Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B** **REGLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 14 de septiembre de 2016

sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 252 de 16.9.2016, p. 53)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento (UE) 2020/1040 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020	L 231	1	17.7.2020

Rectificado por:

►**C1** Rectificación, DO L 231 de 6.9.2019, p. 29 (2016/1628)

▼B

REGLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 14 de septiembre de 2016

sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento fija para todos los motores mencionados en el artículo 2, apartado 1, límites de emisión para gases y partículas contaminantes, así como requisitos administrativos y técnicos relativos a la homologación de tipo UE.

El presente Reglamento también establece determinadas obligaciones en relación con las máquinas móviles no de carretera en las que un motor de los mencionados en el artículo 2, apartado 1, esté siendo o haya sido instalado, en lo relativo a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes de dichos motores.

2. El presente Reglamento establece también los requisitos para la vigilancia del mercado de los motores mencionados en el artículo 2, apartado 1, instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera y sujetos a homologación de tipo UE.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a todos los motores que entran dentro de las categorías establecidas en el artículo 4, apartado 1, que estén instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera y, en lo que respecta a los límites de emisión de gases y partículas contaminantes de estos motores, a dichas máquinas móviles no de carretera.

2. El presente Reglamento no se aplica a los siguientes tipos de motores:

a) motores de propulsión de vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

b) motores de propulsión para tractores agrícolas y forestales tal como se definen en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) n.º 167/2013;

([1]) Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

▼B

c) motores de propulsión de vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

d) motores de máquinas estacionarias;

e) motores de buques marinos que necesiten un certificado de navegación marítima o de seguridad válido;

f) motores tal como se definen en la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) y que no entran en su ámbito de aplicación;

g) motores de propulsión o con fines auxiliares de embarcaciones de navegación interior cuya potencia neta sea inferior a 19 kW;

h) motores de embarcaciones tal como se definen en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]);

i) motores de aeronaves tal como se definen en el artículo 2, letra a), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ([4]);

j) motores de vehículos recreativos, salvo motos de nieve, vehículos todo terreno y vehículos de asientos yuxtapuestos;

k) motores de vehículos y máquinas utilizados o destinados a ser utilizados exclusivamente en competiciones;

l) motores de bombas portátiles de lucha contra incendios tal como se definen y regulan por la norma europea sobre bombas portátiles de lucha contra incendios ([5]);

m) modelos a escala reducida o reproducciones a escala reducida de vehículos o máquinas fabricados con fines recreativos a una escala inferior a la original y que tengan una potencia neta inferior a 19 kW.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «máquina móvil no de carretera»: una máquina móvil, un equipo transportable o un vehículo con o sin carrocería o con o sin ruedas, no destinado al transporte de pasajeros o de mercancías por carretera, incluidas las máquinas instaladas en el bastidor de vehículos destinados al transporte por carretera de pasajeros o de mercancías;

([1]) Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([2]) Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (Véase la página 118 del presente Diario Oficial).

([3]) Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

([4]) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

([5]) Norma Europea EN 14466+A1:2009 (Bombas de lucha contra incendios. Motobombas portátiles. Seguridad y requisitos de funcionamiento, ensayos).

▼B

2) «homologación de tipo UE»: el procedimiento mediante el cual la autoridad de homologación certifica que un tipo o una familia de motores cumplen las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;

3) «gases contaminantes»: los siguientes contaminantes en estado gaseoso emitidos por un motor: monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (THC) y óxidos de nitrógeno (NO_x), denominación esta que representa el óxido nítrico (NO) y el dióxido de nitrógeno (NO_2), expresados como equivalentes de NO_2;

4) «partículas» o «PM» (por sus siglas en inglés de *particulate matter*): la masa de cualquier material en el gas emitido por un motor recogido en un medio filtrante determinado tras diluir el gas con aire limpio filtrado, de forma que la temperatura no supere 325 K (52 °C);

5) «número de partículas» o «PN» (por sus siglas en inglés de *particulate number*): el número de partículas sólidas emitidas por un motor de diámetro superior a 23 nm;

6) «partículas contaminantes»: cualquier materia emitida por el motor que se mida en PM o en PN;

7) «motor de combustión interna» o «motor»: un dispositivo de transformación de la energía, distinto de una turbina de gas, diseñado para transformar energía química (entrada) en energía mecánica (salida) mediante un proceso de combustión interna; incluye, cuando haya sido instalado, el sistema de control de emisiones y la interfaz de comunicación (*hardware* y mensajes) entre la unidad o las unidades de control electrónico del motor y cualquier otra unidad de control del grupo motopropulsor o de la máquina móvil no de carretera necesaria para cumplir lo dispuesto en los capítulos II y III;

8) «tipo de motor»: un grupo de motores que no difieren en cuanto a sus características esenciales;

9) «familia de motores»: una agrupación de tipos de motores realizada por el fabricante que, por su diseño, tienen características similares de emisiones de escape y cumplen los valores límite de emisiones aplicables;

10) «motor de referencia»: un tipo de motor seleccionado dentro de una familia de motores cuyas características en cuanto a emisiones sean representativas de esa familia de motores;

11) «motor de sustitución»: un motor que:

   a) se utiliza exclusivamente para sustituir un motor ya introducido en el mercado e instalado en una máquina móvil no de carretera, y

   b) se ajusta a una fase de emisiones inferior a la aplicable en la fecha en que se sustituye el motor;

12) «motor en servicio»: un motor que se utiliza en una máquina móvil no de carretera con arreglo a sus pautas de funcionamiento, condiciones y cargas útiles normales para realizar los ensayos de vigilancia de emisiones a que se refiere el artículo 19;

▼B

13) «motor CI» (por sus siglas en inglés de *compression-ignition*): un motor que funciona según el principio del encendido por compresión;

14) «motor SI» (por sus siglas en inglés de *spark-ignition*): un motor que funciona según el principio del encendido por chispa;

15) «motor portátil de encendido por chispa»: un motor de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 19 kW, y usado en un equipo que cumple al menos una de las siguientes condiciones:

a) se transporta por el operario durante el desempeño de sus funciones;

b) funciona en distintas posiciones, como boca abajo o de lado, para llevar a cabo sus funciones;

c) su peso en seco, incluido el motor, es inferior a 20 kg. y cumple al menos una de las condiciones siguientes:

i) el operario sujeta físicamente o lleva de alguna otra forma el equipo durante el desempeño de sus funciones,

ii) el operario sujeta físicamente o controla la posición del equipo durante el desempeño de sus funciones,

iii) se utiliza como generador o como bomba;

16) «combustible líquido»: un combustible que, en condiciones ambientales normales, se encuentra en estado líquido (298 K, presión ambiente absoluta 101,3 kPa);

17) «combustible gaseoso»: un combustible que, en condiciones ambientales normales, se encuentra íntegramente en estado gaseoso (298 K, presión ambiente absoluta 101,3 kPa);

18) «motor de combustible dual»: un motor diseñado para funcionar simultáneamente con un combustible líquido y con un combustible gaseoso que se miden por separado y en el que la cantidad consumida de uno de ellos en relación con el otro puede variar según el funcionamiento;

19) «motor de un solo combustible»: un motor que no es de combustible dual;

20) Coeficiente energético del gas o «GER» (por sus siglas en inglés de *Gas Energy Ratio*): en el caso de un motor de combustible dual, el cociente entre el contenido energético del combustible gaseoso y el contenido energético de ambos combustibles; en el caso de un motor de un solo combustible, el coeficiente energético del gas es 1 o 0, según el tipo de combustible;

21) «motor de régimen constante»: un motor cuya homologación de tipo UE se limita al funcionamiento a régimen constante, sin contar los motores cuya función de regulación del régimen constante se ha eliminado o inactivado; puede estar provisto de un régimen de ralentí que puede utilizarse durante el arranque y la parada y puede estar equipado de un regulador que puede ajustarse a un régimen distinto cuando el motor está parado;

▼B

22) «motor de régimen variable»: un motor que no es de régimen constante;

23) «funcionamiento a régimen constante»: el funcionamiento de un motor dotado de un regulador que mantiene la velocidad del motor, incluso con carga variable;

24) «motor auxiliar»: un motor instalado o destinado a ser instalado en una máquina móvil no de carretera que no suministre propulsión de manera directa ni indirecta;

25) «potencia neta»: la potencia del motor en kW obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal, o su equivalente, medida conforme al método de medición de la potencia de motores de combustión interna especificado en el Reglamento de la CEPE n.º 120 con un combustible o combinación de combustibles de referencia según el artículo 25, apartado 2;

26) «potencia de referencia»: la potencia neta que se utiliza para determinar los valores límite de emisión aplicables al motor;

27) «potencia neta nominal»: la potencia neta en kW declarada por el fabricante de un motor a régimen nominal;

28) «potencia neta máxima»: el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia nominal a plena carga para el tipo de motor;

29) «régimen nominal»: el régimen máximo del motor a plena carga que permita el regulador, tal como lo diseñe el fabricante, o, en caso de que no haya regulador, el régimen al que se obtenga la potencia neta máxima del motor, tal como lo especifique el fabricante;

30) «fecha de fabricación del motor»: la fecha, expresada en mes y año, en que el motor pasa la inspección final una vez que ha salido de la línea de fabricación y está listo para su entrega o almacenamiento;

31) «período de transición»: los primeros veinticuatro meses después de la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V;

32) «motor de transición»: un motor cuya fecha de fabricación es anterior a la fecha establecida en el anexo III de introducción en el mercado de los motores de fase V y que:

a) cumple los límites de emisión aplicables más recientes definidos en la legislación pertinente aplicable a 5 de octubre de 2016, o

b) se encuentra en una gama de potencia, o se utiliza o está destinado a ser utilizado en una aplicación, que no estaba sujeta a límites de emisiones contaminantes ni a homologación de tipo a escala de la UE a 5 de octubre de 2016;

▼B

33) «fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera»: el mes y el año indicados en el marcado reglamentario de la máquina o, si no hay marcado reglamentario, el mes y el año en que la máquina pasa la inspección final una vez que ha salido de la línea de fabricación;

34) «embarcación de navegación interior»: embarcación que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2016/1629;

35) «grupo electrógeno»: una máquina móvil no de carretera independiente que no forma parte de un grupo motopropulsor, destinada primordialmente a generar electricidad;

36) «máquina estacionaria»: una máquina destinada a ser instalada de forma permanente en un lugar durante su primer uso y no destinada a moverse, por carretera ni en otro medio, salvo durante el envío desde el lugar de fabricación al lugar de su primera instalación;

37) «instalada de forma permanente»: una máquina empernada o sujeta de otro modo a unos cimientos o con alguna clase de condicionante tal que no pueda retirarse sin emplear herramientas u otros equipos y que está destinada a funcionar en un único lugar en un edificio, estructura, planta o instalación;

38) «moto de nieve»: una máquina autopropulsada destinada al desplazamiento fuera de las carreteras, principalmente por la nieve, movida por orugas en contacto con la nieve y dirigida con uno o más esquíes en contacto con la nieve y con un peso máximo sin carga y en orden de marcha de 454 kg (incluidos el equipamiento de serie, el refrigerante, los lubricantes, el combustible y las herramientas, pero excluidos los accesorios opcionales y el conductor);

39) «vehículo todo terreno» o «ATV» (por sus siglas en inglés de *all-terrain vehicle*): un vehículo motorizado impulsado por un motor destinado primordialmente a moverse sobre superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas con neumáticos de baja presión, con un solo sillín para el conductor o bien con un sillín para el conductor y un asiento para un pasajero como máximo y dirección con manillar;

40) «vehículo de asientos yuxtapuestos» o «SbS» (por sus siglas en inglés de *side-by-side*): un vehículo autopropulsado, controlado por un operario, no articulado, destinado primordialmente a desplazarse por superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas, con un peso mínimo sin carga y en orden de marcha de 300 kg (incluidos el equipamiento de serie, el refrigerante, los lubricantes, el combustible y las herramientas, pero excluidos los accesorios opcionales y el conductor) y una velocidad máxima de diseño de 25 km/h o más; además, tal vehículo está diseñado para transportar personas o mercancías y para arrastrar o empujar otros equipos y la dirección no se controla con un manillar; está diseñado con fines recreativos o utilitarios y no admite a más de seis personas, incluido el conductor, sentadas unas junto a otras en una o más filas de asientos que no sean sillines;

▼B

41) «vehículo ferroviario»: una máquina móvil no de carretera que funciona exclusivamente en una vía ferroviaria;

42) «locomotora»: un vehículo ferroviario diseñado para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y para mover otros vehículos ferroviarios diseñados para llevar mercancías, pasajeros y otros equipos, y no diseñado ni destinado a transportar mercancías ni pasajeros salvo los operarios;

43) «automotor»: un vehículo ferroviario concebido para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y que está diseñado especialmente para transportar mercancías o pasajeros o ambas cosas y que no es una locomotora;

44) «vehículo ferroviario auxiliar»: un vehículo ferroviario que no es un automotor ni una locomotora, incluidos, con carácter no limitativo, los vehículos ferroviarios diseñados especialmente para efectuar obras de mantenimiento o construcción u operaciones de elevación asociadas con las vías o con otras infraestructuras ferroviarias;

45) «grúa móvil»: una grúa de brazo automotriz que puede desplazarse ya sea en o fuera de carretera, cuya estabilidad depende de la gravedad y que funciona sobre neumáticos, orugas o con otros dispositivos móviles;

46) «quitanieves»: una máquina autopropulsada diseñada exclusivamente para retirar la nieve de una superficie pavimentada mediante la aspiración de una porción de nieve y su proyección enérgica a través de una tolva;

47) «comercialización»: todo suministro, remunerado o gratuito, de un motor o máquina móvil no de carretera para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial;

48) «introducción en el mercado»: la primera comercialización en la Unión de un motor o máquina móvil no de carretera;

49) «fabricante»: toda persona física o jurídica responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo UE o autorización de un motor para asegurar la conformidad de la fabricación del motor; es también responsable de la vigilancia del mercado en relación con los motores fabricados, con independencia de que intervenga directamente o no en todas las etapas del diseño y la construcción del motor sujeto al proceso de homologación de tipo UE;

50) «representante del fabricante» o «representante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente habilitada por el fabricante mediante un poder escrito para que lo represente en cuestiones relacionadas con la autoridad de homologación o la autoridad de vigilancia del mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a los que se aplica el presente Reglamento;

▼B

51) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado un motor desde un país tercero, con independencia de que el motor esté ya instalado o no en una máquina móvil no de carretera;

52) «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o importador, que comercializa un motor;

53) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante, el importador, o el distribuidor;

54) «fabricante de equipo original» u «OEM» (por sus siglas en inglés de *original equipment manufacturer*): una persona física o jurídica que fabrica máquinas móviles no de carretera;

55) «autoridad de homologación»: la autoridad de un Estado miembro, establecida o nombrada por un Estado miembro y notificada a la Comisión por este, y que sea competente para:

a) todos los aspectos de la homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores;

b) el proceso de homologación;

c) la concesión y, en su caso, la retirada o la denegación de la homologación de tipo UE, y la expedición de los certificados de homologación de tipo UE;

d) actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros;

e) la designación de servicios técnicos, y

f) garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones en lo que respecta a la conformidad de la fabricación;

56) «servicio técnico»: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio de pruebas para llevar a cabo ensayos o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, o la propia autoridad de homologación cuando desempeña dichas funciones;

57) «vigilancia del mercado»: las actividades efectuadas y las medidas adoptadas por las autoridades nacionales para garantizar que los motores comercializados cumplen con la legislación aplicable de la Unión en materia de homologación;

58) «autoridad de vigilancia del mercado»: una autoridad de un Estado miembro que es responsable de ejercer la vigilancia del mercado en su territorio;

59) «autoridad nacional»: una autoridad de homologación o cualquier otra autoridad que, en relación con motores destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera o con máquinas móviles no de carretera en que estén instalados motores, interviene y tiene responsabilidades en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la introducción en el mercado en un Estado miembro;

▼B

60) «usuario final»: toda persona física o jurídica distinta del fabricante, el OEM, el importador o el distribuidor, que es responsable de utilizar el motor instalado en una máquina móvil no de carretera;

61) «estrategia de control de las emisiones»: un elemento o un conjunto de elementos de diseño que se incorporan en el diseño general de un motor, o en una máquina móvil no de carretera en la que está instalado un motor, y que se utiliza para controlar las emisiones;

62) «sistema de control de emisiones»: todo dispositivo, sistema o elemento del diseño que sirva para controlar o reducir las emisiones;

63) «estrategia de desactivación»: una estrategia de control de las emisiones que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones en condiciones ambientales u operativas del motor que se produzcan ya sea durante un funcionamiento normal de la máquina o fuera de los procedimientos de ensayo de la homologación de tipo UE;

64) «unidad electrónica de control»: un dispositivo electrónico del motor que forma parte del sistema de control de emisiones y que utiliza datos de los sensores del motor para controlar los parámetros de este;

65) «recirculación de los gases de escape» o «EGR» (por sus siglas en inglés de *exhaust gas recirculation*): dispositivo técnico que forma parte del sistema de control de emisiones y que las reduce conduciendo de nuevo hacia el motor los gases de escape procedentes de la cámara o cámaras de combustión para que se mezclen con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta, con excepción del uso de la distribución para aumentar los restos de gases de escape que permanecen en la cámara o cámaras de combustión y se mezclan con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta;

66) «sistema de postratamiento de las emisiones de escape»: un catalizador, un filtro de partículas, un sistema de reducción de NO_x, una combinación de sistema de reducción de NO_x y filtro de partículas, o cualquier otro dispositivo de reducción de las emisiones, con excepción del sistema de recirculación de gases de escape y los turbocompresores, que forma parte del sistema de control de emisiones pero que está instalado después del colector de escape del motor;

67) «manipulación»: la desactivación, el ajuste o la modificación del sistema de control de emisiones del motor, lo que incluye cualquier *software* u otros elementos de control lógico de dicho sistema, que tenga el efecto, intencionado o no, de empeorar el rendimiento en materia de emisiones del motor;

68) «ciclo de ensayo»: una secuencia de puntos de ensayo, cada uno de ellos con un régimen y un par determinados, que debe seguir durante el ensayo el motor en estado continuo o de transición;

69) «ciclo de ensayo en estado continuo»: un ciclo de ensayo en el cual el régimen y el par del motor se mantienen en un conjunto finito de valores nominalmente constantes. Los ensayos en estado continuo se efectúan en modo discreto o con aumentos;

70) «ciclo de ensayo transitorio»: un ciclo de ensayo con una secuencia de valores de régimen y de par normalizados que varían segundo a segundo en el tiempo;

▼B

71) «cárter»: los espacios cerrados existentes dentro o fuera del motor y unidos al colector del lubricante por conductos internos o externos por los que se da salida a los gases y vapores;

72) «regeneración»: un suceso durante el cual los niveles de emisiones cambian mientras se restaura por diseño el rendimiento del postratamiento de las emisiones de escape; se clasifica como regeneración continua o regeneración infrecuente (periódica);

73) «período de durabilidad de las emisiones» (o «EDP», por sus siglas en inglés de *emission durability period*): el número de horas o, cuando sea aplicable, la distancia, utilizados para determinar los factores de deterioro;

74) «factores de deterioro»: el conjunto de factores que indican la relación entre las emisiones al principio y al final del período de durabilidad de las emisiones;

75) «ensayo virtual»: las simulaciones por ordenador, incluidos los cálculos, realizados para demostrar el grado de rendimiento de un motor como ayuda a la toma de decisiones sin necesidad de utilizar un motor físico.

Artículo 4

Categorías de motores

1. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las siguientes categorías de motores, divididas en las subcategorías que figuran en el anexo I:

1) «categoría NRE»:

   a) motores para máquinas móviles no de carretera destinados y adecuados para moverse o para ser movidos, por carretera o de otro modo, no excluidos en virtud del artículo 2, apartado 2, y no incluidos en ninguna otra de las categorías de los puntos 2 a 10 del presente apartado;

   b) motores con una potencia de referencia inferior a 560 kW utilizados en lugar de motores de la fase V de las categorías IWP, IWA, RLL o RLR;

2) «categoría NRG»: motores con una potencia de referencia igual o superior a 560 kW destinados exclusivamente al uso en grupos electrógenos; los motores para grupos electrógenos distintos de los que tengan dichas características se incluyen en las categorías NRE o NRS, en función de sus características;

3) «categoría NRSh»: motores portátiles de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 19 kW y destinados exclusivamente al uso en máquinas portátiles;

4) «categoría NRS»: motores de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 56 kW y no incluidos en la categoría NRSh;

5) «categoría IWP»:

   a) motores con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior, para su propulsión directa o indirecta, o destinados a esta de manera directa o indirecta;

▼B

b) motores utilizados en lugar de los motores de la categoría IWA siempre que cumplan el artículo 24, apartado 8;

6) «categoría IWA»: motores auxiliares con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior;

7) «categoría RLL»: motores destinados exclusivamente al uso en locomotoras para su propulsión o destinados a esta;

8) «categoría RLR»:

a) motores destinados al uso en automotores para su propulsión o destinados a esta;

b) motores utilizados en lugar de motores de fase V de categoría RLL;

9) «categoría SMB»: motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en motos de nieve; los motores para motos de nieve distintos de los motores de encendido por chispa se incluyen en la categoría NRE;

10) «categoría ATS»: motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en vehículos todo terreno y de asientos yuxtapuestos; los motores para vehículos todo terreno y de asientos yuxtapuestos distintos de los motores de encendido por chispa se incluyen en la categoría NRE.

2. Un motor de régimen variable de una categoría determinada puede utilizarse en lugar de un motor de régimen constante de la misma categoría.

Los motores de régimen variable de la categoría IWP utilizados para un funcionamiento a régimen constante cumplirán además los requisitos del artículo 24, apartado 7 o apartado 8, según corresponda.

3. Los motores para vehículos ferroviarios auxiliares y los motores auxiliares para automotores y locomotoras se incluyen en las categorías NRE o NRS, en función de sus características.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 5

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros establecerán o designarán a las autoridades de homologación y a las autoridades de vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el establecimiento y nombramiento de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado a que se refiere el apartado 1, incluido su nombre, sus direcciones postal y electrónica, así como sus ámbitos de responsabilidad. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los detalles de las autoridades de homologación.

▼B

3. Los Estados miembros solo permitirán la introducción en el mercado de:

a) motores, con independencia de que ya estén instalados en máquinas móviles no de carretera, cubiertos por una homologación de tipo UE válida concedida con arreglo al presente Reglamento, y

b) máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados motores contemplados en la letra a).

4. Los Estados miembros no prohibirán, restringirán o impedirán la introducción en el mercado de:

a) motores por motivos relacionados con aspectos de su construcción y funcionamiento cubiertos por el presente Reglamento cuando dichos motores cumplan los requisitos de este;

b) máquinas móviles no de carretera por motivos relacionados con aspectos de las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores instalados en dichas máquinas, cuando los motores entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y cumplan los requisitos de este.

5. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo actividades de vigilancia del mercado y control de los motores en el mercado de conformidad con el capítulo III del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

Artículo 6

Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo UE cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación concederán la homologación de tipo UE solo a los tipos o familias de motores que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

3. Las autoridades de homologación difundirán, a través del IMI, un registro de todos los tipos y familias de motores para los que se hayan concedido, prorrogado o retirado las homologaciones de tipo UE, o respecto de los cuales la solicitud de homologación de tipo UE se haya denegado.

Dicho registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

a) el nombre y la dirección del fabricante y el nombre de la empresa, si es diferente;

b) la marca o marcas, según corresponda, pertenecientes al fabricante;

c) la designación de los tipos de motores cubiertos por la homologación de tipo UE del tipo de motor o, en su caso, por la homologación de tipo UE de la familia de motores;

d) la categoría de motor;

▼B

e) el número de la homologación de tipo UE incluido el número de toda ampliación;

f) la fecha de concesión, ampliación, denegación o retirada de la homologación de tipo UE, y

g) el contenido de las secciones «Información general sobre el motor» y «Resultado final de las emisiones» del informe de ensayo contemplado en el artículo 24, apartado 12.

Artículo 7

Obligaciones de las autoridades de vigilancia del mercado

1. Las autoridades responsables de la vigilancia del mercado llevarán a cabo inspecciones documentales y, cuando sea apropiado, inspecciones físicas y de laboratorio de los motores, a una escala adecuada y basándose en un porcentaje adecuado de muestras. Para ello tendrán en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgos, las posibles reclamaciones y otra información pertinente.

2. Las autoridades responsables de la vigilancia del mercado podrán exigir a los agentes económicos que faciliten la documentación e información que se considere necesaria para ejercer sus funciones.

Artículo 8

Obligaciones generales de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que los motores que comercialicen se hayan fabricado y estén homologados de conformidad con el presente Reglamento.

2. Cuando los fabricantes modifiquen un motor sujeto a la homologación de tipo UE de tal modo que posteriormente se considere que pertenece a una categoría o subcategoría diferente, serán responsables de garantizar que el motor cumpla los requisitos aplicables a dicha categoría o subcategoría.

Cuando una persona jurídica modifique un motor de tal modo que deje de cumplir los límites de emisión aplicables al mismo de acuerdo con su categoría o subcategoría, la persona será considerada responsable de garantizar que se cumplan dichos límites de emisión.

3. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo UE y de garantizar la conformidad de la fabricación, con independencia de que hayan intervenido directamente o no en todas las etapas de construcción del motor.

4. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la fabricación en serie se ajuste al tipo aprobado y para que la vigilancia de las emisiones de los motores en servicio se realice de conformidad con el artículo 19.

De conformidad con el capítulo VI, se tendrán en cuenta los cambios en el diseño o en las características de un tipo de motor y los cambios de los requisitos con arreglo a los cuales se ha declarado que un tipo de motor es conforme.

▼B

5. Además del marcado reglamentario al que se refiere el artículo 32, los fabricantes indicarán en los motores que hayan fabricado y que introduzcan en el mercado o, cuando no sea posible, en un documento que acompañe al motor, su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto en la Unión.

6. Previa solicitud motivada, los fabricantes proporcionarán al OEM un duplicado del marcado reglamentario contemplado en el artículo 15, apartado 4.

7. Mientras sean responsables de un motor, los fabricantes se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo y en el capítulo III.

8. Durante un período de diez años después de la introducción en el mercado de un motor, los fabricantes conservarán a disposición de las autoridades de homologación el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, y, en su caso, una copia de la declaración de conformidad mencionada en el artículo 31.

9. Los fabricantes proporcionarán a la autoridad nacional, previa solicitud motivada y por medio de la autoridad de homologación, una copia del certificado de homologación de tipo UE de un motor. Dicha copia deberá estar en un idioma fácilmente comprensible para la autoridad nacional solicitante.

10. A los efectos de la homologación de tipo UE de motores, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión para que les represente en sus relaciones con la autoridad de homologación.

11. A los efectos de vigilancia del mercado, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión, que podrá ser el representante contemplado en el apartado 10.

Artículo 9

Obligaciones de los fabricantes en relación con motores no conformes

1. Los fabricantes que consideren o que tengan motivos para creer que uno de sus motores introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la supuesta no conformidad y la medida en que probablemente se produzca.

Basándose en el resultado de la investigación, los fabricantes adoptarán medidas correctoras para cerciorarse de que sus motores en fabricación sean conformes con el tipo de motor o la familia de motor homologados en tiempo oportuno.

▼B

El fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE de la investigación y proporcionará datos, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un fabricante no estará obligado a adoptar medidas correctoras en relación con un motor que no sea conforme con el presente Reglamento como consecuencia de modificaciones efectuadas después de que el motor haya sido introducido en el mercado y que no hayan sido autorizadas por el fabricante.

Artículo 10

Obligaciones de los representantes de los fabricantes para la vigilancia del mercado

Como mínimo, los representantes de los fabricantes para la vigilancia del mercado efectuarán las siguientes tareas, que estarán especificadas en el mandato por escrito recibido del fabricante:

a) asegurarse de que el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, y, en su caso, una copia de la declaración de conformidad mencionada en el artículo 31 puedan ponerse a disposición de las autoridades de homologación durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un motor;

b) proporcionar a la autoridad de homologación, previa solicitud motivada, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la fabricación de un motor;

c) cooperar con las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado, a petición de estas, respecto de cualquier acción adoptada en virtud del mandato.

Artículo 11

Obligaciones generales de los importadores

1. Los importadores solo introducirán en el mercado motores que cumplan los requisitos y hayan recibido la homologación de tipo UE.

2. Antes de introducir en el mercado un motor con homologación de tipo UE, los importadores se asegurarán de que:

a) el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos, tal como se contempla el artículo 23, apartado 1, está a disposición;

b) el motor lleva la marca reglamentaria prevista en el artículo 32;

c) el motor cumple con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5.

3. Durante un período de diez años a partir de la introducción del motor en el mercado, los importadores, cuando sea aplicable, conservarán a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia de la declaración de conformidad contemplada en el artículo 31 y garantizarán que el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, puedan ponerse a disposición de dichas autoridades previa petición.

▼B

4. Los importadores indicarán en el motor o, cuando ello no sea posible, en un documento que acompañe al motor, su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto.

5. Los importadores se asegurarán de que el motor vaya acompañado de la información y las instrucciones previstas en el artículo 43.

6. Mientras sean responsables de un motor, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo o en el capítulo III.

7. Previa solicitud motivada, los importadores proporcionarán a la autoridad nacional solicitante toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de un motor. Dicha información y documentación deberán estar en un idioma fácilmente comprensible para la autoridad solicitante.

Artículo 12

Obligaciones de los importadores en relación con los motores no conformes

1. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor no es conforme con el presente Reglamento y, en particular, que no se ajusta a su homologación de tipo UE, no introducirán el motor en el mercado hasta que sea conforme.

Los importadores informarán de ello, sin dilación indebida, al fabricante, a las autoridades de vigilancia del mercado y a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE.

2. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor que hayan introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la supuesta no conformidad y la medida en que probablemente se haya producido.

Basándose en el resultado de la investigación, los importadores adoptarán medidas correctoras e informarán de ello al fabricante para asegurar que los motores en fabricación sean puestos en conformidad con el tipo de motor o la familia de motor homologados en un tiempo prudencial.

Artículo 13

Obligaciones generales de los distribuidores

1. Al comercializar un motor, los distribuidores actuarán con la debida cautela respecto a los requisitos del presente Reglamento.

2. Antes de comercializar un motor, los distribuidores comprobarán que:

a) el fabricante ha cumplido con el artículo 8, apartado 5;

b) en su caso, el importador ha cumplido con el artículo 11, apartados 2 y 4;

▼B

c) el motor lleva el marcado reglamentario previsto en el artículo 32;

d) la información y las instrucciones previstas en el artículo 43 están disponibles en un idioma fácilmente comprensible para el OEM.

3. Mientras sean responsables de un motor, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo o en el capítulo III.

4. Previa solicitud motivada, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante proporciona a la autoridad nacional solicitante la documentación especificada en el artículo 8, apartado 8, o de que el importador proporciona a la autoridad nacional solicitante la documentación especificada en el artículo 11, apartado 3.

Artículo 14

Obligaciones de los distribuidores en relación con los motores no conformes

1. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor no es conforme con el presente Reglamento, no podrá comercializarlo hasta que el motor haya sido puesto en conformidad.

2. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor que ha comercializado no es conforme con el presente Reglamento, informará de ello al fabricante o al representante del fabricante con objeto de asegurarse de que se adoptan las medidas correctoras necesarias para que los motores en fabricación sean conformes con el tipo de motor o la familia de motores homologados, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 o el artículo 12.

Artículo 15

Obligaciones de los OEM en relación con la instalación de los motores

1. Los OEM instalarán motores con homologación de tipo UE en máquinas móviles no de carretera de conformidad con las instrucciones proporcionadas por el fabricante con arreglo a lo dispuesto en el artículo 43, apartado 2, y de una manera que no afecte negativamente al rendimiento del motor con respecto a sus emisiones de gases y partículas contaminantes.

2. En caso de que un OEM no siga las instrucciones previstas en el apartado 1 del presente artículo o modifique un motor durante su instalación en una máquina móvil no de carretera de manera que afecte negativamente al rendimiento del motor con respecto a sus emisiones de gases y partículas contaminantes, dicho OEM será considerado fabricante a los efectos del presente Reglamento y, en particular, estará sujeto a las obligaciones establecidas en los artículos 8 y 9.

3. Los OEM solo instalarán los motores con homologación de tipo UE en máquinas móviles no de carretera de conformidad con los tipos de uso exclusivo mencionados en el artículo 4.

▼B

4. En caso de que el marcado reglamentario del motor previsto en el artículo 32 no sea visible sin retirar algunas de las partes, el OEM fijará de manera visible en la máquina móvil no de carretera un duplicado del marcado tal como se contempla en dicho artículo y en el acto de ejecución pertinente, proporcionado por el fabricante.

5. Cuando la máquina móvil no de carretera que tenga instalado un motor de transición se introduzca en el mercado de conformidad con el artículo 58, apartado 5, los OEM incluirán la fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera como parte del marcado de la máquina.

6. En caso de que un fabricante entregue a un OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape con arreglo al artículo 34, apartado 3, el OEM proporcionará al fabricante, en su caso, la información relativa al montaje del motor y de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape.

Artículo 16

Aplicación de las obligaciones del fabricante a importadores y distribuidores

Un importador o distribuidor será considerado fabricante a los efectos del presente Reglamento y, en particular, estará sujeto a las obligaciones establecidas en los artículos 8 y 9 cuando comercialice un motor con su nombre o marca o modifique dicho motor de modo que pueda afectar al cumplimiento de los requisitos que sean de aplicación.

Artículo 17

Obligación de notificación para los agentes económicos y los OEM

Los agentes económicos y los OEM notificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado y durante un período de cinco años a partir de la fecha de introducción en el mercado lo siguiente:

a) todo agente económico que les haya suministrado un motor;

b) todo agente económico o, cuando se pueda identificar, todo OEM al que hayan suministrado un motor.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUSTANTIVOS

Artículo 18

Requisitos en materia de emisiones de escape para la homologación de tipo UE

1. Los fabricantes se asegurarán de que los tipos y familias de motores se diseñan, construyen y montan en cumplimiento de los requisitos establecidos en el capítulo II y en el presente capítulo.

2. A partir de las fechas de introducción en el mercado de los motores indicadas en el anexo III, los tipos y familias de motores no excederán de los valores límite de emisiones de escape descritos como de fase V establecidos en el anexo II.

▼B

Si, de acuerdo con los parámetros que definen la familia del motor establecidos en el acto de ejecución pertinente, una familia de motores cubre más de un intervalo de potencias, el motor de referencia (a los efectos de la homologación de tipo UE) y todos los tipos de motor de la misma familia (a los efectos de la conformidad de la fabricación) deberán, en relación con los intervalos de potencia aplicables:

a) cumplir los valores límite de emisiones más estrictos;

b) ser probados con los ciclos de ensayo que correspondan a los valores límite de emisiones más estrictos;

c) someterse a las fechas de aplicación más tempranas para la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado indicadas en el anexo III.

3. Las emisiones de escape de los tipos y familias de motores se medirán con arreglo a los ciclos de ensayo establecidos en el artículo 24 y de conformidad con el artículo 25.

4. Los tipos y familias de motores se diseñarán y se ajustarán a las estrategias de control de las emisiones de manera que se impida la manipulación en la medida de lo posible. Queda prohibido el uso de estrategias de desactivación.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los pormenores correspondientes a los parámetros utilizados para la definición de los tipos y familias de motores, con inclusión de sus modos de funcionamiento, y los pormenores técnicos para impedir la manipulación a que se refiere el apartado 4 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 19

Vigilancia de las emisiones de los motores en servicio

1. Las emisiones de gases contaminantes de motores que pertenezcan a tipos o familias de motores de emisiones de fase V homologados en virtud del presente Reglamento, serán vigiladas ensayando los motores en servicio instalados en máquinas móviles no de carretera en el curso de su ciclo operativo de servicio normal. Tales ensayos se harán, bajo la responsabilidad del fabricante y en cumplimiento de los requisitos de la autoridad de homologación, en motores correctamente mantenidos, cumpliendo las disposiciones sobre selección de motores, procedimientos de ensayo y notificación de resultados para las diferentes categorías de motores.

La Comisión llevará a cabo programas piloto con vistas al desarrollo de procedimientos de ensayo apropiados para las categorías y subcategorías de motores para las que no se disponga de tales procedimientos de ensayo.

La Comisión llevará a cabo programas de vigilancia para cada categoría de motores para determinar en qué medida las emisiones medidas a partir del ciclo de ensayo corresponden a las emisiones medidas en funcionamiento real. Dichos programas y sus resultados serán objeto de una presentación anual a los Estados miembros y, posteriormente, de una comunicación al público.

▼B

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 a efectos de completar el presente Reglamento con disposiciones detalladas respecto a la selección de motores, los procedimientos de ensayo y la comunicación de resultados mencionados en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 20

Solicitud de homologación de tipo UE

1. Los fabricantes presentarán una solicitud distinta de homologación de tipo UE para cada tipo o familia de motores ante la autoridad de homologación de un Estado miembro y cada solicitud irá acompañada del expediente del fabricante mencionado en el artículo 21. Se presentará una única solicitud para cada tipo de motor o, en su caso, cada familia de motores, y se presentará a una única autoridad de homologación.

2. Los fabricantes pondrán a disposición del servicio técnico responsable los ensayos de homologación de tipo UE un motor conforme con las características del tipo de motor o, en el caso de la familia de motores, con las del motor de referencia descritas en el expediente del fabricante mencionado en el artículo 21.

3. En el caso de una solicitud de homologación de tipo UE de una familia de motores, si la autoridad de homologación determina que, en relación con el motor de referencia seleccionado mencionado en el apartado 2 del presente artículo, la solicitud presentada no representa plenamente a la familia de motores descrita en el expediente del fabricante previsto en el artículo 21, los fabricantes presentarán una alternativa y, si fuera necesario, un motor de referencia adicional que la autoridad de homologación considere representativo de la familia de motores.

4. En el plazo de un mes a partir del inicio de la fabricación del tipo de motor homologado o la familia de motores homologada, los fabricantes presentarán el plan inicial para la vigilancia de los motores en servicio ante la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE de dicho tipo de motor o, en su caso, de una familia de motores.

Artículo 21

Expediente del fabricante

1. El solicitante deberá presentar a la autoridad de homologación un expediente del fabricante que contenga los siguientes elementos:

a) una ficha de características que incluya una lista de los combustibles de referencia y, cuando así lo solicite el fabricante, de cualesquiera otros combustibles especificados, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles a que se refiere el artículo 25, apartado 2, y descritos de conformidad con el acto delegado previsto en el artículo 25, apartado 4 (en lo sucesivo, «ficha de características»);

b) todos los datos, planos, fotografías y demás información relevante relativa al tipo de motor o, en su caso, al motor de referencia;

▼B

c) cualquier otra información requerida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud de la homologación de tipo UE.

2. El expediente del fabricante podrá transmitirse en papel o en un formato electrónico que acepten el servicio técnico y la autoridad de homologación.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan modelos para la ficha de características y el expediente del fabricante. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO V

DESARROLLO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 22

Disposiciones generales

1. La autoridad de homologación que recibe la solicitud concederá la homologación de tipo UE a todos los tipos o familias de motores que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) los datos del expediente del fabricante;

b) los requisitos del presente Reglamento, y en particular la conformidad con las disposiciones de fabricación mencionadas en el artículo 26.

2. Cuando un motor cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento, las autoridades de homologación no impondrán ningún otro requisito para la homologación de tipo UE en materia de emisiones de escape de las máquinas móviles no de carretera en las que se haya instalado un motor de ese tipo.

3. Con posterioridad a las fechas relativas a la homologación de tipo UE de motores indicadas en el anexo III para cada subcategoría de motores, las autoridades de homologación no concederán la homologación de tipo UE a un tipo o una familia de motores que no cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

4. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán de conformidad con un sistema armonizado que ha de establecer la Comisión.

5. A través del IMI, la autoridad de homologación:

a) pondrá a disposición de las autoridades de homologación de los demás Estados miembros una lista de las homologaciones de tipo UE que haya concedido o, en su caso, que haya prorrogado, en el plazo de un mes a partir de la expedición del correspondiente certificado de homologación de tipo UE;

b) pondrá sin dilación a disposición de las autoridades de homologación de los demás Estados miembros una lista de las homologaciones de tipo UE que haya denegado conceder o haya retirado, junto con los motivos de tal decisión;

▼B

c) en el plazo de un mes a partir de la recepción de una solicitud de la autoridad de homologación de otro Estado miembro, enviará a esa autoridad de homologación una copia del certificado de homologación de tipo UE del tipo o familia de motores, si lo hubiere, acompañado del expediente de homologación previsto en el apartado 6 de cada tipo o familia de motores que haya homologado, denegado o para el que haya retirado la homologación de tipo UE.

6. La autoridad de homologación establecerá un expediente de homologación, que estará compuesto por el expediente del fabricante, acompañado del informe de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la autoridad de homologación hayan añadido al expediente de homologación durante el ejercicio de sus funciones (en lo sucesivo, «expediente de homologación»).

El contenido del expediente de homologación incluirá un índice, convenientemente numerado o marcado de otra manera para una fácil identificación de todas las páginas y del formato de cada documento, con objeto de indicar las sucesivas etapas del proceso de homologación de tipo UE, en especial las fechas de las revisiones y actualizaciones.

La autoridad de homologación velará por que la información incluida en el expediente de homologación esté disponible durante un período mínimo de veinticinco años a partir de que finalice la validez de la homologación de tipo UE correspondiente.

7. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca:

a) el método para establecer el sistema de numeración armonizado mencionado en el apartado 4;

b) los modelos y la estructura de los datos para el intercambio de datos previsto en el apartado 5.

Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 23

Disposiciones específicas relativas al certificado de homologación de tipo UE

1. El certificado de homologación de tipo UE contendrá los siguientes anexos:

a) el expediente de homologación;

b) en su caso, el nombre y muestras de firma de la persona o personas autorizadas a firmar las declaraciones de conformidad mencionadas en el artículo 31 y una indicación del cargo que ostentan en la empresa.

2. La Comisión creará un modelo para el certificado de homologación de tipo UE.

3. Con respecto a cada tipo o familia de motores que haya sido homologada, la autoridad de homologación deberá:

a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE y adjuntar el informe de ensayo;

b) elaborar el índice del expediente de homologación;

▼B

c) expedir sin dilación al solicitante el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

4. Cuando una homologación de tipo UE, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35, haya estado sujeta a restricciones respecto a su validez o cuando el tipo de motor o familia de motores haya sido eximido de determinados requisitos del presente Reglamento, el certificado de homologación de tipo UE especificará dichas restricciones o exenciones.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo para el certificado de homologación de tipo UE a que hace referencia el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 24

Ensayos requeridos para la homologación de tipo UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto. Los procedimientos de medición y ensayo y el equipo y las herramientas prescritos para llevar a cabo tales ensayos serán los dispuestos en el artículo 25.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación todos los motores que sean precisos en virtud de los actos delegados pertinentes para llevar a cabo los ensayos requeridos.

3. Los ensayos requeridos se llevarán a cabo con motores que sean representativos del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores que haya de homologarse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el fabricante podrá, de acuerdo con la autoridad de homologación, seleccionar un motor que, aunque no sea representativo del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores que haya de homologarse, combine algunas de las características más desfavorables con relación al nivel de rendimiento exigido. Podrán utilizarse métodos ensayo virtual para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

4. A los efectos de realización de los ensayos de la homologación de tipo UE, los ciclos de ensayo aplicables se recogen en el anexo IV. Los ciclos de ensayo aplicables a cada tipo de motor incluido en la homologación de tipo UE se indicarán en la ficha de características.

5. Un motor representativo del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores, o un motor seleccionado de conformidad con el apartado 3, párrafo segundo, se ensayará en un dinamómetro utilizando el ciclo de ensayo en estado continuo no de carretera que sea de aplicación, recogido en los cuadros IV-1 a IV-10 del anexo IV. El fabricante podrá elegir llevar a cabo ese ensayo en el

▼B

modo discreto o en el modo con aumentos. Salvo en los casos previstos en los apartados 7 y 8, no es necesario que un motor de régimen variable de una categoría determinada utilizado en funcionamiento a régimen constante de la misma categoría se ensaye siguiendo el correspondiente ciclo de ensayo en estado continuo a régimen constante.

6. En el caso de un motor a régimen constante con un regulador que pueda ajustarse a un régimen alternativo, deberán cumplirse los requisitos del apartado 5 a todos los regímenes constantes aplicables, y la ficha de características indicará los regímenes aplicables a cada tipo de motor.

7. En el caso de un motor de la categoría IWP destinado al uso en funcionamiento a régimen variable y a régimen constante, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 para cada ciclo de ensayo en estado continuo aplicable, y la ficha de características de la homologación de tipo UE indicará cada uno de los ciclos de estado continuo respecto de los que se han cumplido dichos requisitos.

8. En el caso de un motor de la categoría IWP destinado a ser usado en lugar de un motor de la categoría IWA conforme al artículo 4, apartado 2, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 del presente artículo para cada ciclo de ensayo de estado continuo aplicable recogido en los cuadros IV-5 y IV-6 del anexo IV, y la ficha de características indicará cada uno de los ciclos de estado continuo respecto de los que se han cumplido dichos requisitos.

9. Salvo en el caso de los motores con homologación de tipo con arreglo al artículo 34, apartados 5 y 6, los motores de régimen variable de la categoría NRE con una potencia neta superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW, además de cumplir los requisitos del apartado 5 del presente artículo, deberán pasar un ensayo en un dinamómetro que utilice el ciclo de ensayo transitorio recogido en el cuadro IV-11 del anexo IV.

10. Los motores de las subcategorías NRS-v-2b y NRS-v-3 con un régimen máximo inferior o igual a 3 400 rpm deberán, además de cumplir los requisitos del apartado 5, ensayarse en un dinamómetro con el ciclo de ensayo transitorio recogido en el cuadro IV-12 del anexo IV.

11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan las especificaciones técnicas detalladas y las características de los ciclos de ensayo en estado continuo y transitorio mencionados en el presente artículo, con inclusión del método correspondiente para determinar los parámetros de carga y velocidad del motor. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

12. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato único del informe de ensayo exigido para la homologación de tipo UE. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

▼B

Artículo 25

Realización de mediciones y ensayos para la homologación de tipo UE

1. Los resultados definitivos de los ensayos de emisiones de escape de los motores sujetos al presente Reglamento se calcularán aplicando a los resultados de los ensayos del laboratorio todos los elementos siguientes:

a) las emisiones de gases del cárter, cuando así lo exija el apartado 3 y si no estuvieran ya incluidas en la medición del laboratorio;

b) todo factor de ajuste necesario, cuando así lo exija el apartado 3 y si el motor incluye un sistema de postratamiento de las emisiones de escape de regeneración;

c) para todos los motores, los factores de deterioro correspondientes a los períodos de durabilidad de las emisiones especificados en el anexo V.

2. El ensayo de un tipo o familia de motores para determinar si cumple los límites de emisiones establecidos en el presente Reglamento se efectuará utilizando los combustibles o combinaciones de combustible de referencia siguientes, según sea el caso:

a) diésel;

b) gasolina;

c) mezcla de gasolina y aceite para motores de dos tiempos de encendido por chispa;

d) gas natural/biometano;

e) gas licuado del petróleo (GLP);

f) etanol.

El tipo o la familia de motores deberán respetar, además, los valores límite de emisiones establecidos en el presente Reglamento para cualesquiera otros combustibles, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles específicos incluidos por el fabricante en una solicitud de homologación de tipo UE y descrito en el expediente del fabricante.

3. Para la realización de mediciones y ensayos, se cumplirán los requisitos técnicos correspondientes a:

a) aparatos y procedimientos para la realización de los ensayos;

b) aparatos y procedimientos de medición y muestreo de emisiones;

c) métodos de evaluación de datos y cálculos;

d) método de determinación de los factores de deterioro;

e) para los motores de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB y ATS que cumplan los límites de emisiones de fase V establecidos en el anexo II:

   i) métodos de cálculo de las emisiones de gases del cárter,

▼B

ii) métodos de determinación y cálculo de la regeneración continua o infrecuente de los sistemas de postratamiento de escape;

f) para los motores con control electrónico de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLL y RLR que cumplan los límites de emisiones de fase V establecidos en el anexo II y que utilicen el control electrónico para determinar la cantidad y el momento de inyección del combustible o para activar, desactivar o modular el sistema de control de emisiones utilizado para reducir los NO_x:

i) estrategias de control de emisiones, con inclusión de la documentación exigida para demostrar dichas estrategias,

ii) medidas de control de NO_x, con inclusión del método para demostrar dichas medidas de control,

iii) área asociada con el ciclo de ensayo en estado continuo no de carretera pertinente, dentro de la cual se controla la cuantía en la que se permite que tales emisiones superen los límites de emisiones establecidos en el anexo II,

iv) la selección por el servicio técnico de más puntos de medida dentro del área de control durante el ensayo de emisiones.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de:

a) la metodología de la adaptación de los resultados del ensayo del laboratorio de emisiones para incluir los factores de deterioro mencionados en el apartado 1, letra c);

b) las características técnicas de los combustibles de referencia previstos en el apartado 2 y, en su caso, los requisitos para la descripción de cualesquiera otros combustibles, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles específicos descritos en el expediente del fabricante;

c) los requisitos técnicos detallados y las características para la realización de las mediciones y los ensayos mencionados en el apartado 3;

d) el método de medición de PN, teniendo en cuenta las especificaciones de la serie 06 del Reglamento n.º 49 de la CEPE;

e) los requisitos técnicos detallados para el ensayo de motores de combustible dual o motores de un solo combustible alimentados por combustibles gaseosos mencionados en el anexo II.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

▼B

Artículo 26

Disposiciones relativas a la conformidad de la fabricación

1. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que se han adoptado las disposiciones adecuadas para garantizar que los motores en fabricación serán conformes con el tipo homologado en relación con los requisitos del presente Reglamento.

2. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar que las declaraciones de conformidad emitidas por el fabricante cumplen el artículo 31.

3. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar, si es preciso en colaboración con la autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que las disposiciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo siguen siendo adecuadas, de modo que los motores en fabricación seguirán siendo conformes con el tipo homologado y que las declaraciones de conformidad, en su caso, seguirán cumpliendo el artículo 31.

4. Para verificar la conformidad de un motor con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE puede efectuar cualesquiera comprobaciones o ensayos exigidos para la homologación de tipo UE con muestras obtenidas en las instalaciones del fabricante, incluidas las instalaciones de fabricación.

5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones contempladas en el apartado 1 no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones acordadas a que se refiere el apartado 1, han dejado de aplicarse o ya no se consideran adecuadas aunque la fabricación continúe, dicha autoridad de homologación o bien adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la fabricación se sigue correctamente o bien retirará la homologación de tipo UE.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan las medidas detalladas que las autoridades de homologación deban adoptar y los procedimientos que estas deban seguir para garantizar que los motores en fabricación sean conformes con el tipo homologado. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

CAPÍTULO VI

MODIFICACIONES Y VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 27

Disposiciones generales

1. El fabricante deberá informar sin dilación a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio en los datos registrados en el expediente de homologación.

▼B

En caso producirse tal cambio, dicha autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 28 debe seguirse.

Cuando sea necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta al fabricante, que procede conceder una nueva homologación de tipo UE.

2. La solicitud de modificación de una homologación de tipo UE solo podrá presentarse a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.

3. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo una modificación, se precisa repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al fabricante.

Los procedimientos establecidos en el artículo 28 se aplicarán únicamente si, en función de esas inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 28

Revisiones y ampliaciones de homologaciones de tipo UE

1. Cuando se produzcan cambios en los datos registrados en el expediente de homologación, sin que sea necesario repetir inspecciones o ensayos, esa modificación se denominará «revisión».

En caso de producirse tal revisión, la autoridad de homologación deberá revisar, sin dilación injustificada, las páginas correspondientes del expediente de homologación, según se precise, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de modificación se ha producido y en qué fecha se produjo la revisión, incluyendo el índice revisado en el expediente de homologación. Se considerará cumplido el requisito del presente apartado mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de las modificaciones.

2. Una modificación tal como se contempla en el apartado 1 se calificará de «ampliación» cuando haya habido cambios en los datos registrados en el expediente de homologación y se produzca alguna de las situaciones siguientes:

a) deban realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;

b) haya cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;

c) un nuevo requisito establecido en el presente Reglamento o en un acto delegado o de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento pase a ser aplicable al tipo o a la familia de motor homologado.

En caso de una ampliación, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE actualizado e identificado por un número de ampliación, que se irá incrementando con el número de ampliaciones sucesivas que se hayan concedido previamente. En el certificado de homologación de tipo UE se indicará claramente el motivo y la fecha de la ampliación.

▼B

3. Siempre que páginas del expediente de homologación hayan sido modificadas o se haya establecido una versión consolidada y actualizada, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación de tipo UE, de forma que conste la fecha de la ampliación o revisión más reciente o la fecha de la consolidación más reciente de la versión actualizada.

4. No se exigirá ninguna modificación de la homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores cuando un nuevo requisito mencionado en el apartado 2, letra c), sea, desde el punto de vista técnico, irrelevante para el tipo o la familia de motores en cuanto a su comportamiento de emisiones.

Artículo 29

Expedición y notificación de modificaciones

1. En caso de una revisión de una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá al solicitante, sin dilación injustificada, los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación contemplado en el artículo 28, apartado 1, párrafo segundo.

2. En caso de una ampliación de una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá al solicitante, sin dilación injustificada, el certificado de homologación de tipo UE actualizado contemplado en el artículo 28, apartado 2, párrafo segundo, incluidos sus anexos y el índice del expediente de homologación.

3. La autoridad de homologación notificará, a través del IMI, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

Artículo 30

Validez de la homologación de tipo UE

1. Las homologaciones de tipo UE se expedirán con duración ilimitada.

2. Una homologación de tipo UE de un motor perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

a) cuando nuevos requisitos aplicables al tipo de motor homologado o, en su caso, a la familia de motores, pasen a ser obligatorios para su introducción en el mercado y no sea posible ampliar o revisar la homologación de tipo UE en consecuencia;

b) cuando la fabricación del tipo o la familia de motores homologados se haya retirado de forma definitiva y voluntaria;

c) cuando la validez de la homologación de tipo UE expire como consecuencia de una restricción de conformidad con el artículo 35, apartado 3;

d) cuando la homologación de tipo UE se haya retirado de conformidad con el artículo 26, apartado 5, el artículo 39, apartado 1, o el artículo 40, apartado 3.

▼B

3. Cuando las condiciones para la validez de una homologación de tipo UE dejen de cumplirse con respecto a un solo tipo de motor de una familia de motores, la homologación de tipo UE de la familia de motores afectada dejará de ser válida solo en la medida en que afecte a ese tipo concreto de motor.

4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto o, en su caso, de una familia concreta de motores, el fabricante lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del tipo o familia de motores lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de un tipo o, en su caso, de una familia de motores vaya a dejar de ser válida, el fabricante se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.

En tales casos, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE comunicará sin dilación toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

En dicha comunicación se especificará, en particular, la fecha de fabricación y el número de identificación del último motor fabricado.

6. La notificación de los requisitos mencionados en los apartados 4 y 5 se considerará satisfecha una vez que la correspondiente información se haya subido al IMI.

CAPÍTULO VII

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD Y MARCADO

Artículo 31

Declaración de conformidad

1. El fabricante, en su calidad de titular de una homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores, emitirá una declaración de conformidad (en lo sucesivo, «declaración de conformidad») que ha de acompañar a los motores que introduzca en el mercado al amparo de:

a) una exención contemplada en el artículo 34, apartados 2, 4, 5, 6, 7 u 8, en el artículo 35, apartado 4, o bien

b) una disposición transitoria contemplada en el artículo 58, apartados 9, 10 u 11.

La declaración de conformidad especificará las características y restricciones especiales que deben aplicarse al motor, se entregará sin cargo alguno junto con el motor y acompañará, en su caso, a la máquina móvil no de carretera en la que se instale el motor. Su entrega no dependerá de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al fabricante. La declaración de conformidad también podrá entregarse en forma de fichero electrónico seguro.

▼B

Durante un período de diez años tras la fecha de fabricación del motor, el fabricante expedirá a todo usuario final que lo solicite un duplicado de la declaración de conformidad, previo pago de un importe que no sobrepase el coste de la expedición de dicho duplicado. La mención «duplicado» aparecerá de manera visible en todo duplicado de la declaración de conformidad.

2. La declaración de conformidad se redactará como mínimo en una de las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

Todo Estado miembro podrá solicitar al fabricante que la declaración de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.

3. Las personas autorizadas para firmar declaraciones de conformidad pertenecerán a la organización del fabricante y estarán debidamente autorizadas por la dirección de dicha organización para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de un motor o la conformidad de la fabricación del motor.

4. La declaración de conformidad estará cumplimentada en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso del motor distintas de las recogidas en el presente Reglamento.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo de declaración de conformidad, incluidas las características dirigidas a prevenir la falsificación y que permitan la verificación del fichero electrónico seguro. A tal fin, los actos de ejecución estipularán los dispositivos de seguridad utilizados para proteger la declaración de conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 32

Marcado reglamentario de los motores

1. El fabricante fijará un marcado en cada motor producido en conformidad con el tipo homologado (en lo sucesivo, «marcado reglamentario»).

2. En relación con los siguientes motores, el marcado reglamentario incluirá información suplementaria que indique que el motor está sujeto a la exención o disposición transitoria pertinente:

a) los motores destinados a la exportación a terceros países de conformidad con el artículo 34, apartado 1, que hayan sido fabricados en la Unión, o bien fuera de la Unión, e instalados posteriormente en máquinas móviles no de carretera en la Unión;

b) los motores introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartados 2, 5, 6 u 8;

c) los motores introducidos temporalmente en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartado 4;

▼B

d) los motores de transición introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 58, apartado 5;

e) los motores de sustitución introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartado 7, y el artículo 58, apartados 10 u 11.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo para el marcado reglamentario, incluida la información esencial obligatoria requerida cuando el motor sale de la línea de fabricación, la información esencial obligatoria requerida antes de que el motor sea introducido en el mercado y, en su caso, la información adicional contemplada en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 33

Marcado temporal de los motores

1. El fabricante fijará una marca temporal en cada motor fabricado de conformidad con el tipo homologado y que se introduzca en el mercado al amparo del artículo 34, apartado 3.

2. Un motor que no esté todavía en conformidad con el tipo homologado y que vaya a entregarse al fabricante de dicho motor, deberá ir provisto únicamente de un marcado temporal.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo de marcado temporal mencionado en los apartados 1 y 2 del presente artículo, incluida la información esencial obligatoria que deba figurar en él. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO VIII

EXENCIONES

Artículo 34

Exenciones generales

1. A excepción del artículo 32, apartado 2, letra a), los motores que se exporten a terceros países no estarán sujetos al presente Reglamento.

2. A excepción del artículo 32, apartado 2, letra b), los motores que utilicen las fuerzas armadas no estarán sujetos al presente Reglamento.

A los efectos del presente apartado, los servicios de bomberos, de protección civil, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia no se considerarán parte de las fuerzas armadas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32, y con el consentimiento del OEM, un fabricante podrá entregar a dicho OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape.

▼B

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, a efectos de ensayos, los Estados miembros autorizarán la introducción temporal en el mercado de motores sin homologación de tipo UE de conformidad con el presente Reglamento.

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, apartado 3, los Estados miembros concederán la homologación de tipo UE y autorizarán la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, a condición de que los motores vayan a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que deban utilizarse en atmósferas potencialmente explosivas, según se definen en el artículo 2, punto 5, de la Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, apartado 3, los Estados miembros podrán conceder, previa solicitud, la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de los motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, a condición de que los motores vayan a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que se utilicen exclusivamente para el lanzamiento y la recuperación de botes salvavidas operados por un servicio nacional de salvamento.

7. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, para los motores correspondientes a las categorías RLL o RLR introducidos en el mercado de la Unión a más tardar el 31 de diciembre de 2011, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores de sustitución si la autoridad de homologación, tras un examen, reconoce y concluye que la instalación de un motor que cumple los límites de emisiones aplicables fijados en los cuadros II-7 y II-8 del anexo II entrañará dificultades técnicas importantes. En este caso, el motor de sustitución deberá cumplir los límites de emisiones que debería haber cumplido para su introducción en el mercado de la Unión el 31 de diciembre de 2011, u otros límites de emisiones más estrictos.

En el caso de los motores pertenecientes a las categorías RLL y RLR introducidos en el mercado de la Unión con posterioridad al 31 de diciembre de 2011, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores de sustitución que cumplan los límites de emisiones que debía cumplir el motor que se va a sustituir cuando se introdujo inicialmente en el mercado de la Unión.

8. En el caso de los motores de las categorías RLL o RLR, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores que cumplan los límites de emisiones más recientes que se definen en la legislación pertinente aplicable a 5 de octubre de 2016, a condición de que:

a) dichos motores formen parte de un proyecto que, el 6 de octubre de 2016, se encuentre en una fase avanzada de desarrollo, tal como se define en la Directiva 2008/57/CE, y

b) el uso de motores que cumplan los límites de emisiones aplicables que figuran en los cuadros II-7 o II-8 del anexo II dé lugar a costes desproporcionados.

([1]) Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas (DO L 96 de 29.3.2014. p. 309).

▼B

A más tardar el 17 de septiembre de 2017, cada Estado miembro comunicará a la Comisión la lista de dichos proyectos.

9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 a efectos de completar el presente Reglamento con las especificaciones técnicas detalladas y las condiciones para:

a) que un fabricante entregue a un OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape, como se menciona en el apartado 3;

b) la introducción temporal en el mercado, a efectos de ensayos, de motores sin homologación de tipo UE de conformidad con el presente Reglamento, como se menciona en el apartado 4;

c) conceder la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, como se menciona en los apartados 5 y 6.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 35

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. El fabricante podrá solicitar la homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores que incorpore nuevas tecnologías o nuevos conceptos y que, como resultado de dichas nuevas tecnologías o nuevos conceptos, sea incompatible con uno o más requisitos del presente Reglamento.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que en la solicitud se declaren los motivos por los cuales las nuevas tecnologías o los nuevos conceptos hacen que el tipo o la familia de motores sean incompatibles con uno o más requisitos del presente Reglamento;

b) que en la solicitud se describan las implicaciones para el medio ambiente de las nuevas tecnologías o de los nuevos conceptos y las medidas tomadas a fin de garantizar un nivel de protección del medio ambiente que sea al menos equivalente al proporcionado por los requisitos del presente Reglamento para los que se solicita la exención;

c) que se presenten descripciones y resultados de los ensayos que demuestren el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de la homologación de tipo UE a que hace referencia el apartado 1 estará sujeta a la autorización de la Comisión.

▼B

Cuando proceda, la autorización de la Comisión especificará si está supeditada a algún tipo de restricción.

La autorización se concederá mediante un acto de ejecución.

4. En espera de la decisión de autorización de la Comisión de conformidad con el apartado 3, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación de tipo UE provisional que tendrá validez:

a) únicamente en el territorio de dicho Estado miembro;

b) solo en relación con un tipo de motores o una familia de motores objeto de la exención que desea obtenerse, y

c) durante un período mínimo de 36 meses.

Cuando se conceda una homologación de tipo UE provisional, la autoridad de homologación informará de ello sin dilación a la Comisión y a los demás Estados miembros, mediante un expediente que contenga la información mencionada en el apartado 2.

El carácter provisional y la validez territorial limitada de dicha homologación de tipo UE provisional deberán constar en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo UE y de la correspondiente declaración de conformidad.

5. Cuando las autoridades de homologación decidan si aceptan en su territorio la homologación de tipo UE provisional mencionada en el apartado 4 informarán por escrito a la autoridad de homologación correspondiente y a la Comisión.

6. Cuando la Comisión decida no conceder la autorización a que hace referencia el apartado 3, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo UE provisional mencionada en el apartado 4 que la homologación de tipo UE provisional será revocada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

Sin perjuicio de la decisión de la Comisión de no conceder la autorización a que hace referencia el apartado 3, los motores fabricados en conformidad con la homologación de tipo UE provisional antes de que esta deje de ser válida pueden introducirse en el mercado en cualquier Estado miembro cuyas autoridades hayan aceptado la homologación de tipo UE provisional.

7. Los requisitos mencionados en el apartado 4, párrafo segundo, y en el apartado 5 se considerarán cumplidos una vez que la correspondiente información se haya subido al IMI.

▼B

8. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan la autorización mencionada en el apartado 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 56, apartado 2.

9. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan los modelos armonizados del certificado de homologación de tipo UE y de la declaración de conformidad mencionados en el apartado 4 del presente artículo, incluida la información esencial obligatoria. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 36

Adaptación subsiguiente de actos delegados y de actos de ejecución

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35, tomará inmediatamente las medidas necesarias para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o los actos de ejecución de que se trate.

En los casos en que la exención concedida en virtud del artículo 35 esté relacionada con un aspecto regulado por un reglamento de la CEPE, la Comisión propondrá una modificación de dicho reglamento de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos delegados o los actos de ejecución a que hace referencia el apartado 1, la Comisión levantará toda restricción impuesta por la decisión que autoriza la exención.

Cuando no se hayan tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o los actos de ejecución, a petición del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE provisional, la Comisión podrá autorizar a dicho Estado miembro a prorrogarla mediante una decisión en forma de acto de ejecución adoptado con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO IX

INFORMES DE FABRICACIÓN Y VERIFICACIÓN

Artículo 37

Obligaciones de los fabricantes relativas a los informes de fabricación

1. El fabricante remitirá a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE una lista que contenga el número de motores de cada tipo y subcategoría de motor fabricado según lo dispuesto en el presente Reglamento y en conformidad con la homologación de tipo UE desde que se hizo la presentación del último informe de fabricación o desde el momento en que fueran aplicables por primera vez los requisitos del presente Reglamento.

▼B

Dicha lista se remitirá:

a) en el plazo de los primeros 45 días posteriores al final de cada año civil;

b) inmediatamente después de cada una de las fechas de introducción de los motores en el mercado indicadas en el anexo III, y

c) para cualquier otra fecha que estipule la autoridad de homologación.

2. La lista mencionada en el apartado 1 especificará las correlaciones entre los números de identificación y los correspondientes tipos de motores y, en su caso, familias de motores, y los números de homologación de tipo UE cuando esas correlaciones no se identifiquen mediante el sistema de codificación del motor.

3. La lista mencionada en el apartado 1 indicará claramente cualquier caso en el que el fabricante haya dejado de producir un tipo o familia de motores homologados.

4. El fabricante conservará una copia de la lista a que hace referencia el apartado 1 durante al menos veinte años después de que finalice la validez de la homologación de tipo UE de que se trate.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato de la lista mencionada en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 38

Medidas de verificación

1. La autoridad de homologación de un Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias para garantizar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que los números de identificación de los motores relativos a la homologación de tipo UE están correctamente asignados y son utilizados adecuadamente por los fabricantes de motores antes de que el motor cuyo tipo se ha homologado se introduzca en el mercado o se comercialice.

2. Podrá efectuarse una verificación adicional de los números de identificación junto con las medidas de control de conformidad de la fabricación a que hace referencia el artículo 26.

3. En lo que se refiere a la verificación de los números de identificación, el fabricante o su representante facilitará, previa petición y sin dilación, a la autoridad de homologación responsable la información requerida relativa a sus compradores directos, así como los números de identificación de los motores que se hayan notificado como fabricados de conformidad con el artículo 37. Cuando los motores se vendan a un OEM, no se requerirá del fabricante ninguna información adicional.

▼B

4. Si, previa solicitud de la autoridad de homologación, el fabricante no puede demostrar el cumplimiento de los requisitos de marcado reglamentario, la autoridad de homologación podrá retirar la homologación de tipo UE concedida al tipo o familia de motores. Las autoridades de homologación se informarán mutuamente en el plazo de un mes de todas las retiradas de homologaciones de tipo UE y de las razones de dichas retiradas, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

CAPÍTULO X

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 39

Motores no conformes con el tipo homologado

1. Cuando motores que lleven un marcado reglamentario, en su caso acompañado de una declaración de conformidad, no sean conformes con el tipo o la familia homologados, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias para garantizar que los motores en fabricación vuelvan a ser conformes con el tipo o la familia homologados. Dichas medidas podrán incluir la retirada de la homologación de tipo UE si la acción correctora adoptada por el fabricante es insuficiente.

La autoridad de homologación correspondiente informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de las medidas adoptadas.

2. A los efectos del apartado 1, las desviaciones respecto de los datos indicados en el certificado de homologación de tipo UE o en el expediente de homologación que no estén autorizadas de conformidad con el capítulo VI, se considerarán un caso de no conformidad con el tipo o la familia de motores homologados.

3. Cuando una autoridad de homologación descubra que los motores, acompañados en su caso por una declaración de conformidad, o provistos de una marcado de homologación de tipo de otro Estado miembro, no sean conformes con el tipo o la familia de motores homologados, podrá pedir a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que verifique si los motores en fabricación siguen siendo conformes con el tipo o la familia de motores homologados. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de ese tipo, tomará la acción a que se refiere el apartado 1 lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la solicitud.

4. Las autoridades de homologación se informarán mutuamente en el plazo de un mes de todas las retiradas de homologaciones de tipo UE y de las razones de dichas retiradas, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

5. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE discuta la falta de conformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto.

La autoridad de homologación mantendrá informada a la Comisión y, si fuera necesario, la Comisión llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

▼B

Artículo 40

Recuperación de motores

1. Cuando un fabricante al que se ha concedido una homologación de tipo UE esté obligado, en virtud del artículo 20, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 765/2008, a recuperar motores introducidos en el mercado, estén o no instalados en máquinas móviles no de carretera, por haberse determinado que tales motores representan un riesgo grave en lo que se refiere a la protección del medio ambiente o la salud pública, dicho fabricante:

a) informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE, y

b) propondrá a dicha autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para eliminar el riesgo grave.

2. La autoridad de homologación comunicará sin dilación las soluciones propuestas a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Las autoridades de homologación garantizarán que las soluciones se apliquen efectivamente en sus respectivos Estados miembros.

3. Cuando una autoridad de homologación considere que las soluciones son insuficientes o que no se han aplicado con la suficiente rapidez, informará de ello sin dilación a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

Cuando el fabricante no proponga ni aplique posteriormente medidas correctoras efectivas, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará todas las medidas protectoras necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE.

En caso de retirada de la homologación de tipo UE y en un plazo de un mes a partir de esta, la autoridad de homologación lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 41

Notificación de decisiones y vías de recurso

1. Las decisiones del tipo siguiente o destinadas a los fines siguientes deberán estar motivadas:

a) las adoptadas en virtud del presente Reglamento;

b) las de denegación o retirada de una homologación de tipo UE;

c) las que exijan la recuperación de un motor del mercado;

▼B

d) las de prohibición, restricción u obstaculización de la introducción en el mercado de un motor, o

e) las de prohibición, restricción u obstaculización de la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera en las que esté instalado un motor que entre en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación notificarán a la parte afectada de:

a) toda decisión contemplada en el apartado 1;

b) los recursos que puede interponer con arreglo al Derecho vigente en el Estado miembro de que se trate, así como de los plazos aplicables a dichos recursos.

CAPÍTULO XI

REGLAMENTACIONES INTERNACIONALES Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN TÉCNICA

Artículo 42

Aceptación de homologaciones de tipo de motores equivalentes

1. La Unión, en el marco de acuerdos multilaterales o bilaterales entre la Unión y terceros países, podrá reconocer la equivalencia entre las condiciones y las disposiciones para la homologación de tipo UE de motores establecidas por el presente Reglamento y los procedimientos establecidos por reglamentaciones internacionales o de terceros países.

2. Las homologaciones de tipo concedidas y el marcado reglamentario conformes con los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que cuenten con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se haya adherido según lo dispuesto en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra a), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo UE y al marcado reglamentario requeridos conforme al presente Reglamento.

3. Las homologaciones de tipo UE concedidas sobre la base de actos de la Unión enumerados en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra b), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo UE concedidas de conformidad con el presente Reglamento.

4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan:

a) la lista de reglamentos de la CEPE y sus modificaciones, en particular todos los requisitos establecidos referentes a su aplicación, que han contado con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se ha adherido que sean aplicables a la homologación de tipo UE de los tipos y familias de motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera;

▼B

b) la lista de actos de la Unión en virtud de los cuales se conceden las homologaciones de tipo UE, en particular todos los requisitos establecidos referentes a su aplicación.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 43

Información e instrucciones destinadas a los OEM y a los usuarios finales

1. Un fabricante no puede proporcionar a los OEM ni a los usuarios finales ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento que se desvíe de los datos homologados por la autoridad de homologación.

2. El fabricante proporcionará a los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias para la correcta instalación de un motor en una máquina móvil no de carretera, incluida una descripción de las posibles condiciones especiales o restricciones asociadas a la instalación o al uso del motor.

3. Los fabricantes pondrán a disposición de los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias destinadas al usuario final, incluida una descripción de las condiciones especiales o las restricciones asociadas al uso del motor.

4. Los fabricantes pondrán a disposición de los OEM el valor de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) determinado durante el proceso de homologación de tipo UE de un motor e indicarán a los OEM que comuniquen dicha información, junto con información explicativa sobre las condiciones de ensayo, a los usuarios finales de las máquinas móviles no de carretera en las que vaya a instalarse el motor.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan los detalles de la información y las instrucciones mencionadas en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 44

Intercambio de datos e información a través del IMI

1. El intercambio de datos e información relativo a las homologaciones de tipo UE entre las autoridades nacionales o entre las autoridades nacionales y la Comisión en el marco del presente Reglamento se realizará en formato electrónico a través del IMI.

2. Toda la información pertinente sobre las homologaciones de tipo UE concedidas de conformidad con el presente Reglamento se reunirá de forma centralizada y estará accesible para las autoridades nacionales de homologación y la Comisión a través del IMI.

▼B

3. La Comisión velará por que el IMI también:

a) permita el intercambio de datos e información entre los fabricantes o servicios técnicos, por una parte, y las autoridades nacionales o la Comisión, por otra;

b) garantice el acceso público a determinados datos e información relacionados con los resultados de la homologación de tipo y la vigilancia de los resultados de motores en servicio;

c) cuando sea apropiado y sea viable técnica y económicamente, y de acuerdo con los Estados miembros de que se trate, prevea mecanismos para la transferencia automática de datos entre las bases de datos nacionales existentes y el IMI.

4. Los usos del IMI contemplados en el apartado 3 serán facultativos.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan los requisitos técnicos detallados y los procedimientos necesarios para interconectar el IMI con las bases de datos nacionales existentes a que se refiere el apartado 3, letra c), del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO XII

DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 45

Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Un servicio técnico será designado por una autoridad de homologación con arreglo al artículo 47 y cumplirá los requisitos establecidos en los apartados 2 a 9 del presente artículo.

2. El servicio técnico se constituirá con arreglo a la legislación nacional de cada Estado miembro y tendrá personalidad jurídica.

3. El servicio técnico será un organismo tercero independiente del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento de los motores que evalúa.

Se podrá considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, la instalación, el uso o el mantenimiento de los motores que evalúa, somete a ensayo o inspecciona, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. Ni el servicio técnico, ni su dirección superior ni el personal responsable de llevar a cabo las categorías de actividades para las cuales está designado el servicio técnico de conformidad con el artículo 47, apartado 1, actuarán como diseñadores, fabricantes, proveedores, instaladores o responsables del mantenimiento de los motores que evalúan, ni representarán a las partes que intervienen en tales actividades. Esta restricción no impedirá el uso de los motores evaluados mencionados en el apartado 3 del presente artículo que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico, ni el uso de tales motores con fines personales.

El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.

▼B

5. El servicio técnico llevará a cabo las categorías de actividades para las que ha sido designado, con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y su personal estará libre de cualquier presión e incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. El servicio técnico deberá poder demostrar a la autoridad de homologación encargada de su designación que es capaz de llevar a cabo todas las categorías de actividades para las que pretende ser designado con arreglo al artículo 47, apartado 1, garantizando que dispone de:

a) personal con competencias adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como con experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;

b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;

c) procedimientos para la realización de las categorías de actividades para las que pretende ser designado que tengan debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología del motor de que se trate y de si el motor se fabrica conforme a un proceso de fabricación en masa o en serie, y

d) los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y del acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

7. El servicio técnico, incluidos sus máximos directivos y el personal encargado de las evaluaciones, será imparcial y no realizará actividad alguna que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que el servicio técnico ha sido designado.

8. El servicio técnico suscribirá un seguro de responsabilidad que dé cobertura a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación.

9. El personal del servicio técnico estará vinculado por el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición de Derecho nacional por el que se le dé cumplimiento.

El personal de un servicio técnico no estará vinculado por la obligación contemplada en el párrafo primero con respecto al intercambio de información con la autoridad de homologación encargada de la designación, o cuando el Derecho nacional o de la Unión exija ese intercambio.

Se protegerán los derechos de los que se tenga la titularidad.

▼B

Artículo 46

Filiales y subcontratación de servicios técnicos

1. El servicio técnico podrá subcontratar tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 47, apartado 1, o delegarlas en una filial únicamente con el acuerdo de la autoridad de homologación encargada de su designación.

En tales casos, el servicio técnico se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplan los requisitos establecidos en el artículo 45 e informará a la autoridad de homologación encargada de la designación en consecuencia.

2. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o filiales, con independencia de dónde estén establecidos.

3. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad de homologación encargada de la designación los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como las tareas que estos realicen.

Artículo 47

Designación de los servicios técnicos

1. Las autoridades de homologación designarán los servicios técnicos para una o varias de las categorías de actividades siguientes, en función de sus áreas de competencia:

a) categoría A: los que efectúen en sus propias instalaciones los ensayos mencionados en el presente Reglamento;

b) categoría B: los que supervisen los ensayos previstos en el presente Reglamento cuando tales ensayos se realicen en las instalaciones de un fabricante o de un tercero;

c) categoría C: los que evalúen y supervisen periódicamente los procedimientos del fabricante para garantizar la conformidad de la fabricación;

d) categoría D: los que supervisen o realicen los ensayos o las inspecciones para controlar la conformidad de la fabricación.

2. Una autoridad de homologación podrá actuar como servicio técnico para una o varias de las categorías de actividades contempladas en el apartado 1.

3. Los servicios técnicos de un país tercero, distintos de los designados de conformidad con el presente artículo, podrán ser objeto de notificación a los efectos del artículo 50 cuando tal reconocimiento de los servicios técnicos esté contemplado en un acuerdo bilateral celebrado entre la Unión y el país tercero de que se trate.

▼B

No obstante, un servicio técnico establecido con arreglo al artículo 45, apartado 2, podrá establecer filiales en terceros países, siempre y cuando estas filiales sean directamente gestionadas y controladas por dicho servicio técnico.

Artículo 48

Procedimientos para las prestaciones y la evaluación de los servicios técnicos

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan:

a) las normas que deben cumplir los servicios técnicos, y

b) el procedimiento para la evaluación de los servicios técnicos, incluido el informe correspondiente, con arreglo al artículo 49.

Artículo 49

Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación encargada de la designación elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado al servicio técnico candidato en lo relativo al cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe de evaluación podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento.

La evaluación en la que se base el informe de evaluación se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en un acto delegado mencionado en el artículo 48.

2. La autoridad de homologación encargada de la designación revisará el informe de evaluación como mínimo una vez cada tres años.

3. La autoridad de homologación encargada de la designación notificará el informe de evaluación a la Comisión si esta lo solicita. En tales casos, cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación, la autoridad de homologación encargada de la designación remitirá a la Comisión documentos probatorios que certifiquen los elementos siguientes:

a) la competencia del servicio técnico;

b) las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación encargada de la designación, y

c) que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este.

▼B

4. La autoridad de homologación que pretenda actuar como servicio técnico de conformidad con el artículo 47, apartado 2, certificará el cumplimiento mediante una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Esos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean objeto de una gestión separada de la del personal dedicado a la actividad evaluada.

Artículo 50

Procedimientos de notificación

1. Para cada servicio técnico que hayan designado, los Estados miembros notificarán a la Comisión la información siguiente:

a) el nombre del servicio técnico;

b) la dirección, incluida la dirección electrónica;

c) las personas responsables;

d) la categoría de actividades, y

e) cualquier modificación relativa a una designación contemplada en el artículo 47.

2. Un servicio técnico podrá realizar las actividades descritas en el artículo 47, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación únicamente si ha sido notificado previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado por varias autoridades de homologación encargadas de su designación y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación encargadas de su designación, independientemente de la categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 47, apartado 1.

4. Cuando sea necesario designar en aplicación de un acto delegado una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida en el artículo 47, apartado 1, los Estados miembros de que se trate lo notificarán a la Comisión de conformidad con el presente artículo.

5. La Comisión publicará, en su sitio web, la lista y los datos de los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 51

Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación encargada de la designación comprueba que, o ha sido informada de que, un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad de homologación encargada de la designación restringirá, suspenderá o revocará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones.

El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico a la Comisión de conformidad con el artículo 50, apartado 1, informará inmediatamente a la Comisión de tal restricción, suspensión o revocación.

La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a que se refiere el artículo 50, apartado 5.

▼B

2. En caso de restricción, suspensión o revocación de la designación a que hace referencia el apartado 1, o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación encargada de su designación adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación encargada de su designación o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas lo soliciten.

Artículo 52

Cuestionamiento de la competencia de servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o en los que se le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que está sujeto.

2. El Estado miembro de la autoridad de homologación encargada de la designación facilitará a la Comisión, previa petición, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su designación, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación encargada de su designación con el fin de establecer, en cooperación con ese Estado miembro, las medidas correctoras necesarias, y pedirá a dicho Estado miembro que adopte esas medidas correctoras, que en caso de ser necesario pueden incluir la revocación de la designación.

Artículo 53

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución.

Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación de tipo UE o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento o en uno de sus actos delegados o de ejecución, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos.

Los servicios técnicos no realizarán ensayos, evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados.

2. En todo momento, los servicios técnicos:

a) permitirán a la autoridad de homologación encargada de su designación que les observe durante la evaluación que efectúen, si esa autoridad lo estima apropiado, y

▼B

b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 45, apartado 9, y en el artículo 54, facilitarán a la autoridad de homologación encargada de su designación aquella información que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades que realicen incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación encargada de su designación, que exigirá, a su vez, al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes.

La autoridad de homologación encargada de su designación no expedirá certificados de homologación de tipo UE hasta que el fabricante no haya tomado las medidas correctoras adecuadas a satisfacción de dicha autoridad de homologación.

4. En el marco del control de la conformidad de la fabricación a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo UE, cuando un servicio técnico que actúe en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación concluya que un motor ha dejado de cumplir el presente Reglamento, informará de ello a dicha autoridad de homologación.

La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas como se prevé en el artículo 26.

Artículo 54

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación encargada de su designación de cualquier:

a) falta de conformidad que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de una homologación de tipo UE;

b) circunstancia que afecte al alcance y a las condiciones de su designación;

c) solicitud de información de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación encargada de su designación, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

CAPÍTULO XIII

ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 55

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

▼B

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 6 de octubre de 2016.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 56

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el «Comité técnico — Vehículos de motor» (CTVM) constituido en virtud del artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO XIV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 57

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento por parte de los agentes económicos o los OEM. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

▼B

Los Estados miembros comunicarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 7 de octubre de 2018, y le notificarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de las sanciones.

2. Los tipos de incumplimiento sometidos a sanción incluirán, entre otros:

a) la formulación de declaraciones falsas, en particular, durante los procedimientos de homologación de tipo UE, los procedimientos dirigidos a una recuperación o los procedimientos relacionados con exenciones;

b) la falsificación de los resultados de los ensayos en relación con una homologación de tipo UE o la vigilancia de los motores en servicio;

c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar la recuperación de motores, o la denegación o la retirada de la homologación de tipo UE;

d) el uso de estrategias de desactivación;

e) la denegación de acceso a la información;

f) la introducción en el mercado de motores sujetos a homologación de tipo UE que no dispongan de tal homologación de tipo UE o la falsificación de documentos o de marcados reglamentarios con tal intención;

g) la introducción en el mercado de motores de transición y máquinas móviles no de carretera de modo que dichos motores se instalen en contra de las disposiciones de exención;

h) el incumplimiento de las restricciones establecidas en el artículo 35, apartados 3 y 4;

i) la introducción en el mercado de un motor modificado de tal forma que deje de estar en conformidad con las especificaciones de su homologación de tipo UE;

j) la instalación de un motor en una máquina móvil no de carretera para un uso distinto del uso exclusivo mencionado en el artículo 4;

k) la introducción en el mercado de un motor con un fin especial con arreglo al artículo 34, apartados 5 o 6, para su uso en máquinas móviles no de carretera distintas de las contempladas en dichos apartados;

l) la introducción en el mercado de un motor con arreglo al artículo 34, apartados 7 u 8, y al artículo 58, apartados 9, 10 u 11, para su uso en máquinas móviles no de carretera distintas de las contempladas en dichos apartados;

▼B

m) la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados motores sujetos a la homologación de tipo UE en virtud del presente Reglamento y no cuenten con dicha homologación;

n) la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera que incumplan las restricciones relativas a las máquinas móviles no de carretera mencionadas en el artículo 34, apartado 8.

Artículo 58

Disposiciones transitorias

1. Sin perjuicio de las disposiciones de los capítulos II y III, el presente Reglamento no invalidará, antes de las fechas de introducción en el mercado de los motores indicadas en el anexo III, ninguna homologación de tipo UE o exención.

2. Las autoridades de homologación, de conformidad con la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016 podrán seguir concediendo homologaciones de tipo UE hasta las fechas obligatorias para la homologación de tipo UE de motores indicadas en el anexo III y seguir concediendo exenciones de conformidad con dicha legislación hasta las fechas obligatorias para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

Los Estados miembros, de conformidad con la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016 podrán seguir permitiendo la introducción en el mercado de motores hasta las fechas obligatorias para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

3. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los motores que ya hayan recibido una homologación de tipo UE con arreglo a la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016, o que cumplan los requisitos establecidos por la Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) y adoptados como CCNR fase II en el marco del Convenio revisado para la navegación por el Rin, pueden seguir introduciéndose en el mercado hasta las fechas de introducción en el mercado indicadas en el anexo III.

En tales casos, las autoridades nacionales no prohibirán, restringirán ni impedirán la introducción en el mercado de motores que se ajusten al tipo homologado.

4. Los motores que a 5 de octubre de 2016, no entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE pueden seguir introduciéndose en el mercado con arreglo a la legislación nacional vigente, si la hay, hasta las fechas para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, el artículo 18, apartado 2, y, en su caso, en la Directiva 2008/57/CE y en el Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión ([1]), los motores de transición y, en su caso, las máquinas móviles no de carretera en las que estos motores estén instalados podrán seguir introduciéndose en el mercado durante el período de transición siempre que la fecha de fabricación de la máquina en la que esté instalado el motor de transición no sea posterior a los 18 meses siguientes al inicio del período de transición.

([1]) Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

▼M1

En el caso de los motores de las subcategorías de la categoría NRE para los que la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V sea el 1 de enero de 2020, los Estados miembros autorizarán una prórroga del período de transición y del período de 18 meses mencionado en el párrafo primero en 12 meses más para los OEM con una producción anual total inferior a 100 unidades de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de combustión interna. A los efectos del cálculo de esa producción anual total, todos los OEM que estén bajo el control de una misma persona física o jurídica se considerarán un único OEM.

En el caso de los motores de las subcategorías de la categoría NRE utilizados en grúas móviles para los que la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V sea el 1 de enero de 2020, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 12 meses.

▼B

En el caso de los motores de la categoría NRS cuya potencia sea inferior a 19 kW utilizados en quitanieves, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 24 meses.

▼M1

En el caso de motores de todas las subcategorías para las que la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V sea el 1 de enero de 2019, excepto en el caso de los motores a que hace referencia el párrafo cuarto, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 12 meses.

▼B

6. A reserva del apartado 5 del presente artículo, los motores de transición cumplirán al menos uno de los siguientes requisitos:

a) estar en conformidad con tipos o familias de motores cuya homologación de tipo UE ya no sea válida con arreglo al artículo 30, apartado 2, letra a), y, en las fechas de fabricación de los motores, estar cubiertos por una homologación de tipo UE válida que cumpla con los últimos límites de emisiones aplicables que se definen en la legislación pertinente en vigor a 5 de octubre de 2016;

b) pertenecer a una gama de potencia que no estuviera sujeta a homologación de tipo en materia de emisión de contaminantes a escala de la Unión a 5 de octubre de 2016, o

c) utilizarse o estar destinados a ser utilizados en una aplicación que no estuviera sujeta a homologación de tipo en materia de emisión de contaminantes a escala de la Unión a 5 de octubre de 2016.

7. El plazo para introducir en el mercado motores de transición se limitará a:

a) 24 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo primero;

b) 36 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafos segundo y tercero;

c) 48 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo cuarto;

▼M1

d) 36 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo quinto.

▼B

8. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de transición introducidos en el mercado durante el período de transición cumplan con el marcado a que se refiere el artículo 32, apartado 2, letra d).

9. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, los Estados miembros podrán, durante un período que finalice a más tardar el 17 de septiembre de 2026, autorizar la introducción en el mercado de motores de la categoría RLL con una potencia neta máxima superior a 2 000 kW que no cumplan con los límites de emisiones indicados en el anexo II, y que vayan a ser instalados en locomotoras que solo circulen por una red ferroviaria técnicamente aislada de 1 520 mm. Durante dicho período, los motores introducidos en el mercado cumplirán al menos con los límites de emisiones que tenían que cumplir para su introducción en el mercado el 31 de diciembre de 2011. Las autoridades de homologación de los Estados miembros concederán una homologación de tipo UE y autorizarán la introducción en el mercado de dichos motores.

10. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, los Estados miembros autorizarán la introducción en el mercado de motores de sustitución, por un período no superior a 15 años que comenzará a partir de las fechas aplicables para la introducción en el mercado de motores de fase V previstos en el anexo III, siempre que los motores pertenezcan a una categoría equivalente a NRS cuya potencia de referencia no sea inferior a 19 kW, o a una categoría equivalente a NRG, donde el motor de sustitución y el motor original pertenezcan a una categoría de motores o a un intervalo de potencias que no hayan sido objeto de una homologación de tipo a escala de la Unión a 31 de diciembre de 2016..

11. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, los Estados miembros permitirán la introducción en el mercado de motores de sustitución, por un período no superior a 20 años a partir de las fechas aplicables para la introducción en el mercado de los motores de fase V indicadas en el anexo III, siempre que estos cumplan los siguientes requisitos:

a) pertenencia a una categoría NRE, cuya potencia de referencia no sea inferior a 19 kW y no supere los 560 kW, y se ajuste a una fase de emisiones que no hubiera expirado más de 20 años antes de la introducción en el mercado de esos motores y que prevea, como mínimo, unos límites de emisiones tan estrictos como los que debían cumplir los motores que se sustituyen en el momento de su introducción inicial en el mercado;

b) pertenencia a una categoría equivalente a NRE cuya potencia de referencia no supere los 560 kW, donde el motor de sustitución y el motor original pertenezcan a una categoría de motores y a un intervalo de potencias que no hayan sido objeto de una homologación de tipo a escala de la Unión a 31 de diciembre de 2016.

12. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento durante un período que finalice a más tardar el 17 de septiembre de 2026 a los motores instalados en máquinas para la recolección del algodón.

13. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de sustitución cumplan con el marcado a que se refiere el artículo 32, apartado 2, letra e).

▼B

Artículo 59

Informe

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo UE establecidos en el presente Reglamento.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión remitirá un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 60

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2018, la Comisión remitirá un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en que se valore la posibilidad de establecer medidas armonizadas para la instalación de dispositivos de control de emisiones de readaptación en motores de máquinas móviles no de carretera que ya se hayan introducido en el mercado de la Unión. Dicho informe también incluirá medidas técnicas y sistemas de incentivos financieros, para así contribuir a que los Estados miembros cumplan con la legislación de la Unión sobre la calidad del aire a través del examen de posibles medidas contra la contaminación atmosférica en zonas de alta densidad de población, a la vez que se respectan debidamente las normas de la Unión en materia de ayudas de estado.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a:

a) la evaluación del potencial de una mayor reducción de las emisiones de contaminantes basada en las tecnologías disponibles y en un análisis de la relación coste/beneficio.

   En particular, para los motores de las categorías IWP e IWA, la evaluación de la viabilidad tecnológica y económica de:

   i) una mayor reducción del valor límite de emisiones con respecto al PN y a las emisiones de NO_x,

   ii) una mayor reducción del factor A para los motores alimentados total o parcialmente con combustibles gaseosos en el marco de un funcionamiento neutro desde el punto de vista climático en comparación con los motores alimentados con diésel, y

   iii) la inclusión de valores límite de PN en las categorías de motores para las que no se han fijado valores en el anexo II del presente Reglamento;

b) la identificación de tipos de contaminantes potencialmente importantes que no entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo al uso de las cláusulas de exención contenidas en el artículo 34, apartados 4 y 5, y a la vigilancia de los resultados de los ensayos de emisiones mencionados en el artículo 19 y en sus conclusiones.

▼B

Además, el informe evaluará los ensayos que se exigen para la homologación de tipo UE como se dispone en los artículos 24 y 25, prestando especial atención a la medida en que dichos ensayos se corresponden con las condiciones reales de funcionamiento de los motores, y también valorará la viabilidad de introducir ensayos de emisiones de partículas contaminantes como parte de los ensayos en servicio establecidos en el artículo 19.

4. Los informes mencionados en los apartados 2 y 3:

a) se basarán en una consulta de todas las partes interesadas pertinentes;

b) tendrán en cuenta las normas de la Unión e internacionales ya existentes al respecto, e

c) irán acompañados, en su caso, de propuestas legislativas.

Artículo 61

Modificación de la Directiva 97/68/CE

La Directiva 97/68/CE se modifica como sigue:

1) En el artículo 9, apartado 4 *bis*, se añaden los párrafos siguientes:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán autorizar, a petición de un OEM, la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de la fase III A, a condición de que dichos motores estén destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que se vayan a utilizar en atmósferas potencialmente explosivas, definidas en el artículo 2, punto 5, de la Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

Los fabricantes proporcionarán a la autoridad de homologación la prueba de que los motores están instalados exclusivamente en máquinas móviles no de carretera respecto de las que se haya certificado que cumplen dichos requisitos. En todos esos motores se colocará una etiqueta con el texto «Engine for restricted use in machinery manufactured by», seguido del nombre del OEM y de la referencia única de la excepción asociada, al lado del marcado reglamentario del motor que figura en la sección 3 del anexo I.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán conceder la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de motores de la categoría RLL con una potencia neta máxima superior a 2 000 kW que no cumplan con los límites de emisiones indicados en el anexo II, y que vayan a ser instalados en locomotoras que solo circulen por una red ferroviaria técnicamente aislada de 1 520 mm. Dichos motores cumplirán al menos con los límites de emisiones que tenían que cumplir para su introducción en el mercado el 31 de diciembre de 2011.

(*) Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas (DO L 96 de 29.3.2014, p. 309).».

▼B

2) En el artículo 10, se añade el apartado siguiente:

«8. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar la presente Directiva a los motores instalados en máquinas para la recolección del algodón.».

Artículo 62

Modificación del Reglamento (UE) n.º 1024/2012

En el anexo del Reglamento (UE) n.º 1024/2012, se añade el punto siguiente:

▼C1

«10. Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (*): artículo 44.

(*) DO L 252 de 16.9.2016, p. 53».

▼B

Artículo 63

Modificación del Reglamento (UE) n.º 167/2013

El artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 167/2013 se modifica como sigue:

1) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Serán de aplicación las disposiciones relativas a categorías de motores, valores límite de emisiones, ciclos de ensayo, períodos de durabilidad de las emisiones, requisitos en materia de emisiones de escape, vigilancia de las emisiones de los motores en servicio y realización de mediciones y ensayos, así como las disposiciones transitorias y las disposiciones que contemplan la homologación temprana de tipo UE y la introducción en el mercado de motores de fase V para máquinas móviles no de carretera que establece el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

A efectos de la introducción en el mercado, el registro o la puesta en servicio de tractores de las categorías T2, T4.1 y C2, los motores que se encuentren en el intervalo de potencia de 56 kW a 130 kW y cumplan los requisitos de la fase III B se considerarán motores de transición con arreglo al artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2016/1628.

(*) Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).».

▼B

2) En el apartado 6, se añade el párrafo siguiente:

«No obstante el principio recogido en el párrafo segundo, la Comisión estará facultada para modificar, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, el Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión (*), de forma que:

a) a efectos de la homologación de tipo UE para los tractores de las categorías T2, T4.1 y C2, el período de aplazamiento establecido en el artículo 11, apartado 4, del Reglamento Delegado (UE) 2015/96 sea de cuatro años, y

b) con arreglo al sistema flexible contemplado en el artículo 14 del Reglamento Delegado (UE) 2015/96, la flexibilidad permitida en virtud del punto 1.1.1 del anexo V de dicho Reglamento Delegado se incremente hasta el 150 % en el caso de los tractores de las categorías T2, T4.1 y C2.

(*) Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión, de 1 de octubre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales (DO L 16 de 23.1.2015, p. 1).».

Artículo 64

Derogación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58, apartados 1 a 4, del presente Reglamento, la Directiva 97/68/CE queda derogada a partir del 1 de enero de 2017.

2. Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 65

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. El presente Reglamento se aplicará a partir del 1 de enero de 2017, con excepción del artículo 61, que se aplicará a partir del 6 de octubre de 2016.

A partir del 6 de octubre de 2016, las autoridades de homologación no denegarán la concesión de homologaciones de tipo UE para un tipo o una familia de motores nuevos ni prohibirán su introducción en el mercado cuando el tipo o la familia de motores mencionados cumplan con los capítulos II, III, IV y VIII y con los actos delegados y de ejecución adoptados de conformidad con el presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

Definición de las subcategorías de motores mencionadas en el artículo 4

Cuadro I-1: Subcategorías de la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1, punto 1

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRE	CI	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Potencia neta máxima
	CI		$8 < P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constante	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Potencia neta nominal
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Cuadro I-2: Subcategorías de la categoría de motores NRG definida en el artículo 4, apartado 1, punto 2

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRG	todos	variable	$P > 560$	NRG-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 560$	NRG-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-3: Subcategorías de la categoría de motores NRSh definida en el artículo 4, apartado 1, punto 3

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm^3)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRSh	SI	variable o constante	$0 < P < 19$	cil < 50	NRSh-v-1a	Potencia neta máxima
				cil ≥ 50	NRSh-v-1b	

▼B

Cuadro I-4: Subcategorías de la categoría de motores NRS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 4

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm^3)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRS	SI	variable ≥ 3 600 rpm; o constante	0 < P < 19	80 ≤ cil < 225	NRS-Vr-1a	Potencia neta máxima
				cil ≥ 225	NRS-vr-1b	
		Variable < 3 600 rpm		80 ≤ cil < 225	NRS-vi-1a	
				cil ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variable o constante	19 < P < 30	cil ≤1 000	NRS-v-2a	Potencia neta máxima
				cil > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	cualquiera	NRS-v-3	Potencia neta máxima

Para motores de < 19 kW y cilindrada (cil) de < 80 cm^3 en máquinas no portátiles, deben utilizarse motores de la categoría NRSh.

Cuadro I-5: Subcategorías de la categoría de motores IWP definida en el artículo 4, apartado 1, punto 5

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWP	todos	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Potencia neta máxima
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Potencia neta nominal
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Cuadro I-6: Subcategorías de la categoría de motores IWA definida en el artículo 4, apartado 1, punto 6

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWA	todos	variable	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Potencia neta máxima
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		constante	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Potencia neta nominal
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Cuadro I-7: Subcategorías de la categoría de motores RLL definida en el artículo 4, apartado 1, punto 7

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
RLL	todos	variable	$P > 0$	RLL-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 0$	RLL-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-8: Subcategorías de la categoría de motores RLR definida en el artículo 4, apartado 1, punto 8

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
RLR	todos	variable	$P > 0$	RLR-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 0$	RLR-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-9: Subcategorías de la categoría de motores SMB definida en el artículo 4, apartado 1, punto 9

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
SMB	SI	variable o constante	$P > 0$	SMB-v-1	Potencia neta máxima

Cuadro I-10: Subcategorías de la categoría de motores ATS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 10

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
ATS	SI	variable o constante	$P > 0$	ATS-v-1	Potencia neta máxima

▼B

ANEXO II

Valores límite de emisiones mencionados en el artículo 18, apartado 2

Cuadro II-1: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1, punto 1

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8,00	($HC + NO_x \leq 7{,}50$)		0,40 ([1])	—	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,60	($HC + NO_x \leq 7{,}50$)		0,40	—	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4{,}70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4{,}70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	todos	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	todos	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	todos	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

([1]) 0,60 para motores de inyección directa refrigerados por aire con arranque manual.

Cuadro II-2: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRG definida en el artículo 4, apartado 1, punto 2

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRG-v-1 NRG-c-1	$P > 560$	todos	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Cuadro II-3: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRSh definida en el artículo 4, apartado 1, punto 3

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRSh-v-1a	$0 < P < 19$	SI	805	50
Fase V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Cuadro II-4: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 4

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	$0 < P < 19$	SI	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	$19 \leq P \leq 30$		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	$19 \leq P < 56$		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Como opción alternativa, cualquier combinación de valores que cumpla la ecuación $(HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ y las condiciones siguientes: $CO \leq 20,6$ g/kWh y $(HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh.

Cuadro II-5: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores IWP definida en el artículo 4, apartado 1, punto 5

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	$19 \leq P < 75$	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 5,40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	$P \geq 300$	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Cuadro II-6: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores IWA definida en el artículo 4, apartado 1, punto 6

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-1 IWA-c-1	$19 \leq P < 75$	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWA-v-2 IWA-c-2	$75 \leq P < 130$	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 5,40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Cuadro II-7: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores RLL definida en el artículo 4, apartado 1, punto 7

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	todos	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Cuadro II-8: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores RLR definida en el artículo 4, apartado 1, punto 8

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	todos	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Cuadro II-9: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores SMB definida en el artículo 4, apartado 1, punto 9

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	NO_x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Fase V	SMB-v-1	P > 0	SI	275	—	75

Cuadro II-10: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores ATS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 10

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	ATS-v-1	P > 0	SI	400	8

Disposiciones específicas en materia de límites de hidrocarburos (HC) totales para motores alimentados total o parcialmente con combustibles gaseosos

1. En el caso de las subcategorías en las que se define un factor A, el límite de HC para motores alimentados con combustibles total o parcialmente gaseosos indicado en los cuadros II-1 a II-10 se sustituye por un límite calculado mediante la siguiente fórmula:

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

   siendo GER el coeficiente energético medio del gas en el ciclo de ensayo apropiado. Cuando se utilizan ciclos de ensayo de estado continuo y transitorio, el GER se determinará a partir del ciclo de ensayo transitorio con arranque en caliente. Cuando se utilizan varios ciclos de ensayo en estado continuo, el GER se determinará individualmente para cada uno de los ciclos.

▼B

Si el límite de HC calculado alcanza un valor superior a 0,19 + A, el límite de HC se fijará en 0,19 + A.

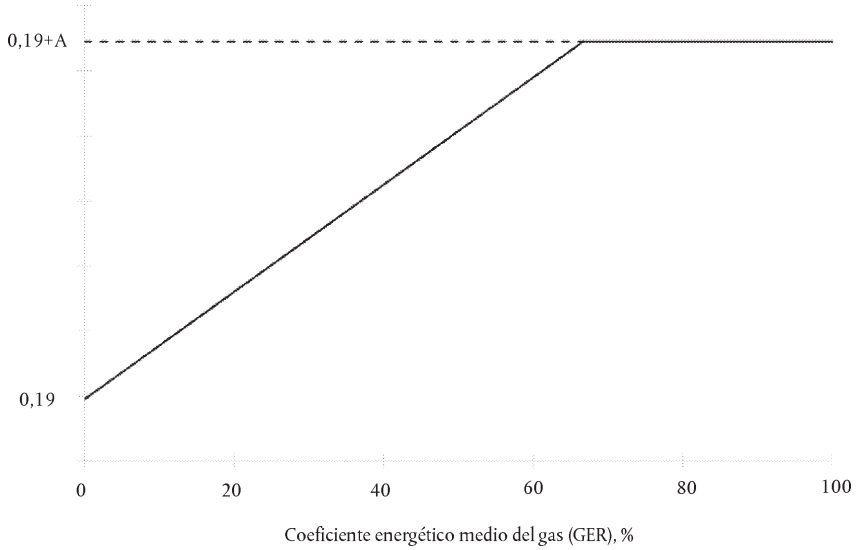


Figura 1. Diagrama del límite de emisiones de HC en función del coeficiente energético medio del gas (GER)

2. Para las subcategorías con un límite de HC y NO_x combinado, el valor límite combinado para HC y NO_x se reducirá en 0,19 g/kWh y se aplicará solo a NO_x.

3. Esta fórmula no se aplica a los motores alimentados con combustible no gaseoso.

▼B

ANEXO III

Calendario para la aplicación del presente Reglamento respecto a la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado

Cuadro III-1: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRE

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRE	CI	0 < P < 8	NRE-v-1 NRE-c-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
	CI	8 ≤ P < 19	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	19 ≤ P < 37	NRE-v-3 NRE-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		37 ≤ P < 56	NRE-v-4 NRE-c-4		
	todos	56 ≤ P < 130	NRE-v-5 NRE-c-5	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020
		130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6 NRE-c-6	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		P > 560	NRE-v-7 NRE-c-7	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-2: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRG

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRG	todos	P > 560	NRG-v-1 NRG-c-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-3: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRSh

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRSh	SI	0 < P < 19	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

▼B

Cuadro III-4: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRS

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRS	SI	0 < P < 56	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-5: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores IWP

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
IWP	todos	19 ≤ P < 300	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		P ≥ 300	IWP-v-4 IWP-c-4	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020

Cuadro III-6: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores IWA

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
IWA	todos	19 < P < 300	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		P ≥ 300	IWA-v-4 IWA-c-4	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020

Cuadro III-7: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores RLL

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
RLL	todos	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1 de enero de 2020	1 de enero de 2021

▼B

Cuadro III-8: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores RLR

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
RLR	todos	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1 de enero de 2020	1 de enero de 2021

Cuadro III-9: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores SMB

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
SMB	SI	P > 0	SMB-v-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-10: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores ATS

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
ATS	SI	P > 0	ATS-v-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

▼B

ANEXO IV

Ciclos de ensayo en estado continuo no de carretera (NRSC)

Cuadro IV-1: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRE

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRE	variable	Motor de régimen variable con una potencia de referencia inferior a 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 o C1
		Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior a 560 kW	NRE-v-7	C1
	constante	Motor de régimen constante	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Cuadro IV-2: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRG

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRG	variable	Motor de régimen variable para grupo generador	NRG-v-1	C1
	constante	Motor de régimen constante para grupo generador	NRG-c-1	D2

Cuadro IV-3: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRSh

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRSh	variable o constante	Motor con una potencia de referencia no superior a 19 kW para uso en máquinas portátiles	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Cuadro IV-4: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRS

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRS	variable < 3 600 rpm	Motor de régimen variable con una potencia de referencia no superior a 19 kW destinado a funciones a un régimen < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variable ≥3 600 rpm; o constante	Motor de régimen variable con una potencia de referencia no superior a 19 kW destinado a funciones a un régimen ≥3 600 rpm; motor de régimen constante con una potencia de referencia no superior a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variable o constante	Motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motor con una potencia de referencia superior a 19 kW distinto de un motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Cuadro IV-5: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría IWP

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
IWP	variable	Motor de régimen variable destinado a la propulsión que trabaja con una curva de hélice de paso fijo	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constante	Motor de régimen constante destinado a la propulsión que trabaja con una hélice de paso regulable o conectada por medios eléctricos	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Cuadro IV-6: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría IWA

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
IWA	variable	Motor de régimen variable destinado al uso como motor auxiliar en embarcaciones para navegación interior	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constante	Motor de régimen constante destinado al uso como motor auxiliar en embarcaciones para navegación interior	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Cuadro IV-7: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría RLL

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
RLL	variable	Motor de régimen variable para la propulsión de locomotoras	RLL-v-1	F
	constante	Motor de régimen constante para la propulsión de locomotoras	RLL-c-1	D2

Cuadro IV-8: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría RLR

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
RLR	variable	Motor de régimen variable para la propulsión de coches ferroviarios	RLR-v-1	C1
	constante	Motor de régimen constante para la propulsión de locomotoras	RLR-c-1	D2

▼B

Cuadro IV-9: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría SMB

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
SMB	variable o constante	Motores para la propulsión de motos de nieve	SMB-v-1	H

Cuadro IV-10: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría ATS

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
ATS	variable o constante	Motores para la propulsión de ATV o SbS	ATS-v-1	G1

Ciclos de ensayo transitorios no de carretera (NRTC)

Cuadro IV-11: Ciclo de ensayo transitorio no de carretera para motores de la categoría NRE

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	
NRE	variable	Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Cuadro IV-12: Ciclo de ensayo transitorio no de carretera para motores de la categoría NRS ([1])

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	
NRS	variable o constante	Motor con una potencia de referencia superior a 19 kW distinto de un motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Aplicable únicamente a motores con un régimen de ensayo máximo ≤ 3 400 rpm.

▼B

ANEXO V

Período de durabilidad de las emisiones (EDP) mencionado en el artículo 25, apartado 1

Cuadro V-1: EDP para motores de la categoría NRE

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
NRE	CI	variable	0 < P < 8	NRE-v-1	3 000
	CI		8 ≤ P < 19	NRE-v-2	
	CI		19 ≤ P < 37	NRE-v-3	5 000
	CI		37 ≤ P < 56	NRE-v-4	8 000
	todos		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6	
			P > 560	NRE-v-7	
	CI	constante	0 < P < 8	NRE-c-1	3 000
	CI		8 ≤ P < 19	NRE-c-2	
	CI		19 ≤ P < 37	NRE-c-3	
	CI		37 ≤ P < 56	NRE-c-4	8 000
	todos		56 ≤ P < 130	NRE-c-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-c-6	
			P > 560	NRE-c-7	

Cuadro V-2: EDP para motores de la categoría NRG

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
NRG	todos	constante	P > 560	NRG-v-1	8 000
		variable		NRG-c-1	

Cuadro V-3: EDP para motores de la categoría NRSh

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm^3)	Subcategoría	EDP (horas)
NRSh	SI	variable o constante	0 < P < 19	cil < 50	NRSh-v-1a	50/125/300 [1]
				cil ≥ 50	NRSh-v-1b	

[1] Las horas del EDP corresponden a las categorías de EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

▼B

Cuadro V-4: EDP para motores de la categoría NRS

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm^3)	Subcategoría	EDP (horas)
NRS	SI	variable ≥3 600 rpm; o constante	0 < P < 19	80 ≤ cil < 225	NRS-Vr-1a	125/250/500 ([1])
		variable < 3 600 rpm			NRS-vi-1a	
		variable ≥ 3 600 rpm; o constante		cil ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ([1])
		variable < 3 600 rpm			NRS-vi-1b	
		variable o constante	19 ≤ P < 30	cil ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				cil > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	cualquiera-	NRS-v-3	5 000

([1]) Las horas del EDP corresponden a las categorías de EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

Cuadro V-5: EDP para motores de la categoría IWP

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
IWP	todos	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Cuadro V-6: EDP para motores de la categoría IWA

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
IWA	todos	variable	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWA-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-c-3	
			P ≥ 300	IWA-c-4	

▼B

Cuadro V-7: EDP para motores de la categoría RLL

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
RLL	todos	variable	P > 0	RLL-v-1	10 000
		constante	P > 0	RLL-c-1	

Cuadro V-8: EDP para motores de la categoría RLR

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
RLR	todos	variable	P > 0	RLR-v-1	10 000
		constante	P > 0	RLR-c-1	

Cuadro V-9: EDP motores de la categoría SMB

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
SMB	SI	variable o constante	P > 0	SMB-v-1	400 ([1])

([1]) Como alternativa, se permite un período de durabilidad de las emisiones de 8 000 km.

Cuadro V-10: EDP para motores de la categoría ATS

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
ATS	SI	variable o constante	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 ([1])

([1]) Las horas de EDP corresponden a las siguientes cilindradas totales del motor: $< 100\ cm^3$/ $\geq 100\ cm^3$.

▼B

ANEXO VI

Valores límite de emisiones destinados a los motores con fines especiales (SPE) mencionados en el artículo 34, apartado 5

Cuadro VI-1: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría NRE

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	todos	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	todos	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Cuadro VI-2: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría NRG

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	$P > 560$	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Cuadro VI-3: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría RLL

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO_x	Masa de PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P \leq 560$	todos	3,5	($HC + NO_x \leq 4,0$)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 560$ kW	todos	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 2\,000$ kW y cilC ([1]) > 5 litros	todos	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

([1]) Cilindrada por cilindro.