Nove stopnje emisij so bile nazadnje uvedene s spremembo direktive leta 2004 in ne upoštevajo več trenutnega stanja tehnologije. Poleg tega obstaja neskladje med mejnimi vrednostmi emisij za nekatere kategorije motorjev.

Obstajajo tudi trdni dokazi o škodljivih učinkih emisij izpušnih plinov iz dizelskih motorjev in zlasti trdnih delcev (tj. sajah dizelskega goriva) na zdravje. Ena od glavnih ugotovitev je, da je velikost delcev ključni dejavnik za ugotovljene učinke na zdravje. To vprašanje je mogoče rešiti le z mejnimi vrednostmi, ki temeljijo na številu delcev (tj. mejna vrednost števila trdnih delcev). Zato se je zdelo primerno, da se za najpomembnejše kategorije motorjev uvede nova stopnja emisij (stopnja V), ki bi ob mejnih vrednostih mase trdnih delcev upoštevala tudi mejno vrednost števila trdnih delcev, kar je tudi v skladu z razvojem v cestnem sektorju.

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

Namen predloga je zaščititi zdravje ljudi in okolje ter zagotoviti ustrezno delovanje notranjega trga za motorje v necestni mobilni mehanizaciji. Njegov namen je tudi obravnavati vidikov konkurenčnosti in skladnosti.

V skladu s politiko EU o kakovosti zraka je cilj postopno zmanjšanje emisij iz novih motorjev, ki se dajejo na trg in s tem sčasoma zamenjujejo stare motorje, ki bolj onesnažujejo. S tem naj bi se emisije na splošno precej zmanjšale, vendar bo zmanjšanje po kategoriji motorja odvisno od strogosti sedanjih posebnih zahtev.

Predlog naj bi tudi omilil pritiske na države članice, naj sprejmejo dodatne regulativne ukrepe, ki bi lahko omejevali notranji trg. Predlog si prizadeva, da bi se s harmoniziranimi pravili odstranile ovire za zunanjo trgovino in zmanjšale regulativne ovire, ki so posledica različnih zahtev glede emisij. Cilj je zlasti zbliževanje zahtev EU in ZDA.

Predlog prispeva h konkurenčnosti evropske industrije s poenostavitvijo obstoječe zakonodaje o homologaciji, povečanjem preglednosti in zmanjšanjem upravnega bremena.

• Veljavne določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Veljavne zahteve glede emisij za motorje v necestni mobilni mehanizaciji ureja Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 97/68/ES z dne 16. decembra 1997 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti plinastim in trdnim

onesnaževalom iz motorjev z notranjim zgorevanjem, namenjenih za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo (UL L 59, 27.2.1998, str. 1).

Osnutek predloga ter njegovi izvedbeni in delegirani akti bodo po tehničnem pregledu, v katerem so bile ugotovljene številne bistvene pomanjkljivosti, prenesel in izboljšal veljavne zahteve iz navedenega akta. Predlog uredbe bo v primerjavi z veljavnim aktom:

- uvedel nove mejne vrednosti emisij, ki bodo upoštevale tehnični napredek in politike EU v cestnem sektorju, da se dosežejo cilji EU glede kakovosti zraka,
- razširil področje uporabe, da se izboljša harmoniziranje trga (EU in mednarodnega) in zmanjša tveganje izkrivljanja trga,
- uvedel ukrepe za poenostavitev upravnih postopkov in izboljšanje izvrševanja, vključno s pogoji za boljši tržni nadzor.

• **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Obravnavana pobuda je namenjena izboljšanju zaščite okolja s posodobitvijo veljavnih mejnih vrednosti emisij in razširitvijo področja njihove uporabe, kjer je primerno. Namenjena je tudi zagotavljanju pravilnega delovanja notranjega trga, hkrati pa odpravlja nepotrebno breme za podjetja, ki delujejo na notranjem in mednarodnem trgu. Zato je v celoti v skladu s strategijo Evropa 2020 in popolnoma usklajena s strategijo EU za trajnostni razvoj.

Obravnavana pobuda je v tem okviru povezana z naslednjimi bolj specifičnimi politikami in cilji:

- šestim okoljskim akcijskim programom EU¹, ki predlaga doseganje „ravni kakovosti zraka, ki ne povzroča večjih negativnih posledic na zdravju ljudi in okolju, ter ne ogroža zdravja ljudi in okolja“;
- tematsko strategijo o onesnaževanju zraka², ki zagotavlja celovit okvir politike EU za zmanjšanje škodljivega učinka onesnaževanja na zdravje ljudi in okolje za obdobje do leta 2020;
- Direktivo 2001/81/ES o nacionalnih zgornjih mejah emisij, ki za več onesnaževal zraka določa zakonsko zavezujoče mejne vrednosti za skupne dovoljene emisije na ravni držav članic. V skladu z uradnimi podatki, o katerih se je poročalo na podlagi navedene direktive, je leta 2010 te mejne vrednosti preseglo 12 držav članic, kljub nekaterim izboljšavam pa težave s skladnostjo verjetno ne bodo odpravljene;
- Direktivo 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka, ki določa zakonsko zavezujoče mejne vrednosti za koncentracije glavnih onesnaževal zraka, kot so trdni delci in dušikov dioksid, v zraku;
- Belo knjigo o prometu iz leta 2011³, zlasti v zvezi s čistejšim prevozom po celinskih plovni poteh in železnici.

Strožji ukrepi za motorje z notranjim izgorevanjem v necestni mobilni mehanizaciji bi pozitivno prispevali k ciljem vseh navedenih politik.

¹ Sklep št. 1600/2002/ES z dne 22. julija 2002.

² COM(2005) 446 z dne 21. septembra 2005.

³ COM(2011) 144 z dne 28. marca 2011.

Predlog je povezan tudi z industrijsko politiko, ki je bila posodobljena leta 2012⁴, pri čemer bi lahko pomembno prispeval k tehnični harmonizaciji v okviru trgovinskih pogajanj med EU in ZDA (čezatlantsko partnerstvo za trgovino in naložbe).

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

• Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

Komisija se je pri pripravi predloga posvetovala z deležniki na več načinov:

- organizirano je bilo odprto javno spletno posvetovanje, ki je zajelo vse vidike predloga. Prejeti so bili odgovori nacionalnih in regionalnih organov EU držav članic EU (ministrstev, agencij), strokovnih združenj, industrijskih podjetij, nevladnih organizacij in socialnih partnerjev;
- razprava z deležniki, ki je spremljala odprto javno spletno posvetovanje, je bila organizirana 14. februarja 2013 v Bruslju, udeležilo pa se je približno 80 udeležencev;
- deležniki so bili v okviru več študij o oceni učinka, ki so jih v preteklosti opravili zunanji svetovalci, pozvani, naj prispevajo in pošljejo pripombe;
- o predlogu se je razpravljalo na več srečanjih delovne skupine strokovnjakov Komisije za emisije mehanizacije (GEME), ki združuje panogo, nevladne organizacije ter predstavnike držav članic in Komisije.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Odprto javno posvetovanje se je začelo 15. januarja 2013 in zaključilo 8. aprila 2013 (trajalo je 12 tednov). Za ta namen je bila vzpostavljena namenska spletna stran za posvetovanje⁵, službe Komisije pa so pripravile 15 strani dolg dokument o posvetovanju, v katerem so bila obravnavana ključna vprašanja, rezultati študije in morebitni ukrepi. Skupno je bilo prejetih 69 odgovorov.

Podrobna analiza rezultatov je vključena v Prilogi II k poročilu o oceni učinka, posamezni odgovori pa so na voljo na spletni strani o posvetovanju.

• Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Predlog je zahteval oceno različnih možnosti politike ter povezanih gospodarskih, družbenih in okoljskih vplivov.

Uporabljena metodologija

Komisija je izvedla različne študije in se redno posvetovala z deležniki glede izvedljivosti novih mejnih vrednosti in potrebe po vključiti novih stopenj za izpušne

⁴

COM(2012) 582 z dne 10. oktobra 2012.

⁵

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

plina na podlagi tehničnega napredka. Ocena učinka temelji na naslednjih zunanjih študijah⁶ :

- tehnični pregled direktive Skupnega raziskovalnega središča, ki je bil predložen v dveh delih, pri čemer njegov prvi del obsega pregled evidence o emisijah za necestno mobilno mehanizacijo. Drugi del se med drugim osredotoča na motorje na prisilni vžig (mali bencinski motorji in motorji motornih sani) ter med drugim analizira evidence o emisijah gradbene in kmetijske mehanizacije ter njeno prodajo na trgu;
- v študiji ocene učinka podjetja ARCADIS N.V. so ocenjeni učinki možnosti politik, ki jih je Skupno raziskovalno središče razvilo v svojem tehničnem pregledu. Dopolnilna študija istega podjetja je izrecno obravnavala učinke na mala in srednja podjetja (MSP). V tej študiji je bil poleg socialnega in gospodarskega učinka ocenjen tudi učinek na okolje in zdravje;
- v študiji podjetij Risk & Policy Analysis (RPA) in Arcadis je ocenjen trenutni prispevek sektorja necestne mobilne mehanizacije k emisijam toplogrednih plinov. Študija proučuje tudi izvedljivost razširitve mejnih vrednosti emisij za motorje s spremenljivo vrtilno frekvenco na motorje s stalno vrtilno frekvenco in možnost uskladitve mejnih vrednosti izpušnih plinov z vrednostmi, določenimi v ZDA.
- v študiji podjetja PANTEIA⁷ , ki jo je naročil GD MOVE, je analizirano stanje v sektorjih plovbe po celinskih plovnih poteh in so ocenjeni posebni ukrepi za zmanjšanje emisij prometa po celinskih plovnih poteh.

Dejavnosti v zvezi z oceno učinka je spremljala in bila o njih obveščena medresorska usmerjevalna skupina, ki se je leta 2013 srečala štirikrat. K sodelovanju v tej skupini so bile pozvane vse ustrezne službe Komisije. Skupno raziskovalno središče je analitično delo nadaljnje podprlo z raziskovalnim projektom o učinkih mejnih vrednosti trdnih delcev nekaterih kategorij motorjev.

Sredstva za javno objavo strokovnih nasvetov

Poročila o navedenih študijah so na voljo na spletni strani GD za podjetništvo in industrijo.

• Ocena učinka

Podrobno so bile analizirane tri glavne možnosti politike. Vsaka od teh možnosti je sestavljena iz različnih podmožnosti za kategorije in uporabe motorjev, ki so že zajete v zakonodaji EU za necestno mobilno mehanizacijo, ter za kategorije in uporabe motorjev, ki bi lahko na področje uporabe te zakonodaje sodile v prihodnosti. V scenariju nespremenjene politike so te možnosti naslednje:

Možnost 2: uskladitev s standardi ZDA glede področja uporabe in mejnih vrednosti.

Možnost 3: korak proti ravni zastavljenih ciljev v cestnem sektorju za najpomembnejše vire emisij.

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.

Možnost 4: razširjena raven zastavljenih ciljev v okviru obsežnejših določb o spremljanju.

V analitski zasnovi je že bilo upoštevano, da bi lahko najprimernejša možnost združevala elemente različnih možnosti. Za posamezne module, ki omogočajo prerazporejanje elementov, je bila izvedena analiza razmerja med stroški in koristmi.

Proučene so bile nezakonodajne možnosti (npr. prostovoljni dogovor s panogo), vendar je bilo na podlagi prvotne analize ugotovljeno, da tak dogovor ne bi bil primeren za doseganje ciljev pobude. Ta odločitev temelji na premisleku, da mejne vrednosti emisij za motorje v necestni mobilni mehanizaciji verjetno ne bodo učinkovite in ne morejo zagotoviti enakih konkurenčnih pogojev vsem gospodarskim subjektom, če niso pravno zavezujoče.

Oceno učinka je po njeni predstavitvi 20. novembra 2013 potrdil odbor za oceno učinka.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

• Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog s sprejetjem strožjih ravni in uvedbo „pristopa dvojne ravni“ znatno nadgrajuje sistem homologacije za motorje v necestni mobilni mehanizaciji glede tehničnih zahtev o emisijah.

Predlog bo z delegiranimi akti, predvidenimi v tem predlogu, podrobno določil nove obvezne zahteve za omejitve emisij stopnje V iz motorjev. Delegirani akti, sprejeti v skladu s tem predlogom, bodo med drugim vsebovali zahteve za:

- podrobne tehnične zahteve preskusnih ciklov,
- tehnične preskusne postopke in postopke merjenja,
 - podrobne ureditve in zahteve za izjeme na podlagi te uredbe,
 - podrobne določbe za postopke homologacije.

• Pravna podlaga

Pravna podlaga predloga je člen 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

• Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, ker predlog ne spada v izključno pristojnost Unije.

Predlog vsebuje spremembe veljavne zakonodaje EU, zato lahko ta vprašanja učinkovito obravnava le EU. Poleg tega ciljev politike ni mogoče v zadostni meri doseči z ukrepi držav članic.

Ukrepanje Evropske unije je potrebno, saj je treba preprečiti nastanek ovir za enotni trg zlasti na področju motorjev v necestni mobilni mehanizaciji, in zaradi nadnacionalne narave onesnaževanja zraka. Čeprav so učinki glavnih onesnaževal zraka največji najbližje viru, učinki na kakovost zraka niso omejeni na lokalno raven, čezmejno onesnaževanje pa je resen okoljski problem, zaradi katerega so lahko nacionalne rešitve neučinkovite. Za rešitev problema onesnaževanja zraka je potrebno usklajeno delovanje na ravni EU.

Z vzpostavitvijo mejnih vrednosti emisij in postopkov homologacije na nacionalni ravni bi lahko nastal skupek 28 različnih režimov, kar bi resno oviralo trgovino

znotraj Unije. Poleg tega bi to lahko proizvajalcem, ki so dejavni na več trgih, naložilo znatno upravno in finančno breme. Zato ciljev obravnavane pobude ni mogoče doseči brez ukrepanja na ravni EU.

Harmoniziran pristop na ravni EU naj bi predstavljal najbolj stroškovno učinkovit način za proizvajalce in končne uporabnike, da dosežejo zmanjšanje emisij.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Kot je prikazano v oceni učinka, je predlog skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je nujno za doseganje ciljev pravilnega delovanja notranjega trga ob hkratnem zagotavljanju visoke ravni javne varnosti in varstva okolja.

Poenostavitev zakonodajnega okolja bo znatno prispevala k zmanjšanju upravnih stroškov za nacionalne organe in industrijo.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrumenti: uredba.

Druga sredstva ne bi bila ustrezna iz naslednjih razlogov.

Direktiva 97/68/ES je bila večkrat bistveno spremenjena. Komisija zaradi jasnosti, predvidljivosti, racionalnosti in poenostavitve predlaga zamenjavo Direktive 97/68/ES z uredbo ter manjšim številom delegiranih in izvedbenih aktov.

Poleg tega se bo z uporabo uredbe zagotovilo, da se bodo zadevne določbe uporabljale neposredno za proizvajalce, homologacijske organe in tehnične službe ter da jih bo za boljše prilagajanje tehničnemu napredku mogoče veliko hitreje in učinkoviteje posodobiti.

Predlog uporablja „pristop dvojne ravni“, ki se že uporablja v drugih zakonodajnih aktih s področja EU-homologacije motornih vozil. Ta pristop predvideva pripravo zakonodaje v dveh korakih:

- najprej Evropski parlament in Svet v uredbi na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije po rednem zakonodajnem postopku določita temeljne določbe;
- nato Komisija v delegiranih aktih, ki jih sprejme v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije, določi tehnične specifikacije za izvajanje temeljnih določb.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Stroški, povezani z vzpostavitvijo elektronske podatkovne zbirke za izmenjavo homologacijske dokumentacije, so bili že ocenjeni v študiji izvedljivosti⁸, ki jo je naročila Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo junija 2006, za avtomobile pa je v EU že vzpostavljen evropski sistem za izmenjavo homologacij (European Type-Approval Exchange System; ETAES).

⁸

T-Systems 2006, Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA) Feasibility Study (Študija o izvedljivosti podatkovne zbirke za izmenjavo homologacijske dokumentacije).

Študija izvedljivosti za javno dostopno podatkovno zbirko ni bila izvedena, vendar je kljub temu mogoče predvidevati, da je ocena stroškov zanesljiv pokazatelj zadevnih stroškov.

V študiji so bili predvideni enkratni začetni stroški v višini 50 000–150 000 EUR in stroški delovanja v višini 5 000–15 000 EUR na mesec, odvisno od trajanja pogodbe s ponudnikom storitve. Podoben mesečni razpon je predviden za delovanje službe za pomoč uporabnikom, če bi bila potrebna.

5. DODATNE INFORMACIJE

• Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje

V predlogu so predvidena splošna in posebna prehodna obdobja, da se proizvajalcem motorjev in mehanizacije ter upravnim organom omogočijo dovolj dolgi roki za prilagoditev.

Za prehod z veljavnih emisijskih standardov na novo stopnjo emisij je predlagana na novo razvita prehodna shema, ki je v upravnem smislu precej enostavnejša za proizvajalce motorjev in mehanizacije, hkrati pa precej zmanjša breme za nacionalne homologacijske organe.

Za spremljanje emisij motorjev med uporabo so predlagani pilotni programi, da se razvijejo ustrezni preskusni postopki.

• Poenostavitev

Namen predloga je poenostavitev zakonodaje.

Zelo zapletena direktiva o motorjih v necestni mobilni mehanizaciji s 15 prilogami, ki je bila spremenjena osemkrat brez prenovitve, bo razveljavljena.

Predlog poenostavlja upravne postopke za javne organe. Predlog je vključen v tekoči program Komisije za posodobitev in poenostavitev pravnega reda Skupnosti ter njenega delovnega in zakonodajnega programa pod sklicem 2010/ENTR/001.

• Razveljavitev veljavne zakonodaje

Sprejetje predloga bo razveljavilo veljavno zakonodajo.

• Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

2014/0268 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom¹⁰,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen so bili z Direktivo 97/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ določeni ukrepi za zmanjšanje onesnaževanja zraka iz motorjev za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo. Treba si je prizadevati za razvoj in delovanje notranjega trga Unije.
- (2) Notranji trg bi moral temeljiti na preglednih, preprostih in doslednih pravilih, ki bi zagotavljala pravno varnost in jasnost, kar koristi tako podjetjem kot potrošnikom.
- (3) Za poenostavitev zakonodaje o homologaciji in pospešitev njenega sprejetja je bil v zakonodajo EU o homologaciji motorjev uveden nov regulativni pristop. Zakonodajalec v skladu s tem pristopom določi le temeljna pravila in načela, za določitev predpisov o tehničnih podrobnostih pa pooblasti Komisijo. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti le temeljne določbe o emisijah plinastih in trdnih onesnaževal ter pooblastiti Komisijo za določitev tehničnih specifikacij v delegiranih aktih.
- (4) Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹² je že vzpostavila regulativni okvir za homologacijo in tržni nadzor kmetijskih in gozdarskih vozil. Zaradi podobnosti področij in glede na pozitivne izkušnje pri uporabi Uredbe (ES) št. 167/2013 je treba v zvezi z necestno mehanizacijo upoštevati številne pravice in obveznosti, ki jih je vzpostavila navedena uredba. Bistveno je, da se sprejme ločen sklop pravil, s katerim se bodo v celoti upoštevale posebne zahteve motorjev za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo.
- (5) Ta uredba bi morala vsebovati bistvene zahteve v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij in postopki za EU-homologacijo za motorje za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo. Glavni elementi zadevnih zahtev te uredbe temeljijo na izsledkih ocene učinka z dne 20. novembra 2013, ki jo je izvedla Komisija in ki vključuje analizo različnih možnosti z možnimi prednostmi in slabostmi v smislu gospodarskih, okoljskih, varnostnih in družbenih vidikov. V to analizo so bili vključeni tako kvalitativni kot kvantitativni vidiki. Po primerjavi različnih možnosti so bile opredeljene in izbrane prednostne možnosti, ki predstavljajo temelj te uredbe.
- (6) Cilj te uredbe je določiti harmonizirana pravila za EU-homologacijo motorjev za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo, da se zagotovi delovanje notranjega trga.

⁹ UL L ...

¹⁰ UL L ...

¹¹ Direktiva 97/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 1997 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti plinastim in trdnim onesnaževalom iz motorjev z notranjim izgorevanjem, namenjenih za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo (UL L 59, 27.2.1998, str. 1).

¹² Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 60, 2.3.2013, str. 1).

Zato je treba določiti nove mejne vrednosti emisij, ki bodo upoštevale tehnični napredek in zagotovile zблиževanje s politikami Unije v cestnem sektorju, da se dosežejo cilji Unije v zvezi s kakovostjo zraka in zmanjšajo emisije necestne mobilne mehanizacije, s tem pa omogoči sorazmernejši delež emisij mehanizacije glede na emisije cestnih vozil. Področje uporabe zakonodaje Unije na tem področju je treba razširiti, da se izboljša harmoniziranje trga na ravni EU in mednarodni ravni ter zmanjša tveganje izkrivljanja trga. Poleg tega je namen te uredbe poenostaviti veljavni pravni okvir, vključno z ukrepi za poenostavitev upravnih postopkov, in izboljšati splošne pogoje za izvrševanje, zlasti s krepitvijo pravil o tržnem nadzoru.

- (7) Zahteve, določene v zvezi z motorji za necestno mobilno mehanizacijo in pomožnimi motorji za vozila za prevoz potnikov ali blaga, bi morale upoštevati načela iz sporočila Komisije z dne 5. junija 2002 z naslovom „Akcijski načrt – Poenostavitev in izboljšanje regulativnega okolja“.
- (8) Sedmi splošni okoljski akcijski program Unije, ki je bil sprejet s Sklepom št. 1386/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹³ poudarja, da je Unija sklenila, da bo dosegla ravni kakovosti zraka, ki nimajo znatnih negativnih vplivov na in tveganj za človekovo zdravje in okolje. Zakonodaja Unije je vzpostavila ustrezne mejne vrednosti emisij za kakovost zunanjega zraka za varovanje zdravja ljudi, še zlasti občutljivejših posameznikov, in za nacionalne zgornje meje emisij¹⁴. Po svojem sporočilu z dne 4. maja 2001, s katerim je bil vzpostavljen program „Čist zrak za Evropo“ (CAFE), je Komisija 21. septembra 2005 sprejela še eno sporočilo z naslovom „Tematska strategija o onesnaževanju zraka“. Eden od sklepov te tematske strategije je, da je za doseg ciljev EU glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij v sektorju prevoza (zračnem, pomorskem in kopenskem prevozu), v gospodinjstvih ter v energetske, kmetijske in industrijske sektorju. Na podlagi navedenega je treba k nalogi zmanjšanja emisij motorjev, vgrajenih v necestno mobilno mehanizacijo, pristopiti v okviru splošne strategije. Mejne vrednosti emisij stopnje V sodijo med ukrepe, ki so bili oblikovani za zmanjšanje dejanskih emisij onesnaževal zraka iz vozil med uporabo, kot so trdna onesnaževala, in predhodnikov ozona, kot so dušikovi oksidi (NO_x) in ogljikovodiki.
- (9) Svetovna zdravstvena organizacija je 12. junija 2012 v okviru svoje Mednarodne agencije za raziskave raka izpušne pline dizelskih motorjev na podlagi dokazov, da je izpostavljenost povezana s povečanim tveganjem za pljučnega raka, prerazvrstila kot „rakotvorne za človeka“ (skupina 1).
- (10) Da bi se dosegli cilji Unije glede kakovosti zraka, si je treba nenehno prizadevati za zmanjšanje emisij motorjev. Proizvajalci bi zato morali imeti jasne informacije o prihodnjih mejnih vrednostih emisij ter dovolj časa za njihovo doseg in potreben tehnični razvoj.
- (11) Pri določanju mejnih vrednosti emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe.

¹³ Sklep št. 1386/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2020 „Dobro živeti ob upoštevanju omejitev našega planeta (UL L 354, 28.12.2013, str. 171).

¹⁴ Sklep št. 1600/2002/ES; Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

- (12) Emisije motorjev iz necestne mobilne mehanizacije predstavljajo znaten delež skupnih emisij v zrak nekaterih škodljivih onesnaževal, ki jih povzroča človek. Motorji, odgovorni za znaten delež onesnaževanja z dušikovimi oksidi in trdnimi delci, bi morali soditi na področje uporabe pravil o novih mejnih vrednostih emisij.
- (13) Komisija bi morala spremljati emisije, ki še niso pravno urejene in ki so posledica širše uporabe novih sestav goriva, tehnologije motorjev in sistemov za uravnavanje emisij. Komisija bi po potrebi morala tudi predložiti predloge Evropskemu parlamentu in Svetu o ureditvi takšnih emisij.
- (14) Primerno je spodbujati uvedbo vozil na alternativna goriva, ki imajo lahko nizke emisije dušikovih oksidov in trdnih delcev. Zato bi bilo treba prilagoditi mejne vrednosti skupnih ogljikovodikov, da se upoštevajo nemetanski ogljikovodiki in emisije metana.
- (15) Da se zagotovi nadzor nad emisijami izredno majhnih delcev trdnih onesnaževal (velikosti 0,1 μm in manj), bi morala biti Komisija pooblaščenca za sprejetje pristopa, ki bo poleg trenutno uporabljenega pristopa na podlagi mase delcev temeljil tudi na številu delcev trdnih onesnaževal. Pri pristopu, ki temelji na številu delcev trdne snovi, bi se morali uporabiti rezultati Programa za merjenje delcev (PMD) Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (v nadaljnjem besedilu: UN/ECE), pristop pa bi moral biti v skladu z obstoječimi zastavljenimi cilji varovanja okolja.
- (16) Da bi se ti okoljski cilji dosegli, je primerno navesti, da bodo mejne vrednosti števila delcev verjetno izražale največjo učinkovitost, ki jo je trenutno mogoče doseči s filtri za delce z uporabo najboljše razpoložljive tehnologije.
- (17) Komisija bi morala v preskusnih postopkih, ki so podlaga za predpise o emisijah pri podeljevanju EU-homologacije, sprejeti svetovno harmonizirane preskusne cikle. Za spremljanje dejanskih emisij iz vozil med uporabo bi bilo treba proučiti tudi uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij.
- (18) Da bi se bolje nadzorovale dejanske emisije vozil med uporabo in pripravil postopek skladnosti vozil med uporabo, bi bilo treba v primernem časovnem okviru sprejeti metodologijo preskušanja za spremljanje zahtev za vrednosti emisij, ki temelji na uporabi prenosnih sistemov za merjenje emisij.
- (19) Pravilno delovanje sistema za naknadno obdelavo, zlasti v primeru dušikovih oksidov, je temeljna zahteva za izpolnjevanje vzpostavljenih mejnih vrednosti za emisije onesnaževal. Zato bi bilo treba uvesti ukrepe, ki zagotavljajo ustrezno delovanje sistemov na podlagi uporabe reagentov.
- (20) Za motorje, ki so skladni z novimi predpisi o mejnih vrednostih emisij in postopki o EU-homologaciji ter vključeni v njihovo področje uporabe, bi se moralo dovoliti, da se dajo na trg v državah članicah; za te motorje ne bi smele veljati nobene druge nacionalne zahteve glede emisij. Država članica, ki podeljuje homologacije, bi morala sprejeti potrebne ukrepe za preverjanje, da bi se v okviru vsake EU-homologacije zagotovila identifikacija proizvedenih motorjev.
- (21) Odobriti bi bilo treba omejeno število izjem, da bi se obravnavale posebne potrebe, povezane z oboroženimi silami, omejitvami logistične dobave, preskušanjem prototipov na terenu in uporabo mehanizacije v eksplozivnih atmosferah.

- (22) Obveznosti nacionalnih organov, opredeljene v določbah o tržnem nadzoru iz te uredbe, so podrobnejše od ustreznih določb Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵.
- (23) Za zagotavljanje, da se postopek za spremljanje skladnosti proizvodnje, ki je eden od temeljev sistema EU za homologacijo vozil, pravilno izvaja in da ustrezno deluje, bi moral imenovani pristojni organ ali ustrezno usposobljena tehnična služba, imenovana v ta namen, redno preverjati proizvajalce.
- (24) Unija je pogodbenica Sporazuma UN/ECE o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov (v nadaljnjem besedilu: revidiran sporazum iz leta 1958).
- (25) Zato je treba pravilnike UN/ECE in njihove spremembe, za katere je Unija glasovala ali h katerim je Unija pristopila v skladu s Sklepom 97/836/ES, priznati za enakovredne EU-homologacijam, ki so bile podeljene na podlagi te uredbe. V skladu s tem bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejemanje delegiranih aktov, da se določi, kateri pravilniki UN/ECE se bodo uporabljali za EU-homologacije.
- (26) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.
- (27) Da bi dopolnili to uredbo z nadaljnjimi tehničnimi podrobnostmi, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z družinami motorjev, nedovoljenimi spremembami, spremljanjem emisij motorjev med uporabo, tehničnimi preskusnimi postopki in postopki merjenja, skladnostjo proizvodnje, ločeno predložitvijo sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov, motorji za preskušanje na terenu, motorji za uporabo v nevarnih atmosferah, enakovrednostjo homologacij motorjev, informacijami za proizvajalce originalne opreme in končne uporabnike, samopreskušanjem, standardi in ocenami tehničnih služb, motorji, ki so v celoti ali delno na plinasto gorivo, meritvami števila trdnih delcev in preskusnimi cikli. Zlasti je pomembno, da Komisija med svojim pripravljalnim delom opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (28) Države članice bi morale sprejeti pravila o kaznih za kršitve te uredbe in zagotoviti njihovo izvajanje. Kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (29) Da bi se upošteval stalni tehnični napredek in najnovejše ugotovitve na področju raziskav in inovacij, je treba opredeliti nadaljnji potencial motorjev, vgrajenih v necestno mobilno mehanizacijo, za zmanjšanje emisij onesnaževal. Ocene bi morale biti osredotočene na tiste kategorije motorjev, ki so prvič vključene v področje uporabe te uredbe in na tiste, za katere ostanejo mejne vrednosti emisij v okviru te uredbe nespremenjene.

¹⁵ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

¹⁶ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (30) Zaradi jasnosti, predvidljivosti, racionalnosti in poenostavitve ter zato, da bi zmanjšali breme za proizvajalce motorjev in mehanizacije, bi morala ta uredba vsebovati le omejeno število stopenj izvajanja za uvedbo novih ravni emisij in postopkov homologacije. Pravočasna opredelitev zahtev je bistvena, da se proizvajalcem zagotovi dovolj časa, da razvijejo, preskusijo in izvedejo tehnične rešitve za serijsko izdelane motorje, ter da proizvajalci in homologacijski organi v državah članicah vzpostavijo potrebne upravne sisteme.
- (31) Direktiva 97/68/ES je bila večkrat bistveno spremenjena. Zaradi jasnosti, predvidljivosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba Direktivo 97/68/ES zamenjati z uredbo ter manjšim številom delegiranih in izvedbenih aktov. Z uporabo uredbe bi bilo treba zagotoviti, da se zadevne določbe uporabljajo neposredno za proizvajalce, homologacijske organe in tehnične službe ter da jih je za boljše prilagajanje tehničnemu napredku mogoče veliko hitreje in učinkoviteje posodobiti.
- (32) Zaradi uporabe novega ureditvenega sistema, ki ga vzpostavlja ta uredba, bi bilo treba Direktivo 97/68/ES razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2017. Ta datum bi moral industriji omogočiti dovolj časa, da se prilagodi novim določbam iz te uredbe ter tehničnim specifikacijam in upravnim določbam iz delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe.
- (33) Ker ciljev te uredbe, in sicer določitev harmoniziranih pravil o upravnih in tehničnih zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij in postopki EU-homologacije za motorje za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se ti cilji zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET UREJANJA, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa mejne vrednosti emisij za plinasta onesnaževala in trdne delce ter upravne in tehnične zahteve v zvezi z EU-homologacijo za vse tipe motorjev in družine motorjev iz člena 2(1).

Ta uredba določa tudi zahteve za tržni nadzor motorjev, ki bodo ali naj bi bili vgrajeni v necestno mobilno mehanizacijo in ki so predmet EU-homologacije.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vse motorje iz člena 4, ki so ali naj bi bili vgrajeni v necestno mobilno mehanizacijo, razen za motorje, namenjene za izvoz v tretje države.
2. Ta uredba se ne uporablja za motorje za:
 - (a) pogon vozil, kakor so opredeljena v točki (13) člena 3 Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷;
 - (b) pogon kmetijskih in gozdarskih vozil, kakor so opredeljena v točki (11) člena 3 Uredbe (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁸;
 - (c) nepremično mehanizacijo;
 - (d) morska plovila, za katera je potrebno dovoljenje za morsko plovbo ali varnostno spričevalo;
 - (e) pogon plovil, ki plujejo po celinskih plovnih poteh, njihova nazivna moč pa ne presega 37 kW;
 - (f) plovila za rekreacijo, kakor so opredeljena v Direktivi 2013/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹;
 - (g) letala;
 - (h) vsa vozila za rekreacijo razen motornih sani, terenska vozila in štirikolesnike z vzporedno nameščenimi sedeži;
 - (i) vozila in mehanizacijo, namenjena izključno za tekmovalno uporabo;
 - (j) pomanjšane modele ali pomanjšane kopije vozil ali strojev, če nazivna izhodna moč teh modelov ali kopij ne presega 19 kW.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „necestna mobilna mehanizacija“ pomeni kateri koli premični stroj, prenosno opremo ali vozilo z nadgradnjo ali brez nje in kolesi ali brez njih, ki ni namenjeno za prevoz potnikov ali blaga po cesti; vključuje mehanizacijo, nameščeno na podvozje vozil, namenjenih za prevoz potnikov ali blaga po cesti;
- (2) „EU-homologacija“ pomeni postopek, s katerim homologacijski organ potrdi, da tip motorja ali družina motorjev izpolnjuje ustrezne upravne določbe in tehnične zahteve te uredbe;

¹⁷ Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

¹⁸ Uredba (EU) št. 167/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. februarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru kmetijskih in gozdarskih vozil (UL L 60, 2.3.2013, str. 1).

¹⁹ Direktiva 2013/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih ter razveljavitvi Direktive 94/25/ES (UL L 354, 28.12.2013, str. 90).

- (3) „plinasta onesnaževala“ pomenijo ogljikov monoksid (CO), vse ogljikovodike (HC) in dušikove okside (NO_x), in sicer dušikov oksid (NO) in dušikov dioksid (NO₂), izraženo z ekvivalentom dušikovega dioksida (NO₂);
- (4) „delci“ pomenijo vsako snov, zbrano na določenem filtrskem mediju po razredčenju izpušnega plina iz motorja s čistim filtriranim zrakom, tako da temperatura ne preseže 325 K (52 °C);
- (5) „število delcev“ pomeni število trdnih delcev s premerom, večjim od 23 nm;
- (6) „motor“ pomeni pretvornik energije razen turbine na plin, v katerem gorivo izgoreva v omejenem prostoru, pri čemer nastajajo plini, ki se širijo in se neposredno uporabijo za zagotavljanje mehanske moči, za katerega se lahko podeli EU-homologacija; vključuje sistem za uravnavanje emisij in komunikacijski vmesnik (strojna oprema in sporočila) med elektronskimi krmilnimi enotami (ECU) sistema motorja in katero koli drugo krmilno enoto pogonskega sistema ali vozila, potrebno za skladnost s poglavjema II in III;
- (7) „tip motorja“ pomeni specifikacijo motorjev, ki se ne razlikujejo v bistvenih značilnostih motorja;
- (8) „družina motorjev“ pomeni proizvajalčevo razvrstitev tipov motorjev, ki imajo po svoji zasnovi podobne lastnosti glede emisij izpušnih plinov in upoštevajo veljavne mejne vrednosti emisij;
- (9) „osnovni motor“ pomeni tip motorja, ki je bil izbran iz družine motorjev na takšen način, da so značilnosti njegovih emisij reprezentativne za navedeno družino motorjev;
- (10) „motor na kompresijski vžig (CI)“ pomeni motor, ki deluje po načelu kompresijskega vžiga;
- (11) „motor na prisilni vžig (SI)“ pomeni motor, ki deluje po načelu prisilnega vžiga;
- (12) „motor na kombinirano gorivo“, pomeni motor, ki je izdelan za istočasno delovanje na dizelsko in plinasto gorivo, pri čemer se gorivi merita ločeno in je lahko razmerje med porabljenimi količinami enega in drugega goriva različno glede na delovanje;
- (13) „motor na eno gorivo“ pomeni motor, ki ni motor na kombinirano gorivo, kakor je opredeljen v točki (12);
- (14) „tekoče gorivo“ pomeni gorivo, ki je v standardnih pogojih okolice²⁰ v tekočem stanju;
- (15) „plinasto gorivo“ pomeni vsako gorivo, ki je v standardnih pogojih okolice v popolnoma plinastem stanju²⁰;
- (16) „razmerje energije iz plina (GER)“ pri motorju na kombinirano gorivo pomeni energijsko vsebnost plinastega goriva, deljeno z energijsko vsebnostjo obeh goriv (dizelskega in plinastega); pri motorjih na eno gorivo je razmerje energije iz plina opredeljeno kot 1 ali 0 glede na vrsto goriva;
- (17) „motor s spremenljivo vrtilno frekvenco“ pomeni motor, ki ni motor s stalno vrtilno frekvenco, kakor je opredeljen v točki (18);
- (18) „motor s stalno vrtilno frekvenco“ pomeni motor, katerega homologacija je omejena na delovanje s stalno vrtilno frekvenco, razen motorjev, pri katerih je funkcija regulatorja stalne vrtilne frekvence odstranjena ali izključena; motor s stalno vrtilno frekvenco je

²⁰ 298 K, skupni tlak okolice 101,3 kPa.

lahko opremljen z vrtilno frekvenco v prostem teku, ki se jo lahko uporabi med zagonom ali izklopom; motor s stalno vrtilno frekvenco je lahko opremljen z regulatorjem, ki se ga pri ustavljenem motorju lahko nastavi na druge vrtilne frekvence;

- (19) „delovanje s stalno vrtilno frekvenco“ pomeni delovanje motorja z regulatorjem, ki samodejno nadzoruje zahtevo upravljalca po ohranjanju vrtilne frekvence motorja, tudi pri spreminjanju obremenitve;
- (20) „motor na prisilni vžig za ročne stroje“ pomeni motor na prisilni vžig, ki izpolnjuje vsaj eno od naslednjih zahtev:
 - (a) uporablja se v delu opreme, ki jo upravlja ves čas opravljanja njene predvidene funkcije (funkcij) nosi;
 - (b) uporablja se v delu opreme, ki mora za izpolnitev svoje predvidene funkcije (funkcij) delovati v več položajih, na primer navzgor, navzdol ali vstran;
 - (c) uporablja se v delu opreme, pri kateri je skupna suha masa motorja in opreme manjša od 20 kg in izpolnjuje vsaj enega od naslednjih pogojev:
 - (i) upravlja ves čas opravljanja njene predvidene funkcije (funkcij) drži ali jo nosi;
 - (ii) upravlja ves čas opravljanja njene predvidene funkcije (funkcij) drži ali jo upravlja;
 - (iii) uporablja se v generatorju ali črpalki;
- (21) „pogonski motor“ pomeni motor, ki naj bi neposredno ali posredno zagotavljal pogon tipu necestne mobilne mehanizacije, kakor je opredeljena v točki (1);
- (22) „pomožni motor“ pomeni motor, ki je ali naj bi bil vgrajen v ali na necestno mobilno mehanizacijo in ni pogonski motor;
- (23) „izhodna moč“ pomeni moč, ki jo motor doseže na preskusni napravi na koncu ročične gredi ali enakovrednega dela, izmerjeno v skladu z metodo za merjenje moči motorjev z notranjim izgorevanjem, določeni v Pravilniku UN/ECE št. 120, pri čemer uporablja referenčno gorivo iz člena 24(2);
- (24) „referenčna moč“ pomeni izhodno moč, ki se uporabi pri določanju veljavnih mejnih vrednosti emisij za motor;
- (25) „nazivna izhodna moč“ pomeni izhodno moč, kot jo je navedel proizvajalec motorja pri nazivni vrtilni frekvenci;
- (26) „največja izhodna moč“ pomeni najvišjo vrednost izhodne moči na krivulji nominalne moči pri polni obremenitvi za tip motorja;
- (27) „nazivna vrtilna frekvenca“ pomeni vrtilno frekvenco motorja, pri kateri je v skladu z navedbo proizvajalca dobljena nazivna moč;
- (28) „datum izdelave motorja“ pomeni datum (izražen v z mesecem in letom), ko je motor prestal končni pregled, potem ko je zapustil proizvodno linijo in je pripravljen na dobavo ali skladiščenje;
- (29) „prehodno obdobje“ pomeni prvih osemnajst mesecev po datumu obvezne uvedbe stopnje V, kakor je navedeno v členu 17(2);
- (30) „prehodni motor“ pomeni motor z datumom izdelave pred datumi, na katere so bili motorji iz člena 17(2) dani na trg, ki izpolnjuje eno od naslednjih zahtev:

- (a) je v skladu z najnovejšimi veljavnimi mejnimi vrednostmi emisij, opredeljenimi v zadevni zakonodaji, ki velja na datum začetka veljavnosti te uredbe, ali
 - (b) na datum začetka veljavnosti te uredbe ni bil urejen na ravni Unije;
- (31) „datum izdelave stroja“ pomeni leto, navedeno na predpisani oznaki stroja ali, ob odsotnosti predpisane oznake, leto, ko je motor prestal končni pregled, potem ko je zapustil proizvodno linijo;
 - (32) „plovilo, ki pluje po celinskih plovnih poteh,“ pomeni plovilo, ki sodi na področje uporabe Direktive 2006/87/ES;
 - (33) „generatorski agregat“ pomeni neodvisno necestno mobilno mehanizacijo, ki ni del pogonskega sistema in je prvotno namenjena proizvodnji električne energije;
 - (34) „nepremična mehanizacija“ pomeni mehanizacijo, namenjeno trajni vgradnji na eno lokacijo pred prvo uporabo, ki ni namenjena prestavljanju na drugo lokacijo, po cesti ali kako drugače, razen med prevozom z mesta proizvodnje na mesto prve vgradnje;
 - (35) „trajna vgradnja“ pomeni, da je mehanizacija privita ali kako drugače učinkovito pritrjena, tako da je ni mogoče odstraniti brez orodja ali opreme, na temelje ali drugo podlago, ki naj bi zagotovila, da mehanizacija deluje na enem samem mestu v stavbi, strukturi, objektu ali obratu;
 - (36) „pomanjšani model ali kopija“ pomeni model ali kopijo stroja ali vozila, ki je izdelan v manjšem merilu kot original in v rekreativne namene;
 - (37) „motorne sani“ pomenijo stroj na lasten pogon, ki je namenjen terenski vožnji zlasti po snegu, poganjajo ga gosenice, ki so v stiku s snegom, usmerja pa se ga s smučjo ali smučmi, ki so v stiku s snegom; največja masa neobremenjenega vozila, pripravljenega za vožnjo, je 454 kg (vključno s standardno opremo, hladilnim sredstvom, mazivom, gorivom, orodjem in voznikom mase 75 kg, vendar brez dodatne opreme);
 - (38) „terensko vozilo“ pomeni motorno vozilo, ki ga poganja motor in je namenjeno zlasti vožnji po netlakovanih površinah na najmanj štirih kolesih z nizkotlačnimi pnevmatikami, s sedežem, ki je v obliki sedla in namenjen samo vozniku, ali s sedežem, ki je v obliki sedla ter namenjen vozniku, in sedežem za največ enega sopotnika ter krmilom za upravljanje;
 - (39) „štirikolesnik z vzporedno nameščenimi sedeži“ pomeni nezgibno vozilo na lasten pogon, s katerim upravlja voznik, ki je namenjeno zlasti vožnji po netlakovanih površinah, največja masa neobremenjenega vozila, pripravljenega za vožnjo, je 300 kg (vključno s standardno opremo, hladilnim sredstvom, mazivom, gorivom, orodjem in voznikom mase 75 kg, vendar brez dodatne opreme), največja konstrukcijsko določena hitrost pa je 25 km/h ali več; poleg tega je namenjeno prevozu oseb in/ali tovora ter vlečenju in potiskanju opreme, se ne upravlja s krmilom, je zasnovano v rekreativne namene ali za prevoz blaga in lahko prevaža največ 6 potnikov, vključno z voznikom, ki sedijo vzporedno na enem ali več sedežev, ki niso v obliki sedla;
 - (40) „železniško motorno vozilo“ pomeni železniško vozilo, ki je zasnovano tako, da neposredno z lastnimi kolesi ali neposredno prek koles drugih železniških vozil zagotovi pogonsko moč za lasten pogon in je posebej zasnovano za prevoz blaga ali potnikov ali blaga in potnikov, in ni lokomotiva;
 - (41) „lokomotiva“ pomeni železniško vozilo, ki je zasnovano tako, da neposredno z lastnimi kolesi ali neposredno prek koles drugih železniških vozil zagotovi pogonsko moč za

lasten pogon in pogon drugih železniških vozil, ki so zasnovana za prevoz tovora, potnikov in druge opreme, samo vozilo pa ni zasnovano ali namenjeno prevažanju tovora ali potnikov (razen tistih, ki upravljajo lokomotivo);

- (42) „pomožno železniško vozilo“ pomeni železniško vozilo, ki ni železniško motorno vozilo, kakor je opredeljeno v točki (40), ali lokomotiva, kakor je opredeljena v točki (41), in ki med drugim vključuje železniško vozilo, posebej zasnovano za izvajanje vzdrževalnih ali gradbenih del ali dvigov, povezanih s tiri ali drugo železniško infrastrukturo;
- (43) „železniško vozilo“ pomeni tip necestne mobilne mehanizacije, ki deluje izključno na železniških tirih;
- (44) „dostopnost na trgu“ pomeni vsako dobavo motorja, kakor je opredeljen v točki (6), za distribucijo ali uporabo na trgu Unije v okviru trgovske dejavnosti, bodisi v zameno za plačilo bodisi brezplačno;
- (45) „dajanje na trg“ pomeni, da je motor, kakor je opredeljen v točki (6), prvič dostopen na trgu Unije;
- (46) „proizvajalec“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki homologacijskemu organu odgovarja za vse vidike EU-homologacije ali postopka odobritve motorja in je odgovorna za zagotavljanje skladnosti proizvodnje motorjev ter za vprašanja tržnega nadzora proizvedenih motorjev, ne glede na to, ali je neposredno vključena v vse stopnje izdelave motorja, ki je predmet postopka homologacije;
- (47) „zastopnik proizvajalca“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki jo proizvajalec ustrezno imenuje, da ga zastopa glede zadev, povezanih s homologacijskim organom ali organom za tržni nadzor, in ukrepa v njegovem imenu glede zadev, zajetih v tej uredbi;
- (48) „uvoznik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo s sedežem v Uniji, ki da na trg motor, kakor je opredeljen v točki (6), iz tretje države, ne glede na to, ali je motor že vgrajen v mehanizacijo ali ne;
- (49) „distributer“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo v dobavni verigi, razen proizvajalca ali uvoznika, ki omogoči dostopnost motorja, kakor je opredeljen v točki (6), na trgu;
- (50) „gospodarski subjekt“ pomeni proizvajalca, kakor je opredeljen v točki (46), zastopnika proizvajalca, kakor je opredeljen v točki (47), uvoznika, kakor je opredeljen v točki (48), ali distributerja, kakor je opredeljen v točki (49);
- (51) „proizvajalec originalne opreme“ pomeni proizvajalca necestne mobilne mehanizacije;
- (52) „homologacijski organ“ pomeni organ v državi članici, ki ga je država članica ustanovila ali imenovala in priglasila Komisiji ter je pristojen za vse vidike homologacije tipa motorja ali družine motorjev, za postopek izdaje dovoljenja, za izdajo in po potrebi preklic ali zavrnitev certifikatov o homologaciji, deluje kot kontaktna točka za homologacijske organe drugih držav članic, imenuje tehnične službe in zagotavlja, da proizvajalec izpolnjuje svoje obveznosti glede skladnosti proizvodnje;
- (53) „tehnična služba“ pomeni organizacijo ali organ, ki ga homologacijski organ države članice imenuje bodisi za preskuševalni laboratorij za izvajanje preskusov bodisi za organ za presojo skladnosti za opravljanje začetne presoje in drugih preskusov ali kontrolnih pregledov v imenu homologacijskega organa, pri tem pa je možno, da homologacijski organ sam opravlja te naloge;
- (54) „tržni nadzor“ pomeni dejavnosti, ki jih izvajajo nacionalni organi, in ukrepe, ki jih ti organi sprejmejo za zagotovitev, da so vozila, sistemi, sestavni deli ali samostojne

tehnične enote, ki so dostopni na trgu, skladni z zahtevami iz ustrezne harmonizacijske zakonodaje Unije in ne ogrožajo zdravja, varnosti ali drugih vidikov zaščite javnega interesa;

- (55) „organ za tržni nadzor“ pomeni organ države članice, ki je pristojen za tržni nadzor na svojem ozemlju;
- (56) „nacionalni organ“ pomeni homologacijski organ ali vsak drug organ, ki je vključen v ali odgovoren za tržni nadzor, mejni nadzor ali dajanje na trg motorjev za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo v državi članici;
- (57) „končni uporabnik“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo razen proizvajalca, proizvajalca originalne opreme, uvoznika ali distributerja, ki je odgovoren za delovanje motorja, vgrajenega v tip necestne mobilne mehanizacije;
- (58) „opisni list“ pomeni dokument, v katerem so predpisani podatki, ki jih mora navesti vlagatelj;
- (59) „opisna mapa“ pomeni popolno mapo ali datoteko s podatki, risbami, fotografijami itd., ki jo tehnični službi ali homologacijskemu organu predloži vlagatelj;
- (60) „opisna dokumentacija“ pomeni opisno mapo in vsa poročila o preskusih ali druge dokumente, ki sta jih tehnična služba ali homologacijski organ priložila v opisno mapo med opravljanjem svojih nalog;
- (61) „seznam opisne dokumentacije“ pomeni dokument, v katerem so navedeni sestavni deli opisne dokumentacije, ustrezno oštevilčeni ali drugače označeni, da se jasno prepoznajo vse strani;
- (62) „odklopna strategija“ pomeni strategijo za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost naprav za uravnavanje emisij pod pogoji okolja ali delovanja motorja pri bodisi normalnem delovanju stroja ali izven preskusnih postopkov EU-homologacije;
- (63) „sistem za uravnavanje emisij“ pomeni vsako napravo, sistem ali element konstrukcije, ki uravnava ali zmanjšuje emisije;
- (64) „sistem za dovajanje goriva“ pomeni vse sestavne dele, ki so vključeni pri merjenju in mešanju goriva;
- (65) „elektronska krmilna enota“ pomeni elektronsko napravo motorja, ki je del sistema za uravnavanje emisij in uporablja podatke iz tipal motorja za nadzor parametrov motorja;
- (66) „sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov“ pomeni katalizator, filter za delce, sistem za deNO_x, kombinirani filter za delce in deNO_x ali katero koli drugo napravo za zmanjševanje emisij, ki je del sistema za uravnavanje emisij in nameščena za izpušnimi ventili motorja, razen vračanja izpušnih plinov (EGR) v valj in turbopihal;
- (67) „vračanje izpušnih plinov v valj (EGR)“ pomeni tehnologijo, ki je del sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje emisije tako, da izpušne pline iz zgorevalnih komor usmerja nazaj v motor, da se pred ali med zgorevanjem mešajo z vhodnim zrakom, razen uporabe krmilnih časov ventilov za povečanje količine preostalega izpušnega plina v zgorevalnih komorah, ki se meša z vhodnim zrakom pred ali med zgorevanjem;
- (68) „nedovoljen poseg“ pomeni izključitev, prilagoditev ali spremembo sistema za uravnavanje emisij motorja, vključno z vso programsko opremo ali drugimi elementi nadzorne logike v teh sistemih, katerega načrtovani ali nenačrtovani učinek je povečanje emisij motorja;

- (69) „preskusni cikel“ pomeni zaporedje preskusnih točk, od katerih ima vsaka določeno vrtilno frekvenco in navor ter jim mora motor slediti pri preskušanju v ustaljenem stanju ali v prehodnih pogojih delovanja;
- (70) „preskusni cikel v ustaljenem stanju“ pomeni preskusni cikel, pri katerem se vrtilna frekvenca in navor motorja ohranjata v končni postavitvi nazivno stalnih vrednost. Preskusi v ustaljenem načinu so preskusi z ločenimi fazami ali preskusi z rampami med fazami;
- (71) „preskusni cikel prehodnega stanja“ pomeni preskusni cikel z zaporedjem normiranih vrednosti vrtilne frekvence in navora, ki se iz sekunde v sekundo spreminjajo s časom;
- (72) „samopreskušanje“ pomeni, da proizvajalec, ki je bil imenovan za tehnično službo za presojo skladnosti z nekaterimi zahtevami, izvaja preskuse v lastnih prostorih, evidentira rezultate preskusov in homologacijskemu organu predloži poročilo, vključno z ugotovitvami;
- (73) „okrov ročične gredi“ pomeni zaprte prostore v motorju ali zunaj njega, ki so z notranjimi ali zunanji kanali povezani z oljnim koritom in skozi katere lahko uhajajo plini in hlapi;
- (74) „regeneracija“ pomeni dogodek, med katerim se ravni emisij spremenijo, pri čemer se s konstrukcijo obnovi zmogljivost naknadne obdelave izpušnih plinov, in sicer je lahko regeneracija stalna ali nepogosta (periodična);
- (75) „čas trajnosti emisij“ pomeni število ur, ki se uporablja za določanje faktorjev poslabšanja;
- (76) „faktorji poslabšanja“ pomenijo sklop faktorjev, ki kažejo razmerje med emisijami na začetku in ob koncu časa trajnosti emisij;
- (77) „virtualno preskušanje“ pomeni računalniške simulacije, vključno z izračuni, ki kažejo raven učinkovitosti motorja in so v pomoč pri odločanju, ne da bi bilo treba uporabiti dejanski motor;
- (78) „uporaba pri vmesni vrtilni frekvenci“ pomeni uporabo za motorje na prisilni vžig, razen motorje na prisilni vžig za ročne stroje, v katerih je vgrajen motor, namenjen za delovanje pri vrtilni frekvenci znatno pod 3 600 vrtljaji na minuto;
- (79) „uporaba pri nazivni vrtilni frekvenci“ pomeni uporabo za motorje na prisilni vžig, razen motorje na prisilni vžig za ročne stroje, v katerih je vgrajen motor, namenjen za delovanje pri nazivni vrtilni frekvenci 3 600 vrtljajev na minuto ali več;

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s podrobnimi tehničnimi specifikacijami opredelitve pojmov v točkah (7), (8), (19), (27), (74) in (76). Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 4

Kategorije motorjev

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje kategorije motorjev, razdeljene na podkategorije iz Priloge I:

(1) „kategorija NRE“, ki vključuje:

- (a) motorje za necestno mobilno mehanizacijo, namenjeno ali primerno za premikanje, ali tako, ki se lahko premika po cesti ali zunaj nje, ki niso

izključeni na podlagi člena 2(2) in niso vključeni v katero koli drugo kategorijo iz točk (2)–(10);

- (b) motorje z referenčno močjo, manjšo od 560 kW, ki se uporabljajo namesto kategorij motorjev IWP, RLL ali RLR;

(2) „kategorija NRG“ vključuje motorje z referenčno močjo, večjo od 560 kW, ki se uporabljajo izključno v generatorskih agregatih.

Motorji za generatorske agregate, ki nimajo lastnosti iz prvega pododstavka, se glede na lastnosti vključijo v kategorijo NRE ali NRS;

(3) „kategorija NRSh“ vključuje motorje na prisilni vžig za ročne stroje z referenčno močjo, manjšo od 19 kW, ki se uporabljajo izključno v ročnih strojih;

(4) „kategorija NRS“ vključuje motorje na prisilni vžig z referenčno močjo, manjšo od 56 kW, ki niso vključeni v kategorijo NRSh;

(5) „kategorija IWP“, ki vključuje:

- (a) motorje z referenčno močjo, večjo ali enako 37 KW, ki se uporabljajo ali so namenjeni za pogon izključno v plovilih, ki plujejo po celinskih plovnih poteh;
- (b) motorje z referenčno močjo, večjo od 560 kW, ki se, če izpolnjujejo zahteve iz člena 23(8), uporabljajo namesto motorjev kategorije IWA;

(6) „kategorija IWA“ vključuje motorje za pomožne namene z nazivno močjo, večjo od 560 kW, ki se uporabljajo izključno v plovilih, ki plujejo po celinskih plovnih.

Pomožni motorji za plovila, ki plujejo po celinskih plovnih poteh, ki nimajo lastnosti iz prvega pododstavka, se glede na lastnosti vključijo v kategorijo NRE ali NRS;

(7) „kategorija RLL“ vključuje motorje, ki se uporabljajo ali so namenjeni za pogon izključno v lokomotivah;

(8) „kategorija RLR“ vključuje motorje, ki se uporabljajo ali so namenjeni za pogon izključno v železniških motornih vozilih;

(9) „kategorija SMB“ vključuje motorje, ki se uporabljajo izključno v motornih saneh.

Motorji za motorne sani, razen motorjev z lastnostmi iz prvega pododstavka, se vključijo v kategorijo NRE;

(10) „kategorija ATS“ vključuje motorje na prisilni vžig, ki se uporabljajo izključno v terenskih vozilih in vozilih z vzporedno nameščenimi sedeži.

Motorji za terenska vozila in vozila z vzporedno nameščenimi sedeži, razen motorjev z lastnostmi iz prvega pododstavka, se vključijo v kategorijo NRE.

Motor določene kategorije, namenjen za uporabo pri spremenljivi vrtilni frekvenci, se lahko uporabi namesto motorja iste kategorije, namenjenega za uporabo pri stalni vrtilni frekvenci. Motorji s spremenljivo vrtilno frekvenco kategorije IWP, ki se uporabljajo pri stalni spremenljivi frekvenci, dodatno izpolnjujejo zahteve 23(7) ali člena 23(8), kakor je primerno.

Motorji za pomožna železniška vozila in pomožni motorji za železniška motorna vozila se glede na lastnosti vključijo v kategorijo NRE ali NRS.

POGLAVJE II

SPLOŠNE OBVEZNOSTI

Člen 5

Obveznosti držav članic

1. Države članice ustanovijo ali imenujejo homologacijske organe, pristojne za homologacijo vozil, in organe za tržni nadzor, pristojne za tržni nadzor v skladu s to uredbo. Države članice o ustanovitvi in imenovanju takih organov obvestijo Komisijo.
2. V uradnem obvestilu o homologacijskih organih in organih za tržni nadzor se navede njihovo ime, naslov, vključno z elektronskim naslovom, in področje pristojnosti. Komisija na svojem spletnem mestu objavi seznam in podrobnosti o homologacijskih organih.
3. Države članice dovolijo dajanje na trg motorjev, vgrajenih v mehanizacijo ali ne, ki imajo veljavno EU-homologacijo, podeljeno v skladu s to uredbo.
Države članice dovolijo dajanje na trg mehanizacije z vgrajenimi motorji, ki imajo veljavno EU-homologacijo, podeljeno v skladu s to uredbo.
4. Države članice ne smejo prepovedati, omejiti ali ovirati dajanje na trg motorjev, zajetih v tej uredbi, zaradi razlogov, povezanih z njihovo konstrukcijo in delovanjem, če izpolnjujejo zahteve te uredbe.
5. Države članice v skladu s Poglavjem III Uredbe (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²¹ organizirajo in izvajajo tržni nadzor ter preverjanje motorjev, ki vstopajo na trg.

Člen 6

Obveznosti homologacijskih organov

1. Homologacijski organi zagotovijo, da proizvajalci, ki vložijo vlogo za EU-homologacijo, izpolnjujejo svoje obveznosti v skladu s to uredbo.
2. Homologacijski organi EU-homologacijo podelijo le tipom motorjev ali družinam motorjev, ki izpolnjujejo zahteve te uredbe.
3. Homologacijski organi na osrednji administrativni platformi Unije iz člena 41 objavijo register vseh tipov motorjev in družin motorjev, katerim so podelili EU-homologacijo, z vsaj naslednjimi informacijami: blagovno znamko, proizvajalčevo poimenovanje, kategorijo motorja, številko homologacije in datumom homologacije.

Člen 7

Ukrepi za tržni nadzor

²¹ Uredba (ES) št. 765/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v zvezi s trženjem proizvodov ter razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 339/93 (UL L 218, 13.8.2008, str. 30).

Organi za tržni nadzor za motorje z EU-homologacijo v primernem obsegu in na podlagi ustreznih vzorcev izvajajo ustrezen pregled dokumentacije in, po potrebi, fizične in laboratorijske preskuse motorjev. Pri tem upoštevajo uveljavljena načela ocenjevanja tveganja, morebitne pritožbe in druge ustrezne informacije.

Organi za tržni nadzor lahko od gospodarskih subjektov zahtevajo, da dajo na razpolago dokumentacijo in informacije, za katere menijo, da so potrebne za izvajanje njihovih dejavnosti.

Kadar gospodarski subjekti predložijo poročila o preskusih ali certifikate o skladnosti, organi za tržni nadzor zadevna poročila ali certifikate ustrezno upoštevajo.

Člen 8

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci zagotovijo, da so motorji pri dajanju na trg izdelani in homologirani v skladu z zahtevami iz poglavij II in III te uredbe.
2. Proizvajalci s sedežem zunaj Unije za namene homologacije motorjev imenujejo enega samega zastopnika s sedežem v Uniji, ki jih bo zastopal pri homologacijskem organu.
3. Proizvajalci s sedežem zunaj Unije imenujejo enega samega zastopnika s sedežem v Uniji za namene tržnega nadzora, ki je lahko zastopnik iz odstavka 2 ali drug zastopnik.
4. Proizvajalci homologacijskemu organu odgovarjajo za vse vidike postopka homologacije ter za zagotavljanje skladnosti proizvodnje, ne glede na to, ali so neposredno vključeni v vse stopnje izdelave motorja.
5. Proizvajalci v skladu s to uredbo zagotovijo, da se izvajajo postopki za zagotavljanje skladnosti serijske proizvodnje z odobrenim tipom. V skladu s Poglavjem VI se upoštevajo spremembe zasnove motorja ali njegove značilnosti in spremembe zahtev, ki naj bi jih izpolnjeval motor.
6. Proizvajalci poleg oznake, nameščene na motorje v skladu s členom 31, na motorjih, ki so dostopni na trgu, navedejo svoje ime, registrirano trgovsko ime ali registrirano blagovno znamko in naslov v Uniji, na katerem so dosegljivi, če pa to ni mogoče, podatke navedejo na embalaži ali spremni listini motorja.
7. Proizvajalci zagotovijo, da v času, ko odgovarjajo za motor, pogoji skladiščenja ali prevoza ne ogrožajo skladnosti motorja z zahtevami iz poglavij II in III.

Člen 9

Obveznosti proizvajalcev v zvezi z njihovimi neskladnimi proizvodi

1. Proizvajalci, ki menijo ali utemeljeno domnevajo, da njihov motor, ki je bil dan na trg, ni skladen s to uredbo, takoj izvedejo preiskavo narave neskladnosti in verjetnosti njenega nastanka. Na podlagi rezultatov preiskave sprejmejo popravne ukrepe, da pravočasno zagotovijo skladnost motorjev v proizvodnji s homologiranim tipom ali družino. Če je to sorazmerno z naravo neskladnosti in njenim verjetnim nastankom, veljajo določbe člena 38.

Proizvajalcu ne glede na zahteve iz prvega pododstavka ni treba sprejeti popravnih ukrepov za motorje, ki s to uredbo niso skladni zaradi sprememb, ki so bile narejene po tem, ko je bil motor dan na trg in jih proizvajalec ni odobril.

2. Proizvajalec nemudoma obvesti homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, in navede zlasti podrobnosti o neskladnosti in sprejetih popravnih ukrepih.
3. Proizvajalci hranijo opisno dokumentacijo iz člena 21(9) in izvod certifikata o skladnosti iz člena 30, tako da je homologacijskim organom na voljo za vpogled za obdobje 10 let po tem, ko je bil motor dan na trg.
4. Proizvajalci na podlagi utemeljene zahteve nacionalnih organov tem organom prek homologacijskega organa predložijo izvod certifikata o EU-homologaciji za motor v jeziku, ki ga nacionalni organ brez težav razume.

Člen 10

Obveznosti zastopnikov proizvajalcev v zvezi s tržnim nadzorom

Zastopnik proizvajalca v zvezi s tržnim nadzorom opravlja naloge v skladu s pooblastilom, ki ga prejme od proizvajalca. To pooblastilo zastopniku omogoča, da opravlja vsaj naslednje naloge:

- (1) ima dostop do opisne mape iz člena 20 in certifikatov o skladnosti iz člena 30, tako da so lahko homologacijskim organom dani na voljo za vpogled za obdobje 10 let po tem, ko je bil motor dan na trg;
- (2) na podlagi utemeljene zahteve pristojnega nacionalnega organa temu organu predloži vse informacije in dokumentacijo, potrebno za dokazovanje skladnosti proizvodnje motorja;
- (3) na zahtevo homologacijskega organa ali organa za tržni nadzor v okviru svojih pooblastil sodeluje pri vseh dejavnostih, katerih cilj je preprečiti resno tveganje za varnost, ki jo predstavljajo motorji.

Člen 11

Obveznosti uvoznikov

1. Uvozniki dajo na trg le skladne motorje, ki so pridobili EU-homologacijo.
2. Uvozniki pred dajanjem na trg motorja, ki je pridobil EU-homologacijo, zagotovijo, da je na voljo opisna dokumentacija, skladna s členom 21(9), in da je motor opremljen z zahtevano oznako ter je v skladu s členom 8(6).
3. Uvozniki hranijo izvod certifikata o skladnosti, tako da je homologacijskemu organu in organom za tržni nadzor na voljo za vpogled za obdobje 10 let po tem, ko je bil motor dan na trg, in zagotovijo, da je tehnična dokumentacija iz člena 21(9) na zahtevo na voljo navedenim organom.
4. Uvozniki na motorju navedejo svoje ime, registrirano trgovsko ime ali registrirano blagovno znamko in naslov, na katerem so dosegljivi, če pa to ni mogoče, podatke navedejo na embalaži ali spremni listini motorja.
5. Uvozniki dajo na voljo navodila in informacije v skladu z zahtevami iz člena 41.
6. Uvozniki zagotovijo, da v času, ko odgovarjajo za motor, pogoji skladiščenja ali prevoza ne ogrožajo skladnosti motorja z zahtevami iz poglavij II in III.

Člen 12

Obveznosti uvoznikov v zvezi z njihovimi neskladnimi proizvodi

1. Uvozniki, ki menijo ali utemeljeno domnevajo, da motor ni skladen z zahtevami iz te uredbe in zlasti s podeljeno homologacijo, motorja ne dajo na trg, dokler se ne vzpostavi skladnost. O tem obvestijo proizvajalca, organe za tržni nadzor in homologacijski organ, ki je podelil homologacijo.
2. Uvozniki, ki menijo ali utemeljeno domnevajo, da njihov motor, ki je bil dan na trg, ni skladen s to uredbo, takoj izvedejo preiskavo narave neskladnosti in verjetnosti njenega nastanka. Na podlagi rezultatov preiskave sprejmejo popravne ukrepe, da pravočasno zagotovijo skladnost motorjev v proizvodnji s homologiranim tipom ali družino. Če je to sorazmerno z naravo neskladnosti in njenim verjetnim nastankom, veljajo določbe člena 38.
3. Uvozniki na podlagi utemeljene zahteve nacionalnih organov posredujejo vse potrebne informacije in dokumentacijo za dokazovanje skladnosti motorja v jeziku, ki ga pristojni nacionalni organ brez težav razume.

Člen 13

Obveznosti distributerjev

1. Distributerji pri omogočanju dostopnosti motorja na trgu skrbno upoštevajo zahteve iz te uredbe.
2. Distributerji pred omogočanjem dostopnosti motorja na trgu preverijo, ali je motor opremljen z zahtevano predpisano oznako ali oznako EU-homologacije, ali so na voljo zahtevani dokumenti, navodila in varnostne informacije v jeziku, ki ga proizvajalec originalne opreme razume, ter ali sta uvoznik in proizvajalec izpolnila zahteve iz člena 11(2) in (4) ter člena 31(1) in (2).
3. Distributerji zagotovijo, da v času, ko odgovarjajo za motor, pogoji skladiščenja ali prevoza ne ogrožajo skladnosti motorja z zahtevami iz poglavij II in III.

Člen 14

Obveznosti distributerjev v zvezi z njihovimi neskladnimi proizvodi

1. Distributerji, ki menijo ali utemeljeno domnevajo, da motor ni skladen z zahtevami iz te uredbe, motorja ne dajo na trg, dokler se ne vzpostavi skladnost.
2. Distributerji, ki menijo ali utemeljeno domnevajo, da motor, ki so ga dali na voljo na trgu, ni skladen s to uredbo, o tem obvestijo proizvajalca ali njegovega zastopnika, da zagotovijo, da se v skladu s členom 9(1) ali členom 12(2) sprejmejo potrebni popravni ukrepi, da se vzpostavi skladnost motorjev v proizvodnji s homologiranim tipom ali družino.
3. Distributerji na podlagi utemeljene zahteve nacionalnega organa zagotovijo, da proizvajalec nacionalnemu organu predloži informacije iz člena 9(3) ali da mu uvoznik predloži informacije iz člena 11(3).

Člen 15

Primeri, ko se obveznosti proizvajalcev uporabljajo za uvoznike in distributerje

Uvoznik ali distributer se za namene te uredbe obravnava kot proizvajalec in zanj veljajo obveznosti proizvajalca v skladu s členi 8, 9 in 10, če omogoči dostopnost motorja na trgu pod svojim imenom ali blagovno znamko ali motor spremeni tako, da skladnost z veljavnimi zahtevami ni več zagotovljena.

Člen 16

Identifikacija gospodarskih subjektov

Gospodarski subjekti na zahtevo homologacijskih organov in organov za tržni nadzor v obdobju petih let od dajanja na trg navedenim organom sporočijo naslednje:

- (a) vsak gospodarski subjekt, ki jim je dobavil motor;
- (b) vsak gospodarski subjekt, kateremu so dobavili motor.

POGLAVJE III

BISTVENE ZAHTEVE

Člen 17

Zahteve glede emisij izpušnih plinov za EU-homologacijo

1. Proizvajalci zagotovijo, da so tipi motorjev in družine motorjev zasnovani, izdelani in sestavljeni tako, da so skladni z zahtevami iz poglavij II in III te uredbe.
2. Tipi motorjev in družine motorjev od datuma, ko so bili motorji dani na trg in ki je določen v Prilogi III, ne smejo preseči emisij izpušnih plinov, imenovanih „stopnje V“ iz Priloge II.

Kadar določena posamezna družina v skladu s parametri za opredelitev družine motorjev iz delegiranega akta vključuje več kot en razpon moči, za osnovni motor (za namene homologacije) in vse tipe motorjev iz iste družine (za namene skladnosti proizvodnje) v zvezi z veljavnimi razponi moči velja naslednje:

 - izpolnjujejo najstrožje mejne vrednosti emisij,
 - preskušajo se s preskusnimi cikli, ki ustrezajo najstrožjim mejnim vrednostim emisij,
 - zanje veljajo najzgodnejši veljavni datumi za homologacijo in dajanje na trg iz Priloge III.
3. Emisije izpušnih plinov tipov motorjev in družin motorjev se merijo na podlagi preskusnih ciklov iz člena 23 in v skladu z določbami o izvajanju preskusov in meritev iz člena 24.
4. Tipi motorjev in družine motorjev so zasnovani tako, da onemogočajo nedovoljene posege in ne uporabljajo odklopne strategije.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s podrobnimi tehničnimi specifikacijami v zvezi s parametri, uporabljenimi za opredelitev družine motorjev, in podrobnimi tehničnimi določbami

za onemogočanje nedovoljenih posegov iz odstavka 4. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 18

Spremljanje emisij motorjev med uporabo

1. Emisije plinastih onesnaževal in emisije delcev tipov motorjev ali družin motorjev se spremljajo s preskušanjem motorjev, vgrajenih v necestno mobilno mehanizacijo, ki deluje v svojem običajnem delovnem ciklu delovanja. Navedeno preskušanje se izvaja na motorjih, ki so bili ustrezno vzdrževani, in je v skladu z določbami o izboru motorjev, preskusnih postopkih in poročanju o rezultatih za različne kategorije motorjev.

Komisija izvede pilotne programe, da se razvijejo ustrezni preskusni postopki za kategorije in podkategorije motorjev, za katere ustrezni preskusni postopki še niso vzpostavljeni.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s podrobno ureditvijo izbora motorjev, preskusnih postopkov in poročanja o rezultatih iz odstavka 1. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

POGLAVJE IV

POSTOPKI EU-HOMOLOGACIJE

Člen 19

Vloga za EU-homologacijo

1. Proizvajalci vlogo za EU-homologacijo za tip motorja ali družino motorjev predložijo homologacijskemu organu države članice. Vlogi je priložena opisna mapa iz člena 20.
2. Motor, ki je v skladu s tipom motorja ali, v primeru družine motorjev, z lastnostmi osnovnega motorja, opisanega v opisni mapi, se predloži tehnični službi, pristojni za izvajanje homologacijskih preskusov.
3. Če homologacijski organ pri vlogi za EU-homologacijo družine motorjev ugotovi, da predložena vloga glede na izbrani osnovni motor iz odstavka 2 ne predstavlja v celoti družine motorjev, opisane v opisni mapi, se za homologacijo zagotovi drug in po potrebi še dodatni osnovni motor, ki po mnenju homologacijskega organa predstavlja družino motorjev.
4. Vloga v zvezi z enim tipom motorja ali družino motorjev se lahko vloži samo v eni državi članici. Za vsak tip motorja ali družino motorjev se za homologacijo vloži ločena vloga.

Člen 20

Opisna mapa

1. Vlagatelj homologacijskemu organu predloži opisno mapo.

2. Vsebina opisne mape se določi v izvedbenem aktu in vključuje naslednje:
 - (a) opisni list;
 - (b) vse ustrezne podatke, risbe, fotografije in druge informacije v zvezi z motorjem;
 - (c) vse dodatne informacije, ki jih homologacijski organ zahteva v okviru postopka predložitve vloge.
3. Opisna mapa se lahko predloži v papirni ali elektronski obliki, ki jo sprejema tehnična služba ali homologacijski organ.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti določi predloge opisnega lista in opisne mape. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

POGLAVJE V

IZVAJANJE POSTOPKOV EU-HOMOLOGACIJE

Člen 21

Splošne določbe

1. Homologacijski organ, ki prejme vlogo, EU-homologacijo podeli vsem tipom motorjev ali družinam motorjev, ki so v skladu z naslednjim:
 - (a) podatki v opisni mapi;
 - (b) zahtevami te uredbe;
 - (c) proizvodnjo iz člena 25.
2. Homologacijski organi ne določijo drugih zahtev za homologacijo v zvezi z emisijami izpušnih plinov za necestnomobilno mehanizacijo, v katero je vgrajen motor, če motor izpolnjuje zahteve iz te uredbe.
3. Homologacijski organi EU-homologacije tipu motorja ali družini motorjev, ki ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, ne podelijo po datumih za homologacijo motorjev, ki so za vsako podkategorijo motorjev določeni v Prilogi III.
4. Certifikati o EU-homologaciji se oštevilčijo po harmoniziranem sistemu, kot ga določi Komisija z izvedbenimi akti.
5. Homologacijski organ vsake države članice:
 - (a) vsak mesec homologacijskim organom drugih držav članic pošlje seznam EU-homologacij, ki jih je podelil, zavrnil ali preklical v tem mesecu, ter razloge za svojo odločitev;
 - (b) takoj obvesti homologacijske organe drugih držav članic o zavrnitvi ali preklicu vsake homologacije motorja in razlogih za svojo odločitev;
 - (c) po prejetju zahteve homologacijskega organa druge države članice v enem mesecu pošlje:

- kopijo certifikata o EU-homologaciji za motor ali družino motorjev, če obstaja, z opisno dokumentacijo za vsak tip motorja ali družino motorjev, ki ga je podelil, zavrnil ali preklical, in/ali
 - seznam motorjev, izdelanih v skladu s podeljenimi EU-homologacijami, kot je opisano v členu 35.
6. Homologacijski organ vsake države članice enkrat na leto ali dodatno po prejetju ustrezne zahteve Komisiji pošlje izvod preglednice v zvezi s tipi motorjev ali družinami motorjev, homologiranimi od zadnjega sporočila.
 7. Če Komisija tako zahteva, homologacijski organ informacije iz odstavka 5 predloži tudi Komisiji.
 8. Zahteve iz odstavkov 5, 6 in 7 so izpolnjene, ko so ustrezne informacije ali podatki naloženi na osrednjo administrativno platformo Unije iz člena 42. Izvod je lahko tudi v obliki varne elektronske datoteke.
 9. Homologacijski organ pripravi opisno dokumentacijo, ki jo sestavljajo opisna mapa s priloženimi poročili o preskusih in drugimi dokumenti, ki jih opisni mapi priloži tehnična služba ali homologacijski organ pri opravljanju svojih nalog. Opisna dokumentacija vsebuje seznam njene vsebine, ustrezno oštevilčene ali drugače označene, da se jasno prepoznajo vse strani, oblika vsakega dokumenta pa je taka, da kaže evidenco zaporednih korakov upravljanja EU-homologacije, zlasti datume pregledov in dopolnitev. Homologacijski organ hrani informacije iz opisne dokumentacije, tako da so na voljo za obdobje 10 let po koncu veljavnosti zadevne EU-homologacije.
 10. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme:
 - (a) metodo za vzpostavitev harmoniziranega sistema številčenja iz odstavka 4;
 - (b) enotno obliko razpredelnice, ki se izpolni za vsak tip motorja ali družino motorjev, ki ji je homologacijski organ vsake države članice iz točke (a) odstavka 5 podelil EU-homologacijo;
 - (c) predlogo za seznam motorjev, proizvedenih v skladu s podeljenimi EU-homologacijami, ki jih izpolni homologacijski organ vsake države članice iz točke (c) odstavka 5;
 - (d) enotno obliko podatkovnega lista za povezane tipe motorja ali družine motorjev, homologirane od zadnjega sporočila, ki ga izpolni homologacijski organ vsake države članice iz odstavka 6.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

Člen 22

Posebne določbe o certifikatu o EU-homologaciji

1. Certifikatu o EU-homologaciji se priložijo naslednje priloge:
 - (a) opisna dokumentacija iz člena 21(9);
 - (b) rezultati preskusov;
 - (c) imena in vzorci podpisov oseb, pooblaščenih za podpisovanje certifikatov o skladnosti, ter njihov položaj v podjetju.

2. Komisija določi predlogo za certifikat o EU-homologaciji.
3. Homologacijski organ za vsak posamezen tip motorja:
 - (a) izpolni vse ustrezne dele certifikata o EU-homologaciji, vključno s priloženim obrazcem rezultatov preskusov;
 - (b) sestavi seznam opisne dokumentacije;
 - (c) vlagatelju takoj izda izpolnjen certifikat skupaj s prilogami.
4. Pri EU-homologaciji, pri kateri so bile v skladu s členom 33 uvedene omejitve veljavnosti ali opuščene nekatere določbe te uredbe, se navedene omejitve oziroma opustitve navedejo v certifikatu o EU-homologaciji.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme predlogo za certifikat o EU-homologaciji in obrazec rezultatov preskusov iz točke a), odstavka 3. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

Člen 23

Preskusi, zahtevani za EU-homologacijo

1. Skladnost s tehničnimi določbami iz te uredbe se dokazuje z ustreznimi preskusi, ki jih izvedejo imenovane tehnične službe.

Tehnični preskusni postopki in postopki merjenja ter posebna oprema in orodja, ki se zahtevajo za izvedbo navedenih preskusov, so določeni v členu 24.
2. Proizvajalec da homologacijskemu organu na voljo toliko motorjev, kolikor jih je v skladu z delegiranimi akti potrebnih za izvedbo zahtevanih preskusov.
3. Zahtevani preskusi se izvedejo na motorjih, ki predstavljajo tip v postopku homologacije.

Proizvajalec lahko ne glede na zahteve iz prvega pododstavka v dogovoru s homologacijskim organom izbere motor, ki združuje številne najneugodnejše lastnosti glede na zahtevano raven delovanja, čeprav ne predstavlja tipa v postopku homologacije. V pomoč pri sprejemanju odločitev se lahko pri izbirnem postopku uporabijo virtualne preskusne metode.
4. Za namene izvajanja preskusov za EU-homologacijo so cikli, ki se uporabljajo, določeni v Prilogi IV. Preskusni cikli, ki se uporabljajo za posamezen tip motorja, vključen v EU-homologacijo, se navedejo v opisnem listu EU-homologacije.
5. Osnovni motor se preskuša na dinamometru ob uporabi veljavnega preskusnega cikla NRSC, opredeljenega v preglednicah od IV-1 do IV-10 v Prilogi IV. Proizvajalec se lahko odloči, ali se bo preskus izvajal s preskusno metodo z ločenimi fazami ali z rampami med fazami. Motorjev s spremenljivo vrtilno frekvenco določene kategorije, ki se uporabijo pri stalni vrtilni frekvenci iste kategorije, razen v primerih iz odstavkov 7 in 8 ni treba preskušati z uporabo veljavnega preskusnega cikla v ustaljenem stanju pri stalni vrtilni frekvenci.
6. Pri motorju s stalno vrtilno frekvenco z regulatorjem, ki se ga lahko nastavi na druge vrtilne frekvence, so zahteve iz odstavka 5 izpolnjene pri vsaki veljavni stalni vrtilni

frekvenci, na opisnem listu EU-homologacije pa se navedejo vrtilne hitrosti, ki veljajo za posamezen tip motorja.

7. Pri motorju kategorije IWP, ki naj bi se uporabljal pri spremenljivi in stalni vrtilni frekvenci, so zahteve iz odstavka 5 izpolnjene pri vsakem posameznem veljavnem preskusnem ciklu v ustaljenem stanju, na opisnem listu EU-homologacije pa se navede vsak posamezen preskusni cikel v ustaljenem stanju, za katerega je bila ta zahteva izpolnjena.
8. Pri motorju kategorije IWP z referenčno močjo, večjo od 560 kW, ki je namenjen za uporabo namesto motorja kategorije IWA v skladu z drugim pododstavkom člena 4, so zahteve iz odstavka 5, določene v preglednicah IV-5 in IV-6 Priloge IV, izpolnjene pri vsakem posameznem veljavnem preskusnem ciklu v ustaljenem stanju, na opisnem listu EU-homologacije pa se navede vsak posamezen preskusni cikel v ustaljenem stanju, za katerega je bila ta zahteva izpolnjena.
9. Motorji s spremenljivo vrtilno frekvenco kategorije NRE z nazivno močjo, ki je večja ali enaka 19 kW in največ 560 kW, razen motorjev, homologiranih v skladu s členom 32(4), izpolnjujejo zahteve iz odstavka 5 in se poleg tega preskušajo na dinamometru z uporabo preskusnega cikla prehodnega stanja, opredeljenega v preglednici IV-11 Priloge IV.
10. Motorji podkategorij NRS-v-2b in NRS-v-3 z največjo vrtilno frekvenco nižjo ali enako 3 400 vrtljajev na minuto izpolnjujejo zahteve iz odstavka 5 in se poleg tega preskušajo na dinamometru z uporabo preskusnega cikla prehodnega stanja, opredeljenega v preglednici IV-12 Priloge IV.
11. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s podrobnimi tehničnimi specifikacijami in lastnostmi preskusnih ciklov v ustaljenem stanju in prehodnega stanja iz tega člena. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].
12. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme enotno obliko preskusov, potrebnih za EU-homologacijo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

Člen 24

Izvajanje meritev in preskusov za EU-homologacijo

1. Rezultati laboratorijskih preskusov emisij za vse motorje, za katere se uporablja ta uredba, se prilagodijo tako, da vključujejo faktorje poslabšanja, primerne za čase trajnosti emisij iz Priloge V.
2. Tip motorja ali družina motorja izpolnjuje mejne vrednosti emisij iz te uredbe za ustrezna referenčna goriva ali kombinacije goriv iz naslednjega seznama:
 - dizelsko gorivo,
 - bencin,
 - mešanica bencina in olja pri dvotaktnih motorjih na prisilni vžig,
 - zemeljski plin/biometan,
 - utekočinjeni naftni plin (UNP),
 - etanol.

3. Za izvajanje meritev in preskusov morajo biti izpolnjene tehnične zahteve v zvezi z naslednjimi elementi:
- (a) oprema in postopki za izvajanje preskusov;
 - (b) oprema in postopki za merjenje in vzorčenje emisij;
 - (c) metode za vrednotenje podatkov in izračune;
 - (d) metode za določanje faktorjev poslabšanja;
 - (e) za motorje kategorij NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS in NRSh, ki so v skladu z mejnimi vrednostmi emisij „stopnje V“, kakor so opredeljene v Prilogi II:
 - i. metoda za obračunavanje emisij plinov iz okrova ročične gredi,
 - ii. metoda za obračunavanje nepogoste regeneracije sistemov za naknadno obdelavo;
 - (f) za elektronsko krmiljene motorje kategorij NRE, NRG, IWP, IWA, RLL in RLR, ki so v skladu z mejnimi vrednostmi emisij „stopnje V“, kakor so opredeljene v Prilogi II, ter imajo elektronski nadzor za določitev količine in časovne krivulje vbrizgavanja goriva ali elektronski nadzor za aktivacijo, deaktivacijo ali prilagoditev sistema za uravnavanje emisij, ki se uporablja za zmanjšanje emisij NOx:
 - i. tehnične zahteve glede strategij za uravnavanje emisij, vključno z dokumentacijo, potrebno za prikaz teh strategij,
 - ii. tehnične zahteve glede ukrepov za uravnavanje emisij NOx, vključno z metodo za prikaz teh tehničnih zahtev,
 - iii. tehnične zahteve glede območja, povezanega z zadevnim ciklom NRSC, v katerem se nadzoruje količina emisij, ki lahko presežejo mejne vrednosti iz Priloge II,
 - iv. dodatne merilne točke, ki jih tehnična služba izbere na kontrolnem območju med preskušanjem emisij na napravi.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 te uredbe, ki določajo:
- (a) metodologijo za prilagoditev rezultatov laboratorijskih preskusov emisij, da se vključijo faktorji poslabšanja iz odstavka 1;
 - (b) tehnične značilnosti referenčnih goriv iz tega odstavka za homologacijske preskuse in za preverjanje skladnosti proizvodnje iz odstavka 2;
 - (c) podrobne tehnične zahteve in lastnosti za izvajanje meritev in preskusov iz odstavka 3;
 - (d) metodo za merjenje števila delcev ob upoštevanju specifikacij iz sprememb 06 Pravilnika UN/ECE št. 49;
 - (e) podrobne tehnične zahteve za preskušanje motorjev, ki so v celoti ali delno na plinasto gorivo, navedene v Prilogi II.

Skladnost proizvodnje

1. Homologacijski organ, ki podeli EU-homologacijo, sprejme potrebne ukrepe, po potrebi v sodelovanju s homologacijskimi organi drugih držav članic, da preveri, ali so bili sprejeti ustrezni ukrepi za zagotovitev, da bodo motorji v proizvodnji skladni z odobrenim tipom glede na zahteve iz te uredbe.
2. Homologacijski organ, ki podeli EU-homologacijo družini motorjev, z ustreznimi ukrepi preveri, ali so certifikati o skladnosti, ki jih je izdal proizvajalec, skladni z zahtevami iz člena 30. V ta namen preveri, ali je zadostno število vzorcev certifikatov o skladnosti skladnih z zahtevami iz člena 30 in ali je proizvajalec sprejel ustrezne ukrepe za zagotovitev točnosti podatkov v teh certifikatih.
3. Homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, sprejme potrebne ukrepe v zvezi z navedeno odobritvijo, po potrebi v sodelovanju s homologacijskimi organi drugih držav članic, da preveri, ali so ukrepi iz odstavkov 1 in 2 tega člena še vedno ustrezni, tako da so motorji v proizvodnji še vedno skladni z odobrenim tipom in so certifikati o skladnosti še vedno skladni z zahtevami iz člena 30.
4. Da preveri, ali je motor skladen z odobrenim tipom, lahko homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, opravi katero koli preverjanje ali preskus, potreben za EU-homologacijo, na vzorcih iz prostorov proizvajalca, vključno s proizvodnimi obrati proizvajalca.
5. Kadar homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, ugotovi, da se ukrepi iz odstavkov 1 in 2 tega člena ne izvajajo, bistveno odstopajo od dogovorjenih ukrepov in nadzornih načrtov, se ne izvajajo več ali niso več ustrezni, čeprav se proizvodnja nadaljuje, navedeni organ sprejme potrebne ukrepe, da zagotovi pravilno izvajanje postopka za nadzor skladnosti proizvodnje, ali prekliče EU-homologacijo.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55, ki določajo podrobne ukrepe, ki jih morajo homologacijski organi sprejeti, in postopke, ki jih morajo upoštevati, da zagotovijo skladnost motorjev v proizvodnji s homologiranim tipom. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

POGLAVJE VI

SPREMEMBE IN VELJAVNOST EU-HOMOLOGACIJE

Splošne določbe

1. Proizvajalec homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, takoj obvesti o vsaki spremembi podatkov v opisni dokumentaciji.

Navedeni homologacijski organ odloči, kateri postopek iz člena 27 je treba uporabiti.

Po potrebi lahko homologacijski organ v posvetovanju s proizvajalcem odloči, da se podeli nova EU-homologacija.

2. Vloga za spremembo EU-homologacije se lahko vloži le pri homologacijskemu organu, ki je podelil prvotno EU-homologacijo.
3. Če homologacijski organ ugotovi, da je treba zaradi spremembe ponoviti preglede ali preskuse, o tem obvesti proizvajalca.

Postopki iz člena 27 se uporabljajo le, če homologacijski organ na podlagi navedenih pregledov in preskusov ugotovi, da se zahteve za EU-homologacijo še vedno izpolnjujejo.

Člen 27

Popravki in razširitve EU-homologacij

1. Če so bili podatki v opisni dokumentaciji spremenjeni in pregledov ali preskusov ni bilo treba ponoviti, se spremembe označijo kot „popravek“.

V takih primerih homologacijski organ po potrebi izda popravljeno stran opisne dokumentacije, pri čemer vsako popravljeno stran označi tako, da sta jasno vidna narava spremembe in datum ponovne izdaje. Tej zahtevi ustreza tudi izdaja konsolidirane posodobljene različice opisne dokumentacije z izčrpnim opisom sprememb.

2. Sprememba se označi kot „razširitev“, če so bili podatki v opisni dokumentaciji spremenjeni ter:
 - (a) so potrebni dodatni pregledi ali preskusi;
 - (b) so bili spremenjeni kateri koli podatki v certifikatu o EU-homologaciji, razen njegovih prilog;
 - (c) se za homologiran tip motorja ali družino motorjev začnejo uporabljati nove zahteve iz delegiranih aktov te uredbe.

V primeru razširitve homologacijski organ izda posodobljen certifikat o EU-homologaciji, označen s številko razširitve, ki je za eno večja od številke zadnje podeljene razširitve. Na certifikatu o odobritvi sta jasno navedena razlog za razširitev in datum ponovne izdaje.

3. Ob vsaki izdaji popravljenih strani ali konsolidirane posodobljene različice se vedno ustrezno spremeni tudi seznam opisne dokumentacije, ki je priložen certifikatu o homologaciji, tako da je na njem naveden datum zadnje razširitve oziroma spremembe ali datum zadnje konsolidacije posodobljene različice.
4. Če nove zahteve iz točke (c) odstavka 2 s tehničnega vidika niso pomembne za emisijsko učinkovitost tega tipa motorja ali družine motorjev, EU-homologacije tipa motorja ali družine motorjev ni treba spreminjati.

Člen 28

Izdaja sprememb in obveščanje

1. Pri razširitvi se ustrezni deli certifikata o EU-homologaciji, njegove priloge in seznam opisne dokumentacije posodobijo. Posodobljen certifikat in njegove priloge se vlagatelju izdajo takoj.

2. Pri popravku homologacijski organ vlagatelju takoj izda popravljene dokumente oziroma konsolidirano posodobljeno različico, vključno s popravljenim seznamom opisne dokumentacije.
3. Homologacijski organ o vseh spremembah EU-homologacij obvesti homologacijske organe drugih držav članic po postopkih iz člena 21.

Člen 29

Prenehanje veljavnosti

1. EU-homologacije se izdajo za neomejen čas.
2. EU-homologacija za motor preneha veljati v katerem koli od naslednjih primerov:
 - (a) nove zahteve, ki se uporabljajo za homologirani tip motorja, postanejo obvezne za omogočanje dostopnosti na trgu, EU-homologacije pa ni mogoče ustrezno posodobiti;
 - (b) proizvodnja homologiranega motorja ali družine motorjev je prostovoljno popolnoma prenehala;
 - (c) homologaciji poteče veljavnost na podlagi omejitve v skladu s členom 33(6);
 - (d) homologacija se prekliče v skladu s členom 25(5), členom 37(1) ali členom 38(3).
3. Kadar samo en tip motorja iz družine motorjev ni več veljaven, EU-homologacija za zadevno družino motorjev preneha veljati le za ta posamezen tip motorja.
4. Če je proizvodnja določenega tipa motorja popolnoma prenehala, proizvajalec o tem obvesti homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo za naveden motor.

Homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo za motor, v enem mesecu od prejema obvestila iz prvega pododstavka ustrezno obvesti homologacijske organe drugih držav članic.
5. Brez poseganja v odstavek 4 proizvajalec o primerih EU-homologacije za tip motorja ali družino motorjev, ki se ji izteka veljavnost, obvesti homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo.

Homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, takoj sporoči vse ustrezne informacije homologacijskim organom drugih držav članic.

V sporočilu iz drugega pododstavka se navedeta zlasti datum proizvodnje in identifikacijska številka zadnjega izdelanega motorja.
6. Zahteve iz odstavkov 4 in 5 so izpolnjene, ko so ustrezne informacije ali podatki naloženi na osrednjo administrativno platformo Unije iz člena 42. Sporočila so lahko tudi v obliki varne elektronske datoteke.

POGLAVJE VII

CERTIFIKAT O SKLADNOSTI IN OZNAKE

Člen 30

Certifikat o skladnosti

1. Proizvajalec kot imetnik EU-homologacije za tip motorja ali družino motorjev izda certifikat o skladnosti, ki se priloži vsakemu motorju, izdelanemu v skladu z odobrenim tipom motorja.

Tak certifikat se izda brezplačno skupaj z motorjem in se priloži mehanizaciji, v katero je motor vgrajen. Njene izdaje se ne sme pogojevati z izrecno zahtevo ali predložitvijo dodatnih informacij proizvajalcu.

Proizvajalec motorja na zahtevo lastnika motorja v obdobju 10 let po datumu proizvodnje motorja izda dvojnik certifikata o skladnosti proti plačilu, ki ne presega stroška njegove izdaje. Na sprednji strani vsakega ponovnega izvoda je jasno vidna beseda „dvojnik“.

2. Komisija določi predlogo za certifikat o skladnosti, ki jo uporabi proizvajalec.
3. Certifikat o skladnosti se sestavi vsaj v enem izmed uradnih jezikov Unije. Vsaka država članica lahko zahteva, da se certifikat o skladnosti prevede v njen uradni jezik oziroma jezike.
4. Osebe, pooblašcene za podpisovanje certifikatov o skladnosti, so del organizacije proizvajalca in jih vodstvo ustrezno pooblasti za celotno izvajanje pravne odgovornosti proizvajalca glede zasnove in izdelave ali skladnosti proizvodnje motorja.
5. Certifikat o skladnosti se v celoti izpolni in ne vsebuje omejitev glede uporabe motorja, razen tistih, ki so določene v tej uredbi ali delegiranih aktih, sprejetih na podlagi te uredbe.
6. Certifikat o skladnosti za tipe motorjev ali družine motorjev, homologirane v skladu s členom 33(2), v naslovu vsebuje besedilo „Za motorje, homologirane v skladu s členom 31 Uredbe (EU) št. xx/xx Evropskega parlamenta in Sveta z dne [datum] o zahtevah v zvezi z mejnimi vrednostmi emisij in homologacijo za motorje z notranjim izgorevanjem za necestno mobilno mehanizacijo (začasna homologacija)“.
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme predlogo za certifikat o skladnosti, vključno s tehničnimi značilnostmi, s katerimi se prepreči ponarejanje certifikata. V ta namen izvedbeni akti določijo, da je papir, ki se uporabi za certifikat, zaščiten z več metodami varnostnega tiskanja. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

Člen 31

Označevanje motorjev

1. Proizvajalec motorja vsako enoto, proizvedeno v skladu s homologiranim tipom, označi z oznako.
2. Preden motorji zapustijo proizvodno linijo, morajo biti opremljeni z vsemi oznakami, zahtevanimi v tej uredbi.

3. Pri motorju, ki je že vgrajen v mehanizacijo, se motor ali del motorja s predpisano oznako lahko zamenja.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme predlogo za oznako iz odstavka 1, vključno z njenimi obveznimi bistvenimi informacijami. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].
5. Na Komisijo se prenese tudi pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s pogoji in podrobnimi tehničnimi zahtevami za zamenjavo motorjev ali delov motorjev z oznako iz odstavka 3. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

POGLAVJE VIII

IZJEME

Člen 32

Splošne izjeme

1. Zahteve iz člena 5(2) in (3) ter iz člena 17(2) se ne uporabljajo za motorje za potrebe vojske.
2. Proizvajalec lahko brez poseganja v določbe člena 31 proizvajalcu originalne opreme motor dobavi ločeno od sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov.
3. Države članice za namene preskušanja na terenu ne glede na zahteve iz člena 5(3) odobrijo začasno dajanje na trg motorjev, ki niso pridobili EU-homologacije v skladu s to uredbo.
4. Države članice lahko ne glede na zahteve iz člena 17(2) odobrijo EU-homologacijo in dajanje na trg motorjev, ki izpolnjujejo mejne vrednosti emisij za opremo, ki se uporablja v eksplozivnih atmosferah (ATEX), določene v Prilogi V, pod pogojem, da so motorji namenjeni za namestitev v stroju, ki se bo uporabljal v eksplozivnih atmosferah, kakor je opredeljeno v Direktivi 2014/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta²², in da je zanje potrjeno, da izpolnjujejo vse naslednje pogoje:
 - (a) oprema kategorije 2 ali 3;
 - (b) skupina strojev I ali skupina strojev II;
 - (c) temperaturni razred T3 ali višji (ne presega 200 °C).
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s podrobnimi tehničnimi specifikacijami in pogoji za:

²² Direktiva 2014/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z opremo in zaščitnimi sistemi, namenjenimi za uporabo v potencialno eksplozivnih atmosferah (prenovitev) (UL L 96, 29.3.2014, str. 309).

- (a) proizvajalca, da proizvajalcu originalne opreme motor dobavi ločeno od sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov, kakor je navedeno v odstavku 2;
- (b) namene preskušanja na terenu, začasno dajanje na trg motorjev, ki niso bili EU-homologirani, kakor je navedeno v odstavku 3;
- (c) EU-homologacijo in dajanje na trg motorjev, ki izpolnjujejo mejne vrednosti emisij za opremo, ki se uporablja v eksplozivnih atmosferah (ATEX), določene v Prilogi V, kakor je navedeno v odstavku 4.

Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 33

Izjeme za nove tehnologije ali nove tehnične rešitve

1. Proizvajalec lahko vloži vlogo za homologacijo tipa motorja ali družine motorjev, ki vključuje nove tehnologije ali tehnične rešitve, ki so nezdružljive z najmanj eno zahtevo iz te uredbe.
2. Homologacijski organ podeli homologacijo iz odstavka 1, kadar so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
 - (a) v vlogi so navedeni razlogi, zaradi katerih zadevne tehnologije ali tehnične rešitve onemogočajo tipu motorja ali družini motorja, da bi bila združljiva z najmanj eno zahtevo iz te uredbe;
 - (b) v vlogi so opisani okoljski vidiki nove tehnologije ter sprejeti ukrepi, ki zagotavljajo najmanj enakovredno raven varstva okolja kot zahteve, pri katerih je zaprosena izjema;
 - (c) vloga vsebuje opise preskusov in rezultate, ki dokazujejo, da je pogoj iz točke (b) izpolnjen.
3. Za podelitev take homologacije z izjemo za nove tehnologije ali nove tehnične rešitve je treba pridobiti dovoljenje Komisije. To dovoljenje se podeli z izvedbenim aktom.
4. Homologacijski organ lahko do pridobitve dovoljenja Komisije za tip vozila, za katerega je zaprosena izjema, že izda homologacijo, vendar začasno, veljavno le na ozemlju te države članice in veljavno le za tip motorja, za katerega je zaprosena izjema. Homologacijski organ z dokumentacijo, ki vsebuje informacije iz odstavka 2, takoj obvesti Komisijo in druge države članice, da je izdal začasno homologacijo.
Začasnost in omejena ozemeljska veljavnost sta razvidni v naslovu certifikata o homologaciji ter v naslovu certifikata o skladnosti.
5. Drugi homologacijski organi se lahko odločijo za sprejem začasne homologacije iz odstavka 4 na svojem ozemlju. Če se tako odločijo, o tem pisno obvestijo ustrezni homologacijski organ in Komisijo.
6. Kadar je ustrezno, Komisija v dovoljenju iz odstavka 3 navede tudi, ali je njegova veljavnost kakor koli omejena. Homologacija je v vsakem primeru veljavna najmanj 36 mesecev.

7. Če se Komisija odloči za zavrnitev dovoljenja, homologacijski organ v primeru, da je bila takšna homologacija izdana, takoj obvesti imetnika začasne homologacije iz odstavka 3, da bo začasna homologacija v šestih mesecih po datumu zavrnitve Komisije preklicana.

Motorje, ki so bili izdelani v skladu z začasno homologacijo pred prenehanjem njene veljavnosti, se lahko kljub odločitvi Komisije, da dovoljenje zavrne, dajo na trg v vsaki državi članici, ki je sprejela začasno homologacijo.
8. Zahteve iz odstavkov 4 in 5 so izpolnjene, ko so ustrezne informacije ali podatki naloženi na osrednjo administrativno platformo Unije iz člena 42. Sporočila so lahko tudi v obliki varne elektronske datoteke.
9. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme dovoljenje iz odstavka 3. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2).
10. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme harmonizirane predloge za certifikat o homologaciji in certifikat o skladnosti iz odstavka 4, vključno z njunimi obveznimi bistvenimi informacijami. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

Člen 34

Naknadna prilagoditev delegiranih in izvedbenih aktov

1. Kadar Komisija dovoli podelitev izjeme v skladu s členom 33, takoj sprejme potrebne ukrepe za prilagoditev zadevnih delegiranih ali izvedbenih aktov tehnološkemu razvoju.

Kadar se izjema, odobrena v skladu s členom 33, nanaša na pravilnik UN/ECE, Komisija predlaga spremembo ustreznega pravilnika UN/ECE po postopku, ki se uporablja v skladu z revidiranim sporazumom iz leta 1958.
2. Takoj ko so ustrezni akti spremenjeni, se odpravijo vse omejitve iz sklepa Komisije o odobritvi izjeme.

Če potrebni ukrepi za prilagoditev delegiranih ali izvedbenih aktov niso bili sprejeti, lahko Komisija na zahtevo države članice, ki je podelila homologacijo, s sklepom v obliki izvedbenega akta, sprejetim v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2), državi članici dovoli, da podaljša veljavnost homologacije.

POGLAVJE IX

DAJANJE NA TRG

Člen 35

Obveznosti poročanja za proizvajalce

Proizvajalec na zahtevo homologacijskega organa, ki je podelil EU-homologacijo, v 45 dneh po koncu vsakega koledarskega leta in brez odloga po vsakem datumu uporabe, ko se zahteve te uredbe spremenijo, ter takoj po vsakem dodatnem datumu, ki ga lahko določi organ, pošlje

seznam, ki vsebuje identifikacijske številke za vsak tip motorja, proizveden v skladu z zahtevami te uredbe, in EU-homologacijo v času od zadnjega poročanja ali odkar so se zahteve te uredbe prvič uporabile.

Kadar to ni opredeljeno s sistemom kodiranja motorjev, mora seznam iz prvega pododstavka opredeliti medsebojne povezave med identifikacijskimi številkami in ustreznimi tipi motorjev ali družinami motorjev ter številkami EU-homologacije.

Seznam iz prvega pododstavka tudi jasno navaja primere, ko proizvajalec preneha z izdelavo homologiranega tipa motorja ali družine motorja.

Proizvajalec izvode seznamov hrani najmanj 20 let po koncu veljavnosti zadevne EU-homologacije.

Člen 36

Ukrepi preverjanja

1. Homologacijski organ države članice, ki podeli EU-homologacijo, v zvezi s to homologacijo stori vse potrebno, da po potrebi v sodelovanju s homologacijskimi organi drugih držav članic preveri identifikacijske številke motorjev, proizvedenih v skladu z zahtevami te uredbe.
2. Dodatno preverjanje identifikacijskih številk se lahko izvaja v povezavi z nadzorom skladnosti proizvodnje, kakor je opisan v členu 25.
3. V zvezi s preverjanjem identifikacijskih številk proizvajalec ali njegovi zastopniki s sedežem v Uniji na zahtevo pristojnemu homologacijskemu organu takoj predložijo vse potrebne informacije v zvezi s proizvajalčevimi kupci, skupaj z identifikacijskimi številkami motorjev, ki jih poročilo navaja kot proizvedene v skladu s členom 35. Če so motorji prodani proizvajalcu mehanizacije, nadaljnje informacije niso potrebne.
4. Če proizvajalec na zahtevo homologacijskega organa ne more preveriti zahtev glede oznake motorja iz člena 31, se homologacija za ustrezeni tip motorja ali družino motorjev, podeljena na podlagi te uredbe, lahko prekliče. Informacijski postopek se izvaja, kakor je opisano v členu 36(4).

POGLAVJE X

ZAŠČITNE KLAVZULE

Člen 37

Motorji, ki niso v skladu s homologiranim tipom

1. Kadar motorji, ki jim je priložen certifikat o skladnosti ali ki so opremljeni z oznako o odobritvi, niso skladni z odobrenim tipom ali družino, homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, sprejme potrebne ukrepe, vključno s preklicem EU-homologacije, kadar ukrepi, ki jih je sprejel proizvajalec, ne zadoščajo, da zagotovi, da se motorji v proizvodnji uskladijo z odobrenim tipom ali družino. Homologacijski organi zadevne države članice homologacijskim organom drugih držav članic svetujejo o sprejetih ukrepih.

2. Za namene odstavka 1 se odstopanja od podatkov v certifikatu o EU-homologaciji ali opisni dokumentaciji, kadar ta odstopanja niso bila odobrena v skladu z določbami Poglavja VI, štejejo kot neskladnost z odobrenim tipom ali družino.
3. Če homologacijski organ ugotovi, da motorji, ki so opremljeni s certifikatom o skladnosti ali oznako o odobritvi iz druge države članice, niso skladni z odobrenim tipom ali družino, lahko od homologacijskega organa, ki je podelil EU-homologacijo, zahteva, da preveri, ali so motorji v proizvodnji še vedno skladni z odobrenim tipom ali družino. Po prejemu take zahteve homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, potrebno preverjanje opravi čim prej oziroma najpozneje v treh mesecih od datuma zahteve.
4. Homologacijski organi držav članic se v enem mesecu medsebojno obvestijo o vsakem preklicu EU-homologacije in o razlogih za tak ukrep.
5. Če homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, oporeka neskladnosti, o kateri je bil obveščen, si zadevne države članice prizadevajo razrešiti spor. O tem obvestijo Komisijo, ki po potrebi pripravi ustrezna posvetovanja za rešitev spora.

Člen 38

Odpoklic motorjev

1. Kadar mora proizvajalec, ki mu je bila podeljena EU-homologacija, v skladu s členom 20(1) Uredbe (ES) št. 765/2008 odpoklicati motorje, ki so že bili dani na trg, ne glede na to, ali so vgrajeni v mehanizacijo ali ne, ker motorji pomenijo resno kršitev te uredbe glede varstva okolja, navedeni proizvajalec takoj obvesti homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo za motor.
2. Proizvajalec homologacijskemu organu predlaga sklop ustreznih popravnih ukrepov za odpravo resne kršitve iz člena 1. Homologacijski organ predlagane ukrepe takoj sporoči homologacijskim organom drugih držav članic.

Homologacijski organi zagotovijo, da se popravni ukrepi učinkovito izvajajo v zadevnih državah članicah.

3. Če zadevni homologacijski organi menijo, da so ukrepi nezadostni ali niso bili izvedeni dovolj hitro, o tem takoj obvestijo homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo.

Nato homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, o tem obvesti proizvajalca. Če proizvajalec nato ne predlaga in ne izvaja učinkovitih popravnih ukrepov, homologacijski organ, ki je podelil EU-homologacijo, sprejme vse potrebne zaščitne ukrepe, vključno s preklicem EU-homologacije. V primeru preklica EU-homologacije homologacijski organ v enem mesecu od takega preklica s priporočenim pismom ali v enakovredni elektronski obliki obvesti proizvajalca, homologacijske organe drugih držav članic in Komisijo.

Člen 39

Obveščanje o odločitvah in pravnih sredstvih, ki so na voljo

1. Ob vseh odločitvah, sprejetih na podlagi te uredbe, in vseh odločitvah, ki vključujejo zavrnitev ali preklic EU-homologacije, prepoved ali omejitev dajanja na trg motorja ali zahtevajo umik motorja s trga, se podrobno navedejo razlogi zanje.

2. Vsaka taka odločitev se uradno sporoči zadevni strani, ki mora biti hkrati tudi obveščena o pravnih sredstvih, ki so ji na voljo po veljavnih zakonih zadevne države članice, in rokih, ki veljajo za navedena pravna sredstva.

POGLAVJE XI

MEDNARODNI PREDPISI IN ZAGOTAVLJANJE TEHNIČNIH INFORMACIJ

Člen 40

Priznavanje enakovrednih homologacij za motor

1. Unija lahko v okviru večstranskih ali dvostranskih sporazumov med Unijo in tretjimi državami prizna enakovrednost pogojev in določb za homologacijo motorjev, ki jih določa ta uredba, ter postopkov, določenih v mednarodnih predpisih ali predpisih tretjih držav.
2. Podeljene homologacije in homologacijske oznake v skladu s pravilniki UN/ECE ali njihovimi spremembami, za katere je Unija glasovala ali h katerim je Unija pristopila v skladu z delegiranim aktom iz odstavka 4(a), se priznajo za enakovredne podeljenim homologacijam in homologacijskim oznakam v skladu s to uredbo.
3. Homologacije, podeljene v skladu z akti Unije, kakor so določeni v delegiranih aktih iz odstavka 4(b), se priznajo za enakovredne homologacijam, podeljenim v skladu s to uredbo.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 te uredbe, ki določajo:
 - (a) seznam pravilnikov UN/ECE ali njihovih sprememb, za katere je Unija glasovala ali h katerim je Unija pristopila, ki se uporabljajo za EU-homologacijo motorjev in družin motorjev za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo;
 - (b) seznam aktov Unije, ki podeljujejo homologacije.

Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 41

Informacije za proizvajalce originalne opreme in končne uporabnike

1. Proizvajalec proizvajalcem originalne opreme ali končnim uporabnikom ne sme dati na voljo tehničnih informacij v zvezi s podatki iz te uredbe, ki se razlikujejo od podatkov, ki jih je odobril homologacijski organ.
2. Proizvajalec proizvajalcem originalne opreme ali končnim uporabnikom da na voljo vse pomembne informacije in navodila, potrebna za pravilno vgradnjo motorja v mehanizacijo, vključno z opisom posebnih pogojev ali omejitev, povezanih z vgradnjo ali uporabo motorja.

3. Proizvajalci dajo proizvajalcem originalne opreme na voljo vse pomembne informacije in potrebna navodila, namenjena končnemu uporabniku, ki opisujejo zlasti posebne pogoje ali omejitve pri uporabi motorja.
4. Proizvajalci ne glede na zahteve iz odstavka 3 proizvajalcem originalne opreme dajo na voljo vrednost emisij ogljikovega dioksida (CO₂), ki je bila določena med postopkom EU-homologacije, in proizvajalcem originalne opreme dajo navodilo, naj te informacije posredujejo končnemu uporabniku mehanizacije, v katero naj bi bil motor vgrajen.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 te uredbe, ki določajo podrobnosti informacij in navodil iz odstavkov 2, 3 in 4. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 42

Osrednja administrativna platforma in podatkovna zbirka Unije

1. Komisija vzpostavi osrednjo administrativno digitalno platformo Unije za izmenjavo podatkov in informacij v zvezi z EU-homologacijami v elektronski obliki. Platforma se uporablja za izmenjavo podatkov in informacij med homologacijskimi organi ali homologacijskimi organi in Komisijo, ki poteka v okviru te uredbe.
2. Osrednja administrativna digitalna platforma Unije obsega tudi podatkovno zbirko, v kateri se zbirajo vse informacije v zvezi z EU-homologacijami, podeljenimi v skladu s to uredbo; te informacije so na voljo homologacijskim organom in Komisiji. Če je tako dogovorjeno z zadevnimi državami članicami, podatkovna zbirka nacionalne podatkovne zbirke povezuje z osrednjo podatkovno zbirko Unije.
3. Komisija po izvedbi odstavkov 1 in 2 osrednjo administrativno digitalno platformo Unije razširi z moduli, ki omogočajo:
 - (a) izmenjavo podatkov in informacij iz te uredbe med proizvajalci, tehničnimi službami, homologacijskimi organi in Komisijo;
 - (b) javni dostop do nekaterih informacij in podatkov, povezanih z rezultati homologacij in dodatnih preskusov skladnosti med uporabo.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme podrobne tehnične zahteve in postopke, potrebne za vzpostavitev osrednje administrativne platforme in podatkovne zbirke Unije iz tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 54(2) do [31. decembra 2016].

POGLAVJE XII

IMENOVANJE IN PRIGLASITEV TEHNIČNIH SLUŽB

Člen 43

Zahteve za tehnične službe

1. Homologacijski organi, pristojni za imenovanje, zagotovijo, da pred imenovanjem tehnične službe v skladu s členom 45 ta tehnična služba izpolnjuje zahteve iz odstavkov od 2 do 9 tega člena.
2. Brez poseganja v člen 46(1) se tehnična služba ustanovi kot pravna oseba v skladu z nacionalno zakonodajo države članice.
3. Tehnična služba je tretji organ, neodvisen od postopkov zasnovne, proizvodnje, dobave ali vzdrževanja motorja, ki ga ocenjuje.

Organ, ki je del poslovnega združenja ali strokovne zveze, ki zastopa podjetja, vključena v zasnovno, proizvodnjo, dobavo, sestavljanje, uporabo ali vzdrževanje motorjev, ki jih ocenjuje, preskuša ali pregleduje, lahko, če se dokažeta njegova neodvisnost in odsotnost navzkrižja interesov, šteje kot organ, ki izpolnjuje zahteve iz prvega pododstavka.

4. Tehnična služba, njeno vodstvo na najvišji ravni in osebje, odgovorno za izvajanje kategorij dejavnosti, za katere je imenovano v skladu s členom 45(1), niso načrtovalci, proizvajalci, dobavitelji ali vzdrževalci motorjev, ki jih ocenjujejo, niti predstavniki sodelujočih strani. To ne izključuje uporabe ocenjenih motorjev iz odstavka 3 tega člena, potrebnih za delovanje tehnične službe, ali uporabe takih motorjev v zasebne namene.

Tehnična služba zagotovi, da dejavnosti njihovih hčerinskih družb ali podizvajalcev ne vplivajo na zaupnost, objektivnost ali nepristranskost kategorij dejavnosti, za katere so imenovani.

5. Tehnična služba in njeno osebje izvajajo kategorije dejavnosti, za katere je bila imenovana, in sicer z največjo strokovno neoporečnostjo in zahtevano tehnično usposobljenostjo na določenem področju brez pritiskov in spodbud, zlasti finančnih, ki bi lahko vplivali na njeno presojo ali rezultate njenih dejavnosti ocenjevanja, zlasti s strani oseb ali skupin oseb, za katere so rezultati navedenih dejavnosti pomembni.
6. Tehnična služba dokaže, da je zmožna izvajati vse kategorije dejavnosti, za katere je bila imenovana v skladu s členom 45(1), če homologacijskemu organu, ki je pristojen za imenovanje, dokaže, da ima:
 - (a) ustrezno usposobljeno osebje, posebno tehnično znanje in poklicno usposabljanje ter zadostne in ustrezne izkušnje za izvajanje naloge;
 - (b) opise postopkov, ki se nanašajo na kategorije dejavnosti, za katere želi biti imenovana, in ki zagotavljajo preglednost in ponovljivost teh postopkov;
 - (c) postopke za izvajanje kategorij dejavnosti, za katere želi biti imenovana, ki upoštevajo stopnjo zapletenosti tehnologije zadevnega motorja, ter podatek, ali gre pri proizvodnem postopku motorja za masovno ali serijsko proizvodnjo, in

- (d) sredstva, ki so potrebna za ustrezno opravljanje nalog, povezanih s kategorijami dejavnosti, za katere želi biti imenovana, ter dostop do vse nujne opreme ali prostorov.

Poleg tega homologacijskemu organu, ki je pristojen za imenovanje, dokaže, da izpolnjuje standarde, določene v delegiranih aktih, sprejetih na podlagi člena 46, ki zadevajo kategorije dejavnosti, za katere je imenovana.

7. Zagotovi se nepristranskost tehnične službe, njenega vodstva na najvišji ravni in osebja, ki izvaja ocenjevanje. Ne sodeluje pri nobenih dejavnostih, ki bi lahko nasprotovale njeni neodvisni presoji in neoporečnosti v zvezi s kategorijami dejavnosti, za katere je imenovana.
8. Tehnične službe sklenejo zavarovanje odgovornosti v zvezi z njihovimi dejavnostmi, razen če odgovornost prevzame država članica v skladu z nacionalno zakonodajo ali če je država članica sama neposredno pristojna za ugotavljanje skladnosti.
9. Osebe tehnične službe je zavezano k poklicni molčečnosti v zvezi z vsemi informacijami, pridobljenimi med izvajanjem nalog v skladu s to uredbo ali katero koli izvedbeno določbo nacionalne zakonodaje, razen pred homologacijskim organom, pristojnim za imenovanje, ali če to zahteva zakonodaja Unije ali nacionalna zakonodaja. Lastninske pravice so zaščitene.

Člen 44

Hčerinske družbe in podizvajalci tehničnih služb

1. Tehnične službe lahko sklenejo pogodbo s podizvajalci za nekatere od svojih dejavnosti, za katere so bile imenovane v skladu s členom 45(1), ali izvedbo teh dejavnosti prenesejo na hčerinsko podjetje samo s soglasjem njihovega homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje.
2. Kadar tehnična služba za določene naloge, povezane s kategorijami dejavnosti, za katere je bila imenovana, sklene pogodbo s podizvajalci ali jih prenese na hčerinsko podjetje, zagotovi, da podizvajalec ali hčerinsko podjetje izpolnjuje zahteve iz člena 43 ter o tem ustrezno obvesti homologacijski organ, pristojen za imenovanje.
3. Tehnične službe prevzamejo polno odgovornost za naloge, ki jih izvajajo njihovi podizvajalci ali hčerinska podjetja, ne glede na njihov sedež podjetja.
4. Tehnične službe za homologacijski organ, pristojen za imenovanje, hranijo zadevne dokumente v zvezi z ocenjevanjem usposobljenosti podizvajalca ali hčerinskega podjetja ter nalogami, ki jih izvajajo.

Člen 45

Imenovanje tehničnih služb

1. Tehnične službe so imenovane za eno ali več od naslednjih kategorij dejavnosti, odvisno od njihovega področja pristojnosti:
 - (a) kategorija A: tehnične službe, ki v svojih prostorih izvajajo preskuse, navedene v tej uredbi;
 - (b) kategorija B: tehnične službe, ki nadzirajo preskuse iz te uredbe, kadar se taki preskusi izvajajo v prostorih proizvajalca ali v prostorih tretje osebe;

- (c) kategorija C: tehnične službe, ki redno ocenjujejo in spremljajo postopke proizvajalca za nadzor skladnosti proizvodnje;
 - (d) kategorija D: tehnične službe, ki nadzirajo ali izvajajo preskuse ali preglede pri nadzoru skladnosti proizvodnje.
- 2. Homologacijski organ je lahko imenovan za tehnično službo za eno ali več dejavnosti iz odstavka 1.
 - 3. Tehnične službe tretjih držav, razen tistih, ki so bile imenovane v skladu s členom 45, se lahko priglasijo za namene člena 49, vendar le, če tako sprejetje tehnične službe predvideva dvostranski sporazum med Unijo in zadevno tretjo državo. Tehnični službi, ustanovljeni po nacionalnem pravu države članice v skladu s členom 43(2), to ne preprečuje ustanavljanja hčerinskih podjetij v tretjih državah, če ta hčerinska podjetja neposredno upravlja in nadzira imenovana tehnična služba.

Člen 46

Akreditirane interne tehnične službe proizvajalca

- 1. Akreditirana interna tehnična služba proizvajalca je lahko imenovana le za dejavnosti kategorije A v zvezi s tehničnimi zahtevami, pri katerih je samopreskušanje dovoljeno v delegiranem aktu, sprejetem na podlagi te uredbe. Ta tehnična služba je ločen in samostojen del podjetja in ne sodeluje pri zasnovi, proizvodnji, dobavi ali vzdrževanju motorjev, ki jih ocenjuje.
- 2. Akreditirana interna tehnična služba ustreza naslednjim zahtevam:
 - (a) poleg tega, da jo imenuje homologacijski organ države članice, jo akreditira nacionalni akreditacijski organ, kot je opredeljen v točki 11 člena 2 Uredbe (ES) št. 765/2008, ter v skladu s standardi in postopki iz člena 47 te uredbe;
 - (b) akreditirana interna tehnična služba in njeno osebje sta organizacijsko razločljiva in znotraj matične organizacije uporabljata metode poročanja, ki zagotavljajo njuno nepristranskost in jo dokazujejo zadevnemu nacionalnemu akreditacijskemu organu;
 - (c) niti akreditirana interna tehnična služba niti njeno osebje ne smeta sodelovati pri kateri koli dejavnosti, ki bi lahko bila v nasprotju z njuno neodvisno presojo ali integriteto v zvezi s kategorijami dejavnosti, za katere sta bila imenovana;
 - (d) akreditirana interna tehnična služba zagotavlja svoje storitve izključno podjetju, kateremu pripada.
- 3. Akreditirane interne tehnične službe za namene člena 49 ni treba priglasiti Komisiji, vendar podjetje, ki mu pripada, ali nacionalni akreditacijski organ na zahtevo predloži informacije o njeni akreditaciji homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje.
- 4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s tehničnimi zahtevami, za katere je dovoljeno samopreskušanje iz odstavka 1. Navedeni delegirani akti se sprejmejo do [31. decembra 2016].

Člen 47

Postopki za standarde učinkovitosti in ocenjevanje tehničnih služb

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 55 v zvezi s standardi, ki jih morajo izpolnjevati tehnične službe, in postopkom za njihovo oceno v skladu s členom 48 ter njihovo akreditacijo v skladu s členom 46, da se zagotovi enako visoka raven standardov učinkovitosti tehničnih služb v vseh državah članicah.

Člen 48

Ocena usposobljenosti tehničnih služb

1. Homologacijski organ, pristojen za imenovanje, sestavi poročilo o oceni, ki dokazuje, da je bila tehnična služba, ki kandidira, ocenjena glede na njeno skladnost z zahtevami iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe. To poročilo lahko vključuje certifikat o akreditaciji, ki ga izda akreditacijski organ.
2. Ocena, na podlagi katere se izdela poročilo iz odstavka 1, se izvede v skladu z določbami iz delegiranega akta, sprejetega na podlagi člena 55. Poročilo o oceni se pregleda vsaj vsaka tri leta.
3. Poročilo o oceni se na zahtevo predloži Komisiji. V primerih, ko ocena ne temelji na certifikatu o akreditaciji, ki ga je izdal nacionalni akreditacijski organ in ki potrjuje, da tehnična služba izpolnjuje zahteve te uredbe, homologacijski organ, pristojen za imenovanje, Komisiji predloži dokumentarna dokazila o usposobljenosti tehnične službe in ukrepih, s katerimi se zagotavlja reden nadzor tehnične službe, ki ga izvaja homologacijski organ, pristojen za imenovanje, in o tem, da izpolnjuje zahteve iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe.
4. Homologacijski organ, ki naj bi bil imenovan kot tehnična služba v skladu s členom 45(2), evidentira skladnost z oceno, ki jo opravijo ocenjevalci, neodvisni od dejavnosti, za katere se izvaja ocena. Ti ocenjevalci lahko pripadajo isti organizaciji, če so z vidika upravljanja ločeni od osebja, ki izvaja ocenjevano dejavnost.
5. Akreditirana interna tehnična služba izpolnjuje ustrezne določbe tega člena.

Člen 49

Postopki prigrasitve

1. Države članice za vsako tehnično službo, ki so jo imenovali, ter vse morebitne kasnejše spremembe teh imenovanj Komisiji prigrasijo ime, naslov, elektronski naslov, imena odgovornih oseb in kategorijo dejavnosti.
2. Tehnična služba lahko v imenu homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje, ki je odgovoren za EU-homologacijo, izvaja dejavnosti iz člena 45(1) le, če je bilo to Komisiji predhodno prigrasjeno v skladu z odstavkom 1 tega člena.
3. Isto tehnično službo lahko imenuje več homologacijskih organov, pristojnih za imenovanje, in prigrasi več držav članic, v katerih se ti homologacijski organi, pristojni za imenovanje, nahajajo, ne glede na kategorijo ali kategorije dejavnosti, ki jih bo ta tehnična služba izvajala v skladu s členom 45(1).
4. Komisijo se obvesti o vseh ustreznih naknadnih spremembah imenovanja.
5. Kadar je treba z uporabo delegiranega akta imenovati posebno organizacijo ali pristojni organ, ki izvaja dejavnost, ki ni vključena v dejavnosti iz člena 45(1), se prigrasitev opravi v skladu s tem členom.

6. Komisija na svojem spletnem mestu objavi seznam in podrobnosti o tehničnih službah, priglašeni v skladu s tem členom.

Člen 50

Spremembe imenovanj

1. Kadar homologacijski organ, pristojen za imenovanje, ugotovi ali je obveščen, da tehnična služba, ki jo je imenoval, ne izpolnjuje več zahtev iz te uredbe ali da ne izpolnjuje svojih obveznosti, homologacijski organ, pristojen za imenovanje, po potrebi omeji, začasno razveljavi ali prekliče imenovanje ob upoštevanju obsega neizpolnjevanja navedenih zahtev ali nespoštovanja navedenih obveznosti. Država članica, ki je priglasila tako tehnično službo, o tem ustrezno nemudoma obvesti Komisijo. Komisija ustrezno spremeni objavljene informacije iz člena 49(6).
2. V primeru omejitve, začasne razveljavitve ali preklica imenovanja ali kadar tehnična služba preneha opravljati dejavnost, homologacijski organ, pristojen za imenovanje, sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da spise navedene tehnične službe obdela druga tehnična služba ali da so na zahtevo na voljo homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje, ali organom za tržni nadzor.

Člen 51

Izpodbijanje usposobljenosti tehničnih služb

1. Komisija razišče vse primere, pri katerih dvomi o usposobljenosti tehnične službe ali njenem stalnem izpolnjevanju zahtev in obveznosti ali pri katerih je o takih dvomih obveščena.
2. Država članica homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje, Komisiji na zahtevo predloži vse informacije v zvezi s podlago za imenovanje ali vzdrževanje imenovanja zadevne tehnične službe.
3. Komisija zagotovi, da se vse informacije občutljive narave, pridobljene v okviru njenih preiskav, obravnavajo zaupno.
4. Kadar Komisija ugotovi, da tehnična služba ne izpolnjuje ali ne izpolnjuje več zahtev za imenovanje, o tem obvesti državo članico homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje, z namenom, da v sodelovanju z državo članico določi potrebne popravne ukrepe in od nje zahteva, da jih izvede, po potrebi s preklicem imenovanja.

Člen 52

Operativne obveznosti tehničnih služb

1. Tehnične službe izvajajo kategorije dejavnosti, za katere jih je imenoval homologacijski organ, pristojen za imenovanje, in v skladu s postopki za ugotavljanje skladnosti ter postopki preskusov iz te uredbe in njenih delegiranih aktov.

Tehnične službe same nadzirajo ali izvajajo preskuse, zahtevane za homologacijo ali preglede iz te uredbe ali enega od njenih delegiranih aktov, razen kadar so dovoljeni alternativni postopki. Tehnične službe ne smejo opravljati preskusov, ocen ali pregledov, za katere jih ni ustrezno imenoval homologacijski organ.
2. Tehnične službe vedno:

- (a) omogočijo svojemu homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje, ustrezno prisotnost v tehnični službi med ugotavljanjem skladnosti in
 - (b) brez poseganja v člen 43(9) in člen 53 zagotavljajo svojemu homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje, zahtevane informacije o njihovih kategorijah dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.
3. Kadar tehnična služba ugotovi, da proizvajalec ne izpolnjuje zahtev iz te uredbe, to sporoči homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje, z namenom da homologacijski organ, pristojen za imenovanje, od proizvajalca zahteva, naj sprejme ustrezne popravne ukrepe in naj zato ne izda certifikata o EU-homologaciji, razen če homologacijski organ meni, da so bili sprejeti ustrezni popravni ukrepi.
4. Kadar tehnična služba, ki deluje v imenu homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje, med spremljanjem skladnosti proizvodnje po izdaji certifikata o homologaciji ugotovi, da motor ni več skladen s to uredbo, to sporoči homologacijskemu organu, pristojnemu za imenovanje. Homologacijski organ sprejme ustrezne ukrepe, kot je določeno v členu 25.

Člen 53

Obveznosti tehničnih služb v zvezi z obveščanjem

1. Tehnične službe svoj homologacijski organ, pristojen za imenovanje, obveščajo o:
- (a) vsaki neskladnosti, pri kateri je morda potrebna zavrnitev, omejitev, začasna razveljavitev ali preklic certifikata o EU-homologaciji;
 - (b) vseh okoliščinah, ki vplivajo na področje uporabe njihovega imenovanja ali pogoje zanj;
 - (c) vsaki zahtevi po informacijah, ki so jo prejeli od organov za tržni nadzor v zvezi s svojimi dejavnostmi.
2. Na zahtevo homologacijskega organa, pristojnega za imenovanje, tehnične službe zagotovijo informacije o dejavnostih v okviru njihovega imenovanja ter o vseh drugih opravljenih dejavnostih, vključno s čezmejnimi dejavnostmi in sklepanjem pogodb s podizvajalci.

POGLAVJE XIII

IZVEDBENI IN DELEGIRANI AKTI

Člen 54

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga „Tehnični odbor za motorna vozila“ (TCMV), ustanovljen v členu 40(1) Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 55

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 3, člena 17(5), člena 18(2), člena 23(11), člena 24(4), člena 25(6), člena 31(5), člena 32(5), člena 40(4), člena 41(5), člena 46(4) in člena 47 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [vstaviti datum: začetek veljavnosti].
3. Pooblastilo iz člena 3, člena 17(5), člena 18(2), člena 23(11), člena 24(4), člena 25(6), člena 31(5), člena 32(5), člena 40(4), člena 41(5), člena 46(4) in člena 47 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati pooblastilo iz navedenega sklepa. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem določen. Ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 3, členom 17(5), členom 18(2), členom 23(11), členom 24(4), členom 25(6), členom 31(5), členom 32(5), členom 40(4), členom 41(5), členom 46(4) in členom 47 začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

POGLAVJE XIV

KONČNE DOLOČBE

Člen 56

Kazni

1. Države članice določijo kazni za gospodarske subjekte ali proizvajalce originalne opreme, ki kršijo to uredbo. Sprejmejo tudi vse potrebne ukrepe, da zagotovijo izvajanje kazni. Kazni, ki se določijo, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice Komisijo o navedenih določbah obvestijo do [vstaviti datum: 2 leti po začetku veljavnosti] in jo nemudoma obvestijo o vseh naknadnih spremembah, ki vplivajo na te določbe.
2. Vrste kaznivih kršitev vključujejo:
 - (a) dajanje lažnih izjav, zlasti med postopki homologacije, postopki, ki vodijo do odpoklica ali postopki v zvezi z izjemami;
 - (b) ponarejanje rezultatov preskusa za EU-homologacijo ali dokazovanje skladnosti med uporabo;

- (c) nesporočanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica, zavrnitve ali odvzema EU-homologacije;
- (d) uporabo odklopnih strategij;
- (e) zavrnitev omogočanja dostopa do informacij;
- (f) dajanje na trg motorjev, za katere je potrebna homologacija, ki nimajo te homologacije, ali ponarejanje dokumentov ali oznak s tem namenom;
- (g) dajanje na trg prehodnih motorjev in mehanizacije, v katere so ti motorji vgrajeni, ki kršijo določbe o izjemah;
- (h) kršitev omejitev uporabe motorjev iz člena 4;
- (i) spremembe motorjev na način, da motor ni več skladen s specifikacijami svoje homologacije;
- (j) vgradnjo motorja v mehanizacijo za uporabo, ki ni izključna uporaba iz člena 4;
- (k) dajanje na trg motorja iz člena 32(4) za uporabo, ki ni predvidena v navedenem členu.

Prehodne določbe

1. Brez poseganja v ostale določbe poglavij II in III ta uredba ne razveljavlja nobene EU-homologacije pred datumi za dajanje na trg motorjev iz Priloge III.
2. Homologacijski organi lahko še naprej podeljujejo homologacije v skladu z ustrezno zakonodajo, veljavno na datum začetka veljavnosti te uredbe, do obveznih datumov za EU-homologacijo motorjev iz Priloge III.
3. Z odstopanjem od te uredbe se lahko motorji, ki so že pridobili EU-homologacijo v skladu z ustrezno zakonodajo, veljavno na datum začetka veljavnosti te uredbe, ali ki izpolnjujejo zahteve Centralne komisije za plovbo po Renu (CCNR), v okviru Mannheimske konvencije za plovbo po Renu, sprejete kot stopnja II CCNR, še naprej dajejo na trg do datumov za dajanje na trg motorjev iz Priloge III.

V takem primeru nacionalni organi ne prepovejo, omejijo ali preprečijo dajanja na trg motorjev, ki so skladni z odobrenim tipom.

4. Motorji, za katere se na datum začetka veljavnosti te uredbe ni uporabljala homologacija na ravni Unije, se lahko še naprej dajejo na trg na podlagi veljavnih nacionalnih pravil, če ta obstajajo, do datumov za dajanje na trg motorjev iz Priloge III.
5. Prehodni motorji in, kjer je primerno, mehanizacija, v katero so vgrajeni navedeni prehodni motorji, se lahko brez poseganja v člena 5(3) in 17(2) še naprej dajejo na trg med prehodnim obdobjem pod pogojem, da je bila mehanizacija, v katero je vgrajen prehodni motor, proizvedena več kot eno leto pred začetkom prehodnega obdobja.

Države članice za motorje kategorije NRE proizvajalcem originalne opreme, ki letno skupno izdelajo manj kot 50 enot necestne mobilne mehanizacije, opremljene z motorji z zunanjim izgorevanjem,odobrijo podaljšanje prehodnega obdobja in 12-mesečnega obdobja iz prvega pododstavka za dodatnih 12 mesecev. Za namene izračuna skupne letne proizvodnje iz tega odstavka se vsi proizvajalci originalne opreme pod nadzorom iste fizične ali pravne osebe štejejo za enega proizvajalca originalne opreme.

6. V skladu z določbami iz odstavka 5 se lahko prehodni motorji ali družine motorjev, ki v skladu s členom 29(2)(a) nimajo več veljavne EU-homologacije, dajo na trg, če:
 - (a) so bili navedeni prehodni motorji v času njihove proizvodnje zajeti v veljavni EU-homologaciji in niso bili dani na trg pred pretekom veljavnosti navedene EU-homologacije ali
 - (b) navedeni prehodni motorji na datum začetka veljavnosti te uredbe niso bili urejeni na ravni Unije.
7. Odstavek 6 se uporablja le za obdobje:
 - (a) 18 mesecev od datuma dajanja na trg motorjev iz Priloge III v primeru iz prvega pododstavka odstavka 5;
 - (b) 30 mesecev od datuma dajanja na trg motorjev iz Priloge III v primeru iz drugega pododstavka odstavka 5.

8. Proizvajalci zagotovijo, da so na prehodne motorje nameščene oznake z datumom proizvodnje motorja. Ta informacija je lahko nameščena ali označena na predpisani tablici motorja.

Člen 58

Poročilo

1. Države članice do 31. decembra 2021 Komisijo obvestijo o uporabi postopkov EU-homologacije iz te uredbe.
2. Komisija na podlagi informacij iz odstavka 1 Evropskemu parlamentu in Svetu do 31. decembra 2022 predloži poročilo o uporabi te uredbe.

Člen 59

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 2020 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o :
 - (a) oceni nadaljnjega potenciala za zmanjšanje emisij onesnaževal na podlagi razpoložljivih tehnologij in analize razmerja med stroški in koristmi;
 - (b) opredelitvi morebitnih pomembnih vrst onesnaževal, ki trenutno ne sodijo na področje uporabe te uredbe.
2. Komisija do 31. decembra 2025 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o :
 - (a) uporabi določb o izjemah iz člena 32(3) in (4);
 - (b) spremljanju rezultatov preskusov emisij iz člena 18 in ugotovitvah na podlagi rezultatov.
3. Poročila iz odstavka 1 in 2 temeljita na posvetovanju z ustreznimi deležniki, v njem pa so upoštevani veljavni evropski in mednarodni standardi na tem področju. K poročilu se po potrebi dodajo predlogi pravnih predpisov.

Člen 60

Razveljavitev

Brez poseganja v odstavke od 1 do 4 člena 57 se Direktiva 97/68/ES razveljavi z učinkom od 1. januarja 2017.

Člen 61

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od 1. januarja 2017.

Nacionalni organi od datuma iz odstavka 1 ne zavrnejo zahteve proizvajalca po podelitvi EU-homologacije za nov tip motorja ali družino motorjev ali prepovejo njihovo dajanje na trg, če je navedeni motor ali družina motorjev v skladu z zahtevami iz poglavij II, III, IV in VII.

Ta uredba je zavezujoča v celoti in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.
V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik