Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B REGOLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 settembre 2016

relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (UE) 2020/1040 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020	L 231	1	17.7.2020

Rettificato da:

►C1 Rettifica, GU L 231 del 6.9.2019, pag. 29 (2016/1628)

▼B

REGOLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 settembre 2016

relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce per tutti i motori di cui all'articolo 2, paragrafo 1, i limiti di emissione per gli inquinanti gassosi e il particolato inquinante nonché le prescrizioni amministrative e tecniche relative all'omologazione UE.

Il presente regolamento stabilisce inoltre taluni obblighi in materia di macchine mobili non stradali su cui è o è stato installato un motore di cui all'articolo 2, paragrafo 1, per quanto concerne i limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante provenienti da tali motori.

2. Il presente regolamento stabilisce altresì le prescrizioni per la vigilanza del mercato dei motori di cui all'articolo 2, paragrafo 1, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali e soggetti a omologazione UE.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i motori che rientrano nelle categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 1, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali e, per quanto concerne i limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante provenienti da tali motori, a dette macchine mobili non stradali.

2. Il presente regolamento non si applica ai motori:

a) per la propulsione dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

b) per la propulsione dei trattori agricoli e forestali quali definiti all'articolo 3, punto 8), del regolamento (UE) n. 167/2013;

([1]) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

▼B

c) per la propulsione dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

d) per macchine fisse;

e) per le navi della navigazione marittima che richiedono un valido titolo di navigazione o di sicurezza marittima;

f) per le imbarcazioni quali definite alla direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) e che non rientrano nel suo ambito di applicazione;

g) per la propulsione, o per scopi ausiliari, di navi della navigazione interna, di potenza netta inferiore a 19 kW;

h) per le unità da diporto quali definite all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]);

i) per gli aeromobili quali definiti all'articolo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1321/2014 ([4]);

j) per veicoli da diporto, a eccezione delle motoslitte, dei veicoli fuoristrada e dei veicoli side-by-side;

k) per i veicoli e le macchine utilizzati esclusivamente o destinati a essere utilizzati esclusivamente in competizioni;

l) per le pompe antincendio mobili quali definite e previste dalla norma europea sulle pompe antincendio mobili ([5]);

m) per i modelli in scala ridotta o le riproduzioni in scala ridotta di veicoli o macchine quando questi modelli o riproduzioni hanno una potenza netta inferiore a 19 kW.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) «macchina mobile non stradale»: qualsiasi macchina mobile, apparecchiatura trasportabile o veicolo, con o senza carrozzeria o ruote, non destinato al trasporto di passeggeri o merci su strada, comprese le macchine installate sul telaio dei veicoli destinati al trasporto di passeggeri o merci su strada;

([1]) Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

([2]) Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che modifica la direttiva 2009/100/CE e abroga la direttiva 2006/87/CE (Cfr. pag. 118 della presente Gazzetta ufficiale).

([3]) Direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90).

([4]) Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).

([5]) Norma europea EN 14466+A1: 2009 (Pompe antincendio — Pompe portatili — Prescrizioni in materia di sicurezza e prestazione, test).

▼B

2) «omologazione UE»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di motore o una famiglia di motori ottemperano alle pertinenti disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche del presente regolamento;

3) «inquinanti gassosi»: i seguenti inquinanti allo stato gassoso emessi da un motore: il monossido di carbonio (CO), gli idrocarburi (HC) totali e gli ossidi di azoto (NO_x); i NO_x comprendenti l'ossido nitrico (NO) e il biossido di azoto (NO_2) ed espressi in equivalenti di NO_2;

4) «particolato» o «PM»: la massa di qualsiasi materiale presente nel gas emesso da un motore e raccolto su un determinato materiale filtrante previa diluizione del gas con aria filtrata e pulita in modo che la temperatura non superi i 325 K (52 °C);

5) «numero di particelle» o «PN»: il numero di particelle solide emesse da un motore aventi diametro superiore a 23nm;

6) «particolato inquinante»: qualsiasi sostanza emessa da un motore e misurata in PM o PN;

7) «motore a combustione interna» o «motore»: un convertitore di energia, diverso da una turbina a gas, progettato per trasformare l'energia chimica in entrata in energia meccanica in uscita mediante un processo di combustione interna; sono compresi, ove siano stati installati, il sistema di controllo delle emissioni e l'interfaccia di comunicazione (hardware e messaggi) tra una o più centraline elettroniche di controllo del motore e qualsiasi altra centralina di controllo del gruppo propulsore o della macchina mobile non stradale necessaria per conformarsi ai capi II e III;

8) «tipo di motore»: un gruppo di motori che non differiscono per quanto riguarda le caratteristiche essenziali del motore;

9) «famiglia di motori»: un gruppo di tipi di motore stabilito dal costruttore che, per loro concezione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico analoghe e rispettano i valori limite di emissione applicabili;

10) «motore capostipite»: un tipo di motore selezionato all'interno di una famiglia di motori in modo che le sue caratteristiche di emissione siano rappresentative di tale famiglia;

11) «motore di ricambio»: un motore che:

   a) è utilizzato esclusivamente per sostituirne uno già immesso sul mercato e installato su una macchina mobile non stradale; e

   b) è conforme a una fase di emissione inferiore a quella applicabile alla data di sostituzione del motore;

12) «motore in servizio»: un motore installato su una macchina mobile non stradale e impiegato secondo i profili, le condizioni e i carichi utili previsti dal suo normale funzionamento e utilizzato per eseguire le prove di monitoraggio delle emissioni di cui all'articolo 19;

▼B

13) «motore AS»: un motore che funziona in base al principio dell'accensione spontanea («AS»);

14) «motore AC»: un motore che funziona in base al principio dell'accensione comandata («AC»);

15) «motore portatile ad accensione comandata»: un motore ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW e usato su un'apparecchiatura che soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:

a) portata dall'operatore per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;

b) per svolgere la funzione o le funzioni cui è adibita, opera in diverse posizioni, ad esempio capovolta o di lato;

c) la sua somma del peso a secco, compreso il motore, è inferiore a 20 kg e soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:

i) l'operatore sostiene fisicamente oppure porta l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;

ii) l'operatore sostiene fisicamente o dirige l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;

iii) il motore è utilizzato in un generatore o in una pompa;

16) «carburante liquido»: un carburante allo stato liquido in condizioni ambientali standard (298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa);

17) «carburante gassoso»: qualsiasi carburante interamente gassoso in condizioni ambientali standard (298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa);

18) «motore a doppia alimentazione»: un motore progettato per funzionare contemporaneamente con un carburante liquido e un carburante gassoso; i due carburanti vengono dosati separatamente, con il quantitativo consumato di uno dei due carburanti rispetto all'altro in grado di variare a seconda del funzionamento;

19) «motore monocarburante»: un motore che non è un motore a doppia alimentazione;

20) «GER» (Gas Energy Ratio — rapporto energetico a gas): nel caso di un motore a doppia alimentazione, il rapporto tra il contenuto energetico apportato dal carburante gassoso e il contenuto energetico di entrambi i carburanti; nel caso di un motore monocarburante il GER è definito come 1 o 0 in funzione del tipo di carburante;

21) «motore a regime costante»: un motore la cui omologazione UE è limitata al funzionamento a regime costante, esclusi i motori in cui la funzione di regolazione del regime costante è rimossa o disattivata; può essere dotato di un regime minimo che può essere utilizzato nelle fasi di avvio o di arresto e può essere provvisto di dispositivo regolabile su un'altra velocità quando il motore è spento;

▼B

22) «motore a regime variabile»: un motore che non è un motore a regime costante;

23) «funzionamento a regime costante»: il funzionamento di un motore con un regolatore che controlla automaticamente la richiesta dell'operatore in modo da mantenere costante il regime del motore anche se cambia il carico;

24) «motore ausiliario»: un motore installato o destinato a essere installato in una macchina mobile non stradale che non produce propulsione né direttamente né indirettamente;

25) «potenza netta»: la potenza del motore in kW ottenuta al banco prova all'estremità dell'albero a gomiti, o suo equivalente, misurata secondo il metodo di misurazione della potenza dei motori a combustione interna specificato nel regolamento UNECE n. 120 utilizzando un carburante o una combinazione di carburanti di riferimento di cui all'articolo 25, paragrafo 2;

26) «potenza di riferimento»: la potenza netta utilizzata per determinare i valori limite di emissione applicabili per il motore;

27) «potenza nominale netta»: la potenza netta in kW dichiarata dal costruttore di un motore al regime di rotazione nominale;

28) «potenza massima netta»: il valore massimo della potenza netta sulla curva di potenza a pieno carico nominale per il tipo di motore;

29) «regime nominale»: il regime massimo a pieno carico consentito dal regolatore di un motore, secondo il progetto del costruttore oppure, in assenza di un tale regolatore, il regime al quale il motore raggiunge la potenza massima netta, come definito dal costruttore;

30) «data di fabbricazione del motore»: la data espressa come mese e anno in cui il motore supera il controllo finale dopo essere uscito dalla linea di produzione ed è pronto per essere consegnato o immagazzinato;

31) «periodo di transizione»: i primi 24 mesi successivi alle date di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V;

32) «motore di transizione»: un motore la cui data di fabbricazione è anteriore alla data di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V e che:

   a) ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016; o

   b) rientra in un intervallo di potenza o è utilizzato o destinato a essere utilizzato in un'applicazione che non era soggetta a limiti di emissione di inquinanti e a un'omologazione a livello dell'Unione il 5 ottobre 2016;

▼B

33) «data di fabbricazione della macchina mobile non stradale»: il mese e l'anno indicati sulla marcatura regolamentare della macchina o, in assenza di una marcatura regolamentare, il mese e l'anno in cui supera il controllo finale dopo essere uscita dalla linea di produzione;

34) «nave della navigazione interna»: un'imbarcazione che rientra nell'ambito d'applicazione della direttiva (UE) 2016/1629;

35) «gruppo elettrogeno»: una macchina mobile non stradale indipendente che non fa parte di un gruppo propulsore, destinata principalmente alla produzione di energia elettrica;

36) «macchina fissa»: una macchina destinata a essere installata in modo permanente in un sito per il suo primo impiego e a non essere spostata, su strada o con altro modo di trasporto, tranne al momento della spedizione dal luogo di fabbricazione al luogo della prima installazione;

37) «permanentemente installata»: imbullonata o altrimenti fissata in maniera efficace, in modo da non poter essere rimossa senza ricorrere a utensili o attrezzature, a una fondazione o un altro mezzo vincolante destinato a obbligare il motore a funzionare in un unico sito in un edificio, una struttura, un impianto o un'installazione;

38) «motoslitta»: una macchina semovente destinata a viaggiare fuori strada essenzialmente sulla neve, che si muove su cingoli a contatto con la neve e utilizza uno o più sci a contatto con la neve per cambiare direzione del moto, avente una massa massima a vuoto in ordine di marcia di 454 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante e attrezzature, ma esclusi gli accessori opzionali e il conducente);

39) «veicolo fuoristrada» o «ATV»: un veicolo a motore, azionato da un motore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote con pneumatici a bassa pressione, dotato di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il solo conducente, o di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il conducente e con il posto per al massimo un passeggero, e di un manubrio per la guida;

40) «veicolo side-by-side» o «SbS»: un veicolo semovente non articolato, guidato da un operatore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote, avente una massa minima a vuoto in ordine di marcia di 300 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante e attrezzature, ma esclusi gli accessori opzionali e il conducente) e una velocità massima di progetto di 25 km/h o superiore; tale veicolo è concepito altresì per il trasporto di persone e/o di merci e/o per tirare e spingere attrezzature, è guidato servendosi di un dispositivo diverso da un manubrio; è destinato a scopi ricreativi o commerciali e che non trasporta più di sei persone, compreso il conducente, che siedono vicine su uno o più sedili diversi dai sedili sui quali ci si siede a cavalcioni;

▼B

41) «veicolo ferroviario»: macchina mobile non stradale che opera esclusivamente su binari ferroviari;

42) «locomotiva»: un veicolo ferroviario progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per la propulsione propria e di altri veicoli ferroviari adibiti al trasporto di passeggeri, merci e altro materiale, senza essere concepito o destinato al trasporto di merci o passeggeri, tranne il conducente o qualsiasi altro operatore addetto alla stessa);

43) «automotrice ferroviaria»: un veicolo ferroviario, diverso da una locomotiva, progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per l'autopropulsione, specificamente concepito per il trasporto di merci o di passeggeri oppure per il trasporto misto merci-passeggeri;

44) «veicolo ferroviario ausiliario»: un veicolo ferroviario diverso da un'automotrice o da una locomotiva, comprendente, ma non esclusivamente, un veicolo ferroviario progettato specificamente per effettuare lavori di manutenzione o di costruzione od operazioni di sollevamento associati ai binari ferroviari o ad altre infrastrutture ferroviarie;

45) «gru mobile»: una gru a braccio autoalimentata in grado di muoversi su strada o fuoristrada, o entrambi, e che si basa sulla gravità per la stabilità e che opera su pneumatici, su cingoli o con altri dispositivi mobili;

46) «spazzaneve»: una macchina autoalimentata progettata esclusivamente per sgomberare la neve raccogliendone una quantità da una superficie pavimentata ed espellendola con forza dal camino;

47) «messa a disposizione sul mercato»: la fornitura di un motore o di una macchina mobile non stradale per la distribuzione o l'uso sul mercato dell'Unione nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;

48) «immissione sul mercato»: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un motore o di una macchina mobile non stradale;

49) «costruttore»: la persona fisica o giuridica che, dinanzi all'autorità di omologazione, è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione UE o di autorizzazione del motore e della conformità della produzione del motore, ed è inoltre responsabile in relazione alle problematiche di vigilanza del mercato per i motori prodotti, indipendentemente dal fatto che sia direttamente coinvolta o no in tutte le fasi di progettazione e di fabbricazione del motore oggetto della procedura di omologazione UE;

50) «rappresentante del costruttore» o «rappresentante»: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione debitamente nominata dal costruttore, mediante mandato scritto, per rappresentarlo dinanzi all'autorità di omologazione o all'autorità di vigilanza del mercato e per agire per suo conto negli ambiti trattati dal presente regolamento;

▼B

51) «importatore»: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato un motore in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dal fatto che il motore sia già installato o no su macchine mobili non stradali;

52) «distributore», la persona fisica o giuridica presente nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato un motore;

53) «operatore economico»: il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;

54) «costruttore di apparecchiature originali» o «OEM»: la persona fisica o giuridica che costruisce macchine mobili non stradali;

55) «autorità di omologazione»: l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata da uno Stato membro e notificata dallo stesso alla Commissione, e che sia competente per:

a) tutti gli aspetti dell'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori;

b) la procedura di autorizzazione;

c) la concessione e, se del caso, la revoca o il rifiuto di omologazione UE e il rilascio delle schede di omologazione UE;

d) la funzione di referente delle autorità di omologazione di altri Stati membri;

e) la designazione dei servizi tecnici; e

f) l'accertamento che il costruttore rispetti i propri obblighi circa la conformità della produzione;

56) «servizio tecnico»: un organismo o un ente che l'autorità di omologazione designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come ente per la valutazione della conformità presso il quale effettuare le valutazioni iniziali e le altre prove o ispezioni, per conto dell'autorità di omologazione o della stessa autorità di omologazione quando svolge tali funzioni;

57) «vigilanza del mercato»: le attività svolte e le misure adottate dalle autorità nazionali per garantire che i motori messi a disposizione sul mercato ottemperino alla pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione;

58) «autorità di vigilanza del mercato»: l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale Stato;

59) «autorità nazionale»: un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa ed è responsabile, in relazione a motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali o a macchine mobili non stradali sulle quali sono installati motori, della vigilanza del mercato, dei controlli alle frontiere o dell'immissione sul mercato in uno Stato membro;

▼B

60) «utilizzatore finale»: la persona fisica o giuridica, diversa dal costruttore, dall'OEM, dall'importatore o dal distributore, che è responsabile del funzionamento del motore installato su una macchina mobile non stradale;

61) «strategia di controllo delle emissioni»: un elemento o una serie di elementi progettuali incorporati nel progetto generale di un motore o in una macchina mobile non stradale su cui un motore è installato e utilizzati per il controllo delle emissioni;

62) «sistema di controllo delle emissioni»: qualsiasi dispositivo, sistema o elemento progettuale che controlla o riduce le emissioni;

63) «strategia di manomissione»: una strategia di controllo delle emissioni che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni ambientali o di funzionamento del motore tipiche del normale funzionamento delle macchine o estranee alle procedure di prova per l'omologazione UE;

64) «centralina elettronica di controllo»: il dispositivo elettronico del motore che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e usa i dati dai sensori del motore per controllare i parametri del motore;

65) «ricircolo dei gas di scarico» o «EGR»: un dispositivo tecnico che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e riduce le emissioni reincanalando i gas di scarico che sono stati espulsi dalla camera o dalle camere di combustione nel motore per essere miscelati con l'aria in entrata prima o durante la combustione, fatta eccezione per l'impiego della fasatura delle valvole per aumentare la quantità di gas di scarico residui nella camera o nelle camere di combustione che è miscelata con l'aria in entrata prima o durante la combustione;

66) «sistema di post-trattamento dei gas di scarico»: il catalizzatore, il filtro antiparticolato, il sistema deNOx, il sistema combinato deNOx-filtro antiparticolato o qualsiasi altro dispositivo di riduzione delle emissioni, a eccezione del sistema di ricircolo dei gas di scarico e dei turbocompressori, che fa parte del sistema di controllo delle emissioni ma è installato a valle delle valvole di scarico del motore;

67) «manomissione»: la disattivazione, l'adattamento o la modifica del sistema di controllo delle emissioni, compresi eventuali software o altri elementi logici di controllo di tale sistema, che, intenzionalmente o meno, possa causare il deterioramento delle prestazioni del motore in materia di emissioni;

68) «ciclo di prova»: una sequenza di punti di prova aventi ciascuno un regime e una coppia definiti da far seguire al motore in sede di prova in condizioni operative stazionarie o transitorie;

69) «ciclo di prova stazionario»: un ciclo di prova in cui il regime e la coppia del motore sono mantenuti a un insieme limitato di valori nominalmente costanti; le prove in stato stazionario sono prove in modalità discreta o prove con rampe di transizione (RMC);

70) «ciclo di prova transitorio»: un ciclo di prova con una sequenza di valori di regime e coppia normalizzati che variano secondo per secondo nel tempo;

▼B

71) «basamento del motore»: gli spazi delimitati, nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio da condotti interni o esterni, attraverso i quali gas e vapori possono essere emessi;

72) «rigenerazione»: l'evento durante il quale il livello delle emissioni cambia mentre le prestazioni del sistema di post-trattamento dei gas di scarico sono ripristinate secondo i parametri di progettazione e che può essere classificato come rigenerazione continua o rigenerazione non frequente (periodica);

73) «periodo di durabilità delle emissioni» o «PDE»: il numero di ore o, se del caso, la distanza utilizzati per determinare i fattori di deterioramento;

74) «fattori di deterioramento»: la serie di fattori che esprimono il rapporto tra emissioni all'inizio e alla fine del periodo di durabilità delle emissioni;

75) «prova virtuale»: simulazioni al computer, compresi calcoli, realizzate per dimostrare il livello di prestazioni di un motore come ausilio alla presa di decisioni senza ricorrere fisicamente all'uso di un motore.

Articolo 4

Categorie di motori

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti categorie di motori, suddivise nelle sottocategorie specificate nell'allegato I:

1) «categoria NRE»:

   a) motori per macchine mobili non stradali destinate e idonee a spostarsi o a essere spostate, su strada o altrimenti, non esclusi a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, e non inclusi in nessun'altra categoria di cui ai punti da 2 a 10, del presente paragrafo,

   b) motori con una potenza di riferimento inferiore a 560 kW utilizzati al posto di quelli rispondenti alla fase V delle categorie IWP, IWA, RLL o RLR;

2) «categoria NRG»: motori con una potenza di riferimento superiore a 560 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in gruppi elettrogeni; i motori per gruppi elettrogeni diversi da quelli che presentano tali caratteristiche sono inclusi nelle categorie NRE o NRS a seconda delle relative caratteristiche;

3) «categoria NRSh»: motori portatili ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in macchine portatili;

4) «categoria NRS»: motori ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 56 kW e non inclusi nella categoria NRSh;

5) «categoria IWP»:

   a) motori destinati esclusivamente a essere utilizzati su navi per la navigazione interna, per la loro propulsione diretta o indiretta, o destinati alla loro propulsione diretta o indiretta, con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW;

▼B

b) motori utilizzati al posto dei motori della categoria IWA purché rispettino l'articolo 24, paragrafo 8;

6) «categoria IWA»: motori ausiliari da utilizzare esclusivamente su navi della navigazione interna e con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW;

7) «categoria RLL»: motori da utilizzare esclusivamente nelle locomotive, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;

8) «categoria RLR»:

a) motori da utilizzare esclusivamente nelle automotrici, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;

b) motori utilizzati al posto dei motori della fase V della categoria RLL;

9) «categoria SMB»: motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in motoslitte; i motori per motoslitte diversi dai motori ad accensione comandata sono inclusi nella categoria NRE;

10) «categoria ATS»: motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in ATV e SbS; i motori per ATV e SbS diversi dai motori ad accensione comandata sono inclusi nella categoria NRE.

2. Un motore a regime variabile di una particolare categoria può essere utilizzato al posto di un motore a regime costante della stessa categoria.

I motori a regime variabile della categoria IWP utilizzati per il funzionamento a regime costante devono inoltre conformarsi all'articolo 24, paragrafo 7, o all'articolo 24, paragrafo 8, a seconda dei casi.

3. I motori per veicoli ferroviari ausiliari e i motori ausiliari per automotrici e locomotive sono inclusi nelle categorie NRE o NRS in funzione delle loro caratteristiche.

CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 5

Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato conformemente al presente regolamento.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato di cui al paragrafo 1, specificandone i relativi nomi, gli indirizzi postale ed elettronico e i settori di competenza. La Commissione pubblica un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione sul suo sito internet.

▼B

3. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato esclusivamente di:

a) motori provvisti di una valida omologazione UE rilasciata conformemente al presente regolamento, indipendentemente dal fatto che siano già installati su macchine mobili non stradali; e

b) macchine mobili non stradali su cui sono installati i motori di cui alla lettera a).

4. Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato di:

a) motori per motivi connessi ad aspetti di fabbricazione o di funzionamento oggetto del presente regolamento, qualora tali motori ne soddisfino le prescrizioni;

b) macchine mobili non stradali per motivi connessi alle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dei motori installati su tali macchine, qualora tali motori rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento e ne soddisfino le prescrizioni.

5. Gli Stati membri organizzano ed esercitano la vigilanza del mercato e i controlli dei motori sul mercato conformemente al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008.

Articolo 6

Obblighi delle autorità di omologazione

1. Le autorità di omologazione provvedono affinché i costruttori che chiedono un'omologazione UE rispettino il presente regolamento.

2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni UE esclusivamente a tipi di motore o a famiglie di motori che siano conformi al presente regolamento.

3. Le autorità di omologazione rendono pubblico, mediante l'«IMI», un registro di tutti i tipi di motore e delle famiglie di motori per cui omologazioni UE sono state rilasciate, estese o revocate, o relativamente ai quali una domanda di omologazione UE è stata respinta.

Tale registro contiene come minimo le seguenti informazioni:

a) nome e indirizzo del costruttore e nome dell'impresa, se diverso;

b) denominazione commerciale o denominazioni commerciali o, se del caso, marchio o marchi appartenenti al costruttore;

c) designazione dei tipi di motore provvisti di omologazione UE del tipo di motore o, se del caso, di omologazione UE del tipo di famiglia di motori;

d) categoria di motore;

▼B

e) numero di omologazione UE, compreso il numero di eventuali estensioni;

f) data di concessione, proroga, revoca o sospensione dell'omologazione UE; e

g) il contenuto delle sezioni «Informazioni generali sul motore» e «Risultato definitivo relativo alle emissioni» del verbale di prova di cui all'articolo 24, paragrafo 12.

Articolo 7

Obblighi delle autorità di vigilanza del mercato

1. Le autorità di vigilanza del mercato effettuano verifiche documentali e, se del caso, controlli fisici e di laboratorio sui motori, su scala adeguata e sulla base di una percentuale adeguata di campioni. Nel procedere a tali controlli tengono conto di principi consolidati di valutazione del rischio, di eventuali reclami e di eventuali altre informazioni pertinenti.

2. Le autorità di vigilanza del mercato possono imporre agli operatori economici di mettere a disposizione la documentazione e le informazioni che ritengono necessarie ai fini dello svolgimento delle attività delle autorità.

Articolo 8

Obblighi generali dei costruttori

1. I costruttori garantiscono che i propri motori immessi sul mercato sono stati fabbricati e omologati conformemente al presente regolamento.

2. Qualora i costruttori modifichino un motore che è oggetto di omologazione UE in modo tale che esso sia successivamente classificato come appartenente a una categoria o sottocategoria diversa, hanno la responsabilità di garantire che il motore sia conforme alle prescrizioni applicabili a tale categoria o sottocategoria.

Qualora una persona giuridica modifichi un motore in modo tale che non rispetti più i limiti di emissione a esso applicabili secondo la sua categoria o sottocategoria, si ritiene che tale persona abbia la responsabilità di ristabilire il rispetto di tali limiti di emissione.

3. I costruttori sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione UE e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente o meno a tutte le fasi di fabbricazione di un motore.

4. I costruttori si assicurano che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie continui a essere conforme al tipo omologato e onde monitorare le emissioni dei motori in servizio a norma dell'articolo 19.

Si tiene conto, conformemente al capo VI, delle modifiche apportate alla progettazione o alle caratteristiche di un tipo di motore e delle modifiche delle prescrizioni a cui un tipo di motore è dichiarato conforme.

▼B

5. Oltre alla marcatura regolamentare di cui all'articolo 32, i costruttori appongono sui motori che hanno costruito e che hanno immesso sul mercato, oppure, ove ciò non sia possibile, in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo nell'Unione presso il quale possono essere contattati.

6. Su richiesta motivata, i costruttori forniscono all'OEM un duplicato della marcatura regolamentare di cui all'articolo 15, paragrafo 4.

7. I costruttori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo e al capo III.

8. I costruttori tengono a disposizione delle autorità di omologazione, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato di un motore, la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e, se del caso, una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31.

9. I costruttori forniscono alle autorità nazionali, su richiesta motivata e per il tramite dell'autorità di omologazione, una copia della scheda di omologazione UE di un motore. Tale copia è redatta in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'autorità nazionale richiedente.

10. Ai fini dell'omologazione UE dei motori, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione che li rappresenti nei loro rapporti con l'autorità di omologazione.

11. Ai fini della vigilanza del mercato, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione, che può essere lo stesso di cui al paragrafo 10.

Articolo 9

Obblighi dei costruttori in relazione ai motori non conformi

1. Un costruttore che ha motivo di credere o ritiene che uno dei suoi motori immessi sul mercato non sia conforme al presente regolamento avvia immediatamente un'indagine sulle cause della presunta non conformità e sulla probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati dell'indagine, il costruttore adotta misure correttive per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

▼B

Il costruttore informa immediatamente dell'indagine l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE, fornendo i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e alle eventuali misure correttive adottate.

2. In deroga al paragrafo 1, un costruttore non è tenuto ad adottare misure correttive in merito a un motore che non è conforme al presente regolamento in conseguenza di modifiche da esso non autorizzate e apportate dopo che il motore è stato immesso sul mercato.

Articolo 10

Obblighi dei rappresentanti dei costruttori per la vigilanza del mercato

Come minimo, i rappresentanti dei costruttori incaricati della vigilanza del mercato eseguono i seguenti compiti, che sono specificati nel mandato scritto ricevuto dal costruttore:

a) garantire che la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, e, se del caso, una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31, possano essere messi a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni successivi all'immissione sul mercato di un motore;

b) fornire all'autorità di omologazione, su richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un motore;

c) cooperare con le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato, su loro richiesta, riguardo a qualsiasi azione intrapresa nell'ambito del mandato.

Articolo 11

Obblighi generali degli importatori

1. Gli importatori immettono sul mercato solo motori conformi che hanno ottenuto l'omologazione UE.

2. Prima di immettere sul mercato un motore al quale è stata rilasciata l'omologazione UE, gli importatori si accertano che:

a) esistano la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1;

b) il motore rechi la marcatura regolamentare di cui all'articolo 32;

c) il motore ottemperi alle prescrizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 5.

3. Per i dieci anni successivi all'immissione del motore sul mercato gli importatori, se del caso, tengono a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 31 e si assicurano che la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 23, paragrafo 1, siano messi, su richiesta, a disposizione di tali autorità.

▼B

4. Gli importatori indicano sul motore, oppure, ove ciò non sia possibile, in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo presso il quale possono essere contattati.

5. Gli importatori si assicurano che il motore sia accompagnato dalle informazioni e istruzioni di cui all'articolo 43.

6. Gli importatori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo o al capo III.

7. Gli importatori forniscono a un'autorità nazionale richiedente, su richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità di un motore. Tali informazioni e documentazione sono redatte in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'autorità nazionale richiedente.

Articolo 12

Obblighi degli importatori in relazione ai motori non conformi

1. Un importatore che ritiene o ha motivo di credere che un motore non sia conforme al presente regolamento e, in particolare, alla sua omologazione UE, non immette il motore sul mercato fintanto che non sia stato reso conforme.

L'importatore ne informa senza indebiti ritardi il costruttore, le autorità di vigilanza del mercato, nonché l'autorità di omologazione che ne ha rilasciato l'omologazione UE.

2. Un importatore che ha motivo di credere o ritiene che un motore che ha immesso sul mercato non sia conforme al presente regolamento avvia immediatamente un'indagine sulle cause della sospetta mancata conformità e stabilisce la probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati della sua indagine, l'importatore adotta misure correttive e ne informa il costruttore per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

Articolo 13

Obblighi generali dei distributori

1. Quando mettono un motore a disposizione sul mercato, i distributori applicano scrupolosamente le prescrizioni del presente regolamento.

2. Prima di metterlo a disposizione sul mercato, i distributori verificano che:

a) il costruttore abbia rispettato l'articolo 8, paragrafo 5;

b) se del caso, l'importatore abbia rispettato l'articolo 11, paragrafi 2 e 4;

▼B

c) il motore rechi la marcatura regolamentare di cui all'articolo 32;

d) le informazioni e istruzioni di cui all'articolo 43 siano disponibili in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'OEM.

3. I distributori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al presente capo o al capo III.

4. I distributori si assicurano, su richiesta motivata, che il costruttore fornisca all'autorità nazionale richiedente la documentazione di cui all'articolo 8, paragrafo 8, o che l'importatore fornisca a tale autorità la documentazione di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

Articolo 14

Obblighi dei distributori in relazione ai motori non conformi

1. Un distributore che ha motivo di credere o ritiene che un motore non sia conforme al presente regolamento non mette il motore a disposizione sul mercato fintanto che non sia stato reso conforme.

2. Il distributore informa il costruttore o il suo rappresentante se ha motivo di credere o ritiene che un motore che ha messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento per garantire che siano adottate le misure correttive necessarie per rendere conformi i motori in produzione al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, conformemente all'articolo 9 o 12.

Articolo 15

Obblighi degli OEM in relazione all'installazione dei motori

1. Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori ai quali è stata rilasciata l'omologazione UE conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore ai sensi dell'articolo 43, paragrafo 2, e in modo da non incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante.

2. Gli OEM che non seguono le istruzioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo o che modificano un motore nel corso della sua installazione su macchina mobile non stradale in modo da incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante sono considerati costruttori ai fini del presente regolamento e, in particolare, sono soggetti agli obblighi stabiliti agli articoli 8 e 9.

3. Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori alle quali è stata rilasciata l'omologazione UE solo in conformità dei tipi di utilizzo esclusivo di cui all'articolo 4.

▼B

4. Qualora la marcatura regolamentare del motore di cui all'articolo 32 non sia visibile senza rimuovere delle parti, l'OEM appone in maniera visibile sulla macchina mobile non stradale un duplicato della marcatura di cui al suddetto articolo e all'atto di esecuzione pertinente, fornito dal costruttore.

5. Qualora una macchina mobile non stradale sulla quale è installato un motore di transizione sia immessa sul mercato conformemente all'articolo 58, paragrafo 5, l'OEM indica la data di produzione della macchina mobile non stradale quale parte della marcatura sulla macchina;

6. Qualora un costruttore consegni a un OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico, conformemente all'articolo 34, paragrafo 3, l'OEM, se del caso, fornisce al costruttore informazioni relative all'assemblaggio del motore e del suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.

Articolo 16

Applicazione degli obblighi dei costruttori agli importatori e ai distributori

Un importatore o un distributore che mettono a disposizione sul mercato un motore con il proprio nome o marchio, oppure che modificano tale motore in modo tale da poterne compromettere la conformità alle prescrizioni applicabili, sono considerati costruttori ai fini del presente regolamento e, in particolare, sono soggetti agli obblighi stabiliti agli articoli 8 e 9.

Articolo 17

Obbligo di notifica per gli operatori economici e gli OEM

Gli operatori economici e gli OEM comunicano, su richiesta, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di immissione sul mercato il nominativo di:

a) qualsiasi operatore economico che abbia fornito loro un motore;

b) qualsiasi operatore economico o, se individuabile, qualsiasi OEM cui essi abbiano fornito un motore.

CAPO III

PRESCRIZIONI FONDAMENTALI

Articolo 18

Prescrizioni sulle emissioni di gas di scarico per l'omologazione UE

1. I costruttori si assicurano che i tipi di motore e le famiglie di motori siano progettati, fabbricati e assemblati in modo tale da rispettare le prescrizioni di cui al capo II e al presente capo.

2. A decorrere dalle date di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III, i tipi di motore e le famiglie di motori non superano i valori limite delle emissioni di gas di scarico designati come fase V e di cui all'allegato II.

▼B

Allorché, conformemente ai parametri per la definizione della famiglia di motori stabiliti nell'atto di esecuzione pertinente, una famiglia di motori copra più di un intervallo di potenza, il motore capostipite (ai fini dell'omologazione UE) e tutti i tipi di motore che appartengono alla stessa famiglia (ai fini della conformità della produzione), per quanto riguarda gli intervalli di potenza applicabili:

a) soddisfano i valori limite di emissione più rigorosi;

b) sono sottoposti a prova servendosi dei cicli di prova che corrispondono ai valori limite di emissione più rigorosi;

c) sono subordinati alla prima delle date applicabili ai fini dell'omologazione UE e dell'immissione sul mercato di cui all'allegato III.

3. Le emissioni dei gas di scarico dei tipi di motore e delle famiglie di motori sono misurate sulla base dei cicli di prova di cui all'articolo 24 e in conformità dell'articolo 25.

4. I tipi di motore e le famiglie di motori sono progettati e muniti di strategie di controllo delle emissioni in modo da prevenire per quanto possibile eventuali manomissioni. È proibito l'impiego di strategie di manomissione.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i dettagli per i parametri da utilizzare per la definizione dei tipi di motore e delle famiglie di motori, compresi i relativi modi di funzionamento, e i dettagli tecnici volti a impedire manomissioni di cui al paragrafo 4 del presente articolo. Entro il 31 dicembre 2016, tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 19

Monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio

1. Le emissioni di inquinanti gassosi provenienti da motori appartenenti a tipi di motore o famiglie di motori della fase V per le emissioni, che sono stati omologati a norma del presente regolamento, sono monitorate sottoponendo a prova i motori in servizio installati su macchine mobili non stradali e impiegate in cicli di funzionamento normale. Tali prove sono eseguite, sotto la responsabilità del costruttore e conformemente alle prescrizioni dell'autorità di omologazione, su motori che sono stati correttamente sottoposti a manutenzione, in ottemperanza alle disposizioni relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati per le diverse categorie di motori.

La Commissione avvia programmi pilota al fine di sviluppare adeguate procedure di prova per le categorie e le sottocategorie di motori per le quali tali procedure di prova non esistono.

La Commissione avvia programmi di monitoraggio per ciascuna categoria di motori per determinare in quale misura le emissioni misurate nel ciclo di prova corrispondano alle emissioni misurate durante l'effettivo funzionamento. Tali programmi e i relativi risultati sono presentati annualmente agli Stati membri e successivamente comunicati al pubblico.

▼B

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 al fine di integrare il presente regolamento con le modalità dettagliate relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

CAPO IV

PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 20

Domanda di omologazione

1. I costruttori presentano una domanda distinta di omologazione UE per ogni tipo di motore o di famiglia di motori all'autorità di omologazione di uno Stato membro e ciascuna domanda è accompagnata dalla documentazione informativa di cui all'articolo 21. Per un determinato tipo di motore o, ove applicabile, una determinata famiglia di motori si presenta una sola domanda e a una sola autorità di omologazione.

2. I costruttori mettono a disposizione del servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove di omologazione UE un motore conforme al tipo di motore o, nel caso di una famiglia di motori, alle caratteristiche del motore capostipite descritte nella documentazione informativa di cui all'articolo 21.

3. Nel caso di una domanda di omologazione UE di una famiglia di motori, se l'autorità di omologazione stabilisce che, riguardo al motore capostipite scelto di cui al paragrafo 2 del presente articolo, la domanda trasmessa non rappresenta perfettamente la famiglia di motori descritta nella documentazione informativa di cui all'articolo 21, i costruttori mettono a disposizione un motore capostipite alternativo e, se necessario, un motore capostipite supplementare considerato rappresentativo della famiglia di motori dall'autorità di omologazione.

4. Entro un mese dall'inizio della produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati, i costruttori presentano il piano iniziale per il monitoraggio dei motori in servizio all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di quel tipo di motore o, ove applicabile, di una famiglia di motori.

Articolo 21

Fascicolo informativo

1. Il richiedente trasmette all'autorità di omologazione un fascicolo informativo che comprende:

a) una scheda informativa, compreso un elenco di carburanti di riferimento e, ove richiesto dal costruttore, altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati di cui all'articolo 25, paragrafo 2, e descritti conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 25, paragrafo 4 («scheda informativa»);

b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti in relazione al tipo di motore o, ove applicabile, al motore capostipite;

▼B

c) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nel contesto della procedura di presentazione di una domanda di omologazione UE.

2. La documentazione informativa può essere fornita in formato cartaceo o elettronico accettato dal servizio tecnico e dall'autorità di omologazione.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono il modello della scheda informativa e della documentazione informativa. Tali atti di esecuzione sono adottati, entro il 31 dicembre 2016, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

CAPO V

ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 22

Disposizioni generali

1. L'autorità di omologazione cui perviene la domanda rilascia l'omologazione UE a tutti i tipi di motore o a tutte le famiglie di motori che rispettino ciascuno dei seguenti elementi:

a) i dati contenuti nella documentazione informativa;

b) le prescrizioni del presente regolamento e, in particolare ala conformità delle modalità di produzione di cui all'articolo 26.

2. Nel caso in cui un motore rispetti le prescrizioni specificate nel presente regolamento, le autorità di omologazione non impongono alcun ulteriore requisito di omologazione UE riguardo alle emissioni di gas di scarico per le macchine mobili non stradali sulle quali sia installato tale motore.

3. Dopo le date per l'omologazione UE dei motori di cui all'allegato III per ciascuna sottocategoria di motori, le autorità di omologazione non rilasciano l'omologazione UE a un tipo di motore o a una famiglia di motori che non rispettano le prescrizioni di cui al presente regolamento.

4. Le schede di omologazione UE sono numerate secondo un sistema armonizzato che deve essere stabilito dalla Commissione.

5. Mediante l'IMI, l'autorità di omologazione:

a) mette a disposizione delle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco delle omologazioni UE che ha rilasciato, o, ove applicabile, esteso entro un mese dal rilascio della relativa scheda di omologazione UE;

b) mette senza ritardo a disposizione delle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco delle omologazioni UE che ha rifiutato di rilasciare o ha revocato, unitamente alle motivazioni di tali decisioni;

▼B

c) entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, trasmette a tale autorità di omologazione una copia della scheda di omologazione UE del tipo di motore o della famiglia di motori, se tale scheda esiste, unitamente al fascicolo di omologazione di cui al paragrafo 6 per ciascun tipo di motore o ciascuna famiglia di motori per i quali ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione UE.

6. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, il verbale di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni («fascicolo di omologazione»).

Il fascicolo di omologazione contiene un indice che ne elenca il contenuto, dandogli un'adeguata numerazione o contrassegnandolo in modo tale da individuare chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento, così da procedere a una registrazione delle fasi successive della procedura di omologazione UE, in particolare delle date delle revisioni e degli aggiornamenti.

L'autorità di omologazione assicura che le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione siano disponibili per un periodo di almeno 25 anni dopo la fine della validità dell'omologazione UE in parola.

7. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano:

a) il metodo di creazione del sistema di numerazione armonizzato di cui al paragrafo 4;

b) i modelli e la struttura dei dati per lo scambio di dati di cui al paragrafo 5.

Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 23

Disposizioni particolari riguardanti la scheda di omologazione UE

1. La scheda di omologazione UE comprende i seguenti allegati:

a) il fascicolo di omologazione;

b) ove applicabile, i nomi e i campioni di firma delle persone autorizzate a firmare dichiarazioni di conformità di cui all'articolo 31 e un'indicazione relativa alla posizione rivestita nell'impresa.

2. La Commissione elabora un modello di scheda di omologazione UE.

3. Per ogni tipo di motore o famiglia di motori che sono stati omologati, l'autorità di omologazione:

a) completa tutte le pertinenti parti della scheda di omologazione UE e allega il verbale di prova;

b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;

▼B

c) rilascia senza indugio al richiedente la scheda compilata, completa degli allegati.

4. Se un'omologazione UE, conformemente all'articolo 35, è stata oggetto di restrizioni di validità o se il tipo di motore o la famiglia di motori sono stati esentati da talune prescrizioni del presente regolamento, la scheda di omologazione UE specifica tali restrizioni o deroghe.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello della scheda di omologazione UE di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 24

Prove prescritte per l'omologazione UE

1. La conformità alle prescrizioni tecniche specificate nel presente regolamento è dimostrata attraverso prove adeguate, eseguite da servizi tecnici designati. Le procedure di misurazione e di prova e le attrezzature e gli strumenti specifici per l'esecuzione di tali prove sono precisati all'articolo 25.

2. Il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di motori richiesto dai pertinenti atti delegati per lo svolgimento delle prove prescritte.

3. Le prove prescritte sono eseguite su motori che siano rappresentativi del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori da omologare.

In deroga al primo comma, il costruttore può, d'accordo con l'autorità di omologazione, selezionare un motore che, pur non essendo rappresentativo del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori da omologare, combini alcune delle caratteristiche più sfavorevoli con riguardo al livello di prestazione richiesto. Per facilitare le decisioni nel corso del processo di selezione possono essere utilizzati metodi di prova virtuali.

4. Ai fini dell'esecuzione delle prove di omologazione UE, i cicli di prova applicabili sono quelli specificati nell'allegato IV. I cicli di prova applicabili a ciascun tipo di motore incluso nell'omologazione UE sono indicati nella scheda informativa.

5. Un motore che sia rappresentativo del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori o un motore selezionato conformemente al paragrafo 3, secondo comma, è testato su un dinamometro servendosi del ciclo di prova in regime stazionario non stradale applicabile individuato nelle tabelle da IV-1 a IV-10 dell'allegato IV. Il costruttore può scegliere se eseguire tale prova utilizzando il

▼B

metodo di prova in modalità discreta o con rampe di transizione. Tranne nei casi di cui ai paragrafi 7 e 8, un motore a regime variabile di una particolare categoria utilizzato in funzionamento a regime costante della stessa categoria non necessita di essere sottoposto a prova usando il ciclo di prova stazionario a regime costante applicabile.

6. Nel caso di un motore a regime costante provvisto di dispositivo regolabile su un'altra velocità, le prescrizioni del paragrafo 5 sono rispettate a ogni regime costante applicabile e la scheda informativa indica le velocità che si applicano per ciascun tipo di motore.

7. Nel caso di un motore di categoria IWP destinato a essere utilizzato sia a regime variabile che a regime costante, le prescrizioni del paragrafo 5 sono soddisfatte separatamente per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile e la scheda informativa indica ciascun ciclo di prova stazionario rispetto al quale tali prescrizioni sono soddisfatte.

8. Nel caso di un motore di categoria IWP destinato a essere utilizzato al posto di un motore della categoria IWA conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, le prescrizioni del paragrafo 5 del presente articolo sono soddisfatte per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile stabilito nelle tabelle IV-5 e IV-6 dell'allegato IV e la scheda informativa indica ciascun ciclo di prova stazionario rispetto al quale tali prescrizioni sono soddisfatte.

9. Fatta eccezione per i motori omologati ai sensi dell'articolo 34, paragrafi 5 e 6, i motori a regime variabile della categoria NRE con una potenza netta pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5 del presente articolo, sono provati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-11 dell'allegato IV.

10. I motori delle sottocategorie NRS-v-2b e NRS-v-3 con una velocità massima pari o inferiore a 3 400 giri al minuto, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5, sono provati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-12 dell'allegato IV.

11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integri il presente regolamento stabilendo le specifiche tecniche dettagliate e le caratteristiche dei cicli di prova stazionari e transitori di cui al presente articolo, compreso il relativo metodo per determinare le regolazioni di carico e velocità del motore. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

12. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato unico della relazione della prova richiesta per l'omologazione UE. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

▼B

Articolo 25

Esecuzione delle misurazioni e delle prove per l'omologazione UE

1. I risultati finali delle prove delle emissioni di gas di scarico per i motori oggetto del presente regolamento sono calcolati applicando quanto segue ai risultati delle prove di laboratorio:

a) le emissioni di gas dal basamento, ove richiesto dal paragrafo 3 e non ancora incluso nella misurazione di laboratorio;

b) eventuali coefficienti di aggiustamento necessari, ove richiesto dal paragrafo 3 e nel caso in cui il motore comprenda un sistema di post-trattamento dei gas di scarico;

c) rispetto a tutti i motori, i fattori di deterioramento appropriati ai periodi di durabilità delle emissioni specificati nell'allegato V.

2. La prova di un tipo di motore o di una famiglia di motori intesa a stabilire se soddisfa i limiti di emissione stabiliti dal presente regolamento è effettuata utilizzando i seguenti carburanti di riferimento o combinazioni di carburanti appropriati:

a) gasolio;

b) benzina;

c) miscela benzina/gasolio per i motori a due tempi ad accensione comandata;

d) gas naturale/biometano;

e) gas di petrolio liquefatti (GPL);

f) etanolo.

Il tipo di motore o la famiglia di motori rispettano inoltre i limiti di emissione dei gas di scarico stabiliti nel presente regolamento per quanto riguarda gli altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati inclusi da un costruttore in una domanda di omologazione UE e descritti nella documentazione informativa.

3. Per quanto riguarda l'esecuzione delle prove e delle misurazioni, devono essere soddisfatte le prescrizioni tecniche per quanto riguarda:

a) apparecchi e procedure per l'esecuzione delle prove;

b) apparecchi e procedure per la misurazione delle emissioni e il campionamento;

c) metodi di valutazione dei dati e calcoli;

d) metodo per la determinazione dei fattori di deterioramento;

e) riguardo ai motori nelle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB e ATS che rispettano i limiti di emissioni della fase V specificati nell'allegato II:

   i) metodi per tenere in considerazione le emissioni di gas dal basamento;

▼B

ii) metodi per determinare e tenere in considerazione la rigenerazione continua o periodica dei sistemi di post-trattamento dei gas di scarico;

f) in relazione ai motori a controllo elettronico nelle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLL e RLR che rispettano i limiti di emissioni della fase V specificati nell'allegato II e che utilizzano il controllo elettronico per determinare sia la quantità sia i tempi di iniezione del carburante o che utilizzano il controllo elettronico per attivare, disattivare o modulare il sistema di controllo delle emissioni usato per ridurre gli NO_x:

i) strategie di controllo delle emissioni, compresa la documentazione necessaria per dimostrare tali strategie;

ii) misure di controllo degli NO_x, compreso il metodo usato per dimostrare tali misure di controllo;

iii) superficie associata al pertinente ciclo di prova in regime stazionario non stradale in cui sia controllato l'ammontare di cui le emissioni sono autorizzate a superare i limiti di emissione stabiliti nell'allegato II;

iv) selezione da parte del servizio tecnico di ulteriori punti di misurazione all'interno della superficie di controllo durante la prova al banco.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando:

a) la metodologia per adeguare i risultati delle prove di laboratorio delle emissioni al fine di includere i fattori di deterioramento di cui al paragrafo 1, lettera c);

b) le caratteristiche tecniche dei carburanti di riferimento di cui al paragrafo 2 e, ove applicabile, alle prescrizioni per la descrizione di altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati descritti nella documentazione informativa;

c) le prescrizioni tecniche dettagliate e alle caratteristiche per l'esecuzione delle misurazioni e delle prove di cui al paragrafo 3;

d) il metodo usato per misurare il numero di particelle, tenendo conto delle specifiche previste nella serie 06 del regolamento UNECE n. 49;

e) lle prescrizioni tecniche dettagliate applicabili alle prove su motori a doppia alimentazione o su motori monocarburante alimentati a gas di cui all'allegato II.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

▼B

Articolo 26

Conformità delle modalità di produzione

1. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che siano state predisposte modalità atte a garantire la conformità dei motori in produzione al tipo omologato relativamente alle prescrizioni del presente regolamento.

2. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare che le dichiarazioni di conformità rilasciate dal costruttore siano conformi all'articolo 31.

3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie, in relazione a tale omologazione UE, ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le modalità di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano tuttora adeguate a garantire che i motori in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato e che le dichiarazioni di conformità, ove applicabile, continueranno a ottemperare all'articolo 31.

4. Per accertare la conformità di un motore al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE può effettuare, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi i suoi impianti di produzione, tutti i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.

5. Qualora un'autorità che ha rilasciato un'omologazione UE accerti che le modalità di cui al paragrafo 1 non sono applicate, divergono in misura significativa dalle modalità concordate di cui al paragrafo 1, hanno cessato di essere applicate o non sono più ritenute adeguate, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura per la conformità della produzione sia seguita correttamente oppure revoca l'omologazione UE.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento stabilendo le misure dettagliate che le autorità di omologazione devono adottare e le procedure che esse devono seguire per assicurarsi che i motori in produzione siano conformi al tipo omologato. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

CAPO VI

MODIFICHE E VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI UE

Articolo 27

Disposizioni generali

1. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di qualsiasi modifica dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione.

▼B

Nel caso di una tale modifica le autorità di omologazione decide quale tra le procedure stabilite all'articolo 28 occorre seguire.

Se necessario l'autorità di omologazione può decidere, previa consultazione del costruttore, che occorre rilasciare una nuova omologazione UE.

2. La domanda di modifica di un'omologazione UE è presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE originaria.

3. Se l'autorità di omologazione ritiene che, per apportare una modifica, sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, ne informa il costruttore.

Le procedure di cui all'articolo 28 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni dell'omologazione UE continuano a essere soddisfatte.

Articolo 28

Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE

1. Qualora i dati contenuti nel fascicolo di omologazione siano stati cambiati senza che sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, tale modifica è definita una «revisione».

Nel caso di una tale revisione, l'autorità di omologazione, senza ritardi ingiustificati, rivede le pagine pertinenti del fascicolo di omologazione, indicando chiaramente su di esse la natura della modifica, e dichiara altresì la data della revisione e include un indice corretto del fascicolo di omologazione. È considerata conforme alla prescrizione di cui al presente comma una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.

2. Una modifica di cui al paragrafo 1 è definita una «estensione» qualora i dati registrati nel fascicolo di omologazione siano stati cambiati e si verifichi uno dei casi seguenti:

a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;

b) le informazioni contenute nella scheda di omologazione UE, ad eccezione dei suoi allegati, sono cambiate;

c) al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati si applica una nuova prescrizione di cui al presente regolamento o in un atto delegato o di esecuzione adottato a norma del presente regolamento.

In caso di estensione, l'autorità di omologazione mette a punto una scheda di omologazione UE aggiornata, contrassegnata da un numero di estensione progressivo a seconda del numero di estensioni successive precedentemente rilasciate. Tale scheda di omologazione UE riporta chiaramente il motivo e la data dell'estensione.

▼B

3. Ogni volta che sono modificate pagine del fascicolo di omologazione o è messa a punto una versione consolidata e aggiornata, è modificato di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione accluso alla scheda di omologazione UE, indicando la data dell'estensione o della revisione più recenti o del più recente consolidamento della versione aggiornata.

4. Non è richiesta la modifica dell'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori se una nuova prescrizione di cui al paragrafo 2, lettera c), è irrilevante dal punto di vista tecnico per quel tipo di motore o famiglia di motori riguardo alle prestazioni in termini di emissioni.

Articolo 29

Rilascio e notifica di modifiche

1. In caso di estensione di un'omologazione UE, l'autorità di omologazione rilascia al richiedente, senza ritardi ingiustificati, la scheda di omologazione UE aggiornata di cui all'articolo 28, paragrafo 1, secondo comma, compresi i suoi allegati e l'indice del fascicolo di omologazione.

2. In caso di revisione di un'omologazione UE, l'autorità di omologazione rilascia senza ritardi ingiustificati al richiedente, a seconda dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione, di cui all'articolo 28, paragrafo 2, secondo comma.

3. L'autorità di omologazione, mediante l'IMI, notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le modifiche apportate alle omologazioni UE in conformità dell'articolo 22, paragrafo 5.

Articolo 30

Validità dell'omologazione UE

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.

2. La validità dell'omologazione UE di un motore cessa nei casi seguenti:

a) qualora nuove prescrizioni applicabili al tipo di motore o, se del caso, alla famiglia di motori omologati diventino obbligatorie per la sua immissione sul mercato e non sia possibile prorogare o rivedere di conseguenza l'omologazione UE;

b) qualora la produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati cessi in modo definitivo e volontario;

c) qualora la validità dell'omologazione UE scada a causa di una restrizione conformemente all'articolo 35, paragrafo 3;

d) qualora l'omologazione UE sia stata revocata in applicazione dell'articolo 26, paragrafo 5, dell'articolo 39, paragrafo 1, o dell'articolo 40, paragrafo 3.

▼B

3. Qualora le condizioni per la validità di un'omologazione UE non siano più soddisfatte per quanto concerne soltanto un tipo di motore all'interno di una famiglia di motori, l'omologazione UE della famiglia di motori in questione diventa invalida limitatamente a tale specifico tipo di motore.

4. Qualora la produzione di un tipo di motore o, se del caso, di una famiglia di motori cessi definitivamente, il costruttore informa della cessazione l'autorità che ha rilasciato la relativa omologazione UE.

Entro un mese dal ricevimento di tale comunicazione, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per il tipo di motore o per la famiglia di motori ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri.

5. Fatto salvo il paragrafo 4, se la validità dell'omologazione UE di un tipo di motore o, se del caso, di una famiglia di motori sta per scadere, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato la relativa omologazione UE.

In tal caso, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti.

Tale comunicazione precisa, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultimo motore prodotto.

6. Le prescrizioni della comunicazione di cui ai paragrafi 4 e 5 si considerano soddisfatte se sono state caricate le pertinenti informazioni sull' IMI.

CAPO VII

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ E MARCATURA

Articolo 31

Dichiarazione di conformità

1. Il costruttore, nella sua veste di titolare di un'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori, rilascia una dichiarazione di conformità («dichiarazione di conformità») a corredo dei motori che sono immessi sul mercato, sulla base di:

a) una deroga di cui all'articolo 34, paragrafi 2, 4, 5, 6, 7 o 8, all'articolo 35, paragrafo 4; oppure

b) una disposizione transitoria di cui all'articolo 58, paragrafo 9, 10 o 11.

La dichiarazione di conformità specifica le caratteristiche e le restrizioni particolari che si devono applicare al motore, è rilasciata gratuitamente insieme al motore e, se del caso, accompagna la macchina mobile non stradale su cui è installato tale motore. Il rilascio della dichiarazione non è subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore. La dichiarazione di conformità può altresì essere rilasciata sotto forma di un file elettronico sicuro.

▼B

Per un periodo di dieci anni dalla data di fabbricazione del motore, il costruttore rilascia, su richiesta dell'utilizzatore finale, un duplicato della dichiarazione di conformità dietro pagamento di un importo non superiore al costo del rilascio. Su tale duplicato della dichiarazione di conformità è chiaramente visibile la scritta «duplicato».

2. La dichiarazione di conformità è redatta in almeno una delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

Ogni Stato membro può chiedere al costruttore che la dichiarazione di conformità sia tradotta nella propria o nelle proprie lingue ufficiali.

3. La persona o le persone autorizzate a firmare le dichiarazioni di conformità appartengono all'organizzazione del costruttore e sono debitamente autorizzate dalla direzione di tale organizzazione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la fabbricazione o la conformità della produzione del motore.

4. La dichiarazione di conformità è compilata in ogni sua parte e non prevede restrizioni all'uso del motore che non siano contemplate nel presente regolamento.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello della dichiarazione di conformità, comprese le caratteristiche intese a evitare contraffazioni e che consentano la verifica del file elettronico sicuro. A tal fine, gli atti di esecuzione specificano le caratteristiche di sicurezza utilizzate per proteggere la dichiarazione di conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 32

Marcatura regolamentare dei motori

1. Il costruttore appone una marcatura su ogni motore fabbricato in conformità al tipo omologato («marcatura regolamentare»).

2. Nei confronti dei seguenti motori, la marcatura regolamentare include informazioni supplementari indicanti che il motore è oggetto dell'esenzione o disposizione transitoria pertinente:

a) i motori destinati a essere esportati in paesi terzi conformemente all'articolo 34, paragrafo 1, che sono fabbricati nell'Unione o al di fuori dell'Unione e installati successivamente su macchine mobili non stradali nell'Unione;

b) i motori immessi sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafi 2, 5, 6 o 8;

c) i motori immessi temporaneamente sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafo 4;

▼B

d) i motori di transizione immessi sul mercato a norma dell'articolo 58, paragrafo 5;

e) i motori di ricambio immessi sul mercato a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, dell'articolo 58, paragrafi 10 o 11.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello per la marcatura regolamentare, comprese le informazioni essenziali obbligatorie necessarie quando il motore esce dalla linea di produzione, le informazioni essenziali obbligatorie necessarie quando il motore è immesso sul mercato e, se del caso, le informazioni supplementari di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 33

Marcatura temporanea dei motori

1. Il costruttore appone una marcatura temporanea su ogni motore che è fabbricato in conformità con il tipo omologato e che è immesso sul mercato sulla base dell'articolo 34, paragrafo 3.

2. Un motore che non è ancora in conformità con il tipo omologato e che è consegnato al costruttore di tale motore reca soltanto una marcatura temporanea.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il modello per le marcature temporanee di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, comprese le informazioni essenziali obbligatorie che devono essere riportate su di esse. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

CAPO VIII

DEROGHE

Articolo 34

Deroghe generali

1. Fatta eccezione per quanto riguarda l'articolo 32, paragrafo 2, lettera a), i motori destinati a essere esportati in paesi terzi non sono soggetti al presente regolamento.

2. Fatta eccezione per quanto riguarda l'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), i motori destinati a essere utilizzati dalle forze armate non sono soggetti al presente regolamento.

Ai fini del presente paragrafo, i servizi antincendio, i servizi di difesa civile, le forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e i servizi medici di emergenza non sono considerati parte delle forze armate.

3. Fatto salvo l'articolo 32, e con l'approvazione dell'OEM, un costruttore può consegnare a tale OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.

▼B

4. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, gli Stati membri autorizzano l'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE ai sensi del presente regolamento.

5. In deroga all'articolo 18, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 3, gli Stati membri rilasciano l'omologazione UE e autorizzano l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione di inquinanti gassosi e di particolato inquinante per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su una macchina mobile non stradale da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, quale definita nell'articolo 2, punto 5), della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

6. In deroga all'articolo 18, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 3, gli Stati possono, su richiesta, rilasciare l'omologazione UE e autorizzare l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione gassosa e di particolato per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su macchine mobili non stradali utilizzate esclusivamente per la messa a mare e il recupero di imbarcazioni di salvataggio da parte di un servizio di soccorso nazionale.

7. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e dell'articolo 18, paragrafo 2, relativamente ai motori delle categorie RLL o RLR e immessi sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011 o anteriormente a tale data, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori di ricambio, se l'autorità di omologazione, previo esame, riconosce e conclude che l'installazione di un motore che rispetti i limiti di emissione applicabili stabiliti nell'allegato II, tabelle II-7 e II-8, comporterebbe significative difficoltà tecniche. In tal caso, i motori di ricambio rispettano i limiti di emissione che avrebbero dovuto soddisfare per essere immessi sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011, o rispettano i limiti di emissione più rigorosi.

Rispetto ai motori nelle categorie RLL e RLR che sono stati immessi sul mercato dell'Unione successivamente al 31 dicembre 2011, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori di ricambio che rispettano i limiti di emissione originariamente imposti al motore da sostituire al momento dell'immissione sul mercato dell'Unione.

8. Rispetto ai motori nelle categorie RLL o RLR, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori che rispettano i più recenti limiti di emissione applicabili nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016, purché:

a) tali motori facciano parte di un progetto che sia in fase avanzata di sviluppo il 6 ottobre 2016, quale definito nella direttiva 2008/57/CE; e

b) l'uso di motori che rispettano i limiti di emissione applicabili stabiliti nelle tabelle II-7 o II-8 dell'allegato II comporti costi sproporzionati.

([1]) Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 309).

▼B

Entro il 17 settembre 2017, ciascuno Stato membro comunica alla Commissione l'elenco di tali progetti.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 al fine di integrare il presente regolamento con le specifiche tecniche dettagliate e le condizioni relative:

a) alla consegna di un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico da parte di un costruttore a un OEM, come specificato al paragrafo 3;

b) all'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE ai sensi del presente regolamento, come specificato al paragrafo 4;

c) al rilascio dell'omologazione UE e all'autorizzazione all'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione di inquinanti gassosi e di particolato inquinante per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, come specificato ai paragrafi 5 e 6.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

Articolo 35

Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni

1. Un costruttore può chiedere un'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori comprendenti nuove tecnologie o nuove concezioni che in conseguenza di tali nuove tecnologie o nuove concezioni è incompatibile con una o più prescrizioni del presente regolamento.

2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione UE di cui al paragrafo 1 se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) la domanda specifica i motivi per cui le nuove tecnologie o le nuove concezioni rendono il tipo di motore o la famiglia di motori incompatibili con una o più prescrizioni del presente regolamento;

b) la domanda descrive le implicazioni per l'ambiente delle nuove tecnologie o delle nuove concezioni e le misure adottate per garantire un livello di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello previsto dalle prescrizioni del presente regolamento alle quali si chiede di derogare;

c) sono presentati descrizioni e risultati delle prove in grado di dimostrare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.

3. Il rilascio dell'omologazione UE di cui al paragrafo 1 è subordinato all'autorizzazione della Commissione.

▼B

Se del caso, l'autorizzazione della Commissione specifica eventuali restrizioni cui è sottoposta.

L'autorizzazione è accordata sotto forma di atto di esecuzione.

4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione ai sensi del paragrafo 3, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE provvisoria valida:

a) solo sul territorio di tale Stato membro;

b) solo relativamente a un tipo di motore o famiglia di motori oggetto della deroga richiesta; e

c) per almeno 36 mesi.

Qualora sia rilasciata un'omologazione UE provvisoria, l'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la limitata validità territoriale di tale omologazione UE provvisoria risultano evidenti dall'intestazione della scheda di omologazione UE e da quella della corrispondente dichiarazione di conformità.

5. Qualora un'autorità di omologazione decida di accettare sul suo territorio un'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4, ne informa, per iscritto, l'autorità di omologazione competente e la Commissione.

6. Qualora la Commissione decida di non concedere l'autorizzazione di cui al paragrafo 3, l'autorità di omologazione comunica immediatamente al titolare dell'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 che l'omologazione UE provvisoria sarà revocata sei mesi dopo la data del rifiuto della Commissione.

Indipendentemente dalla decisione della Commissione di non concedere l'autorizzazione di cui al paragrafo 3, i motori fabbricati conformemente all'omologazione UE provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato negli Stati membri le cui autorità di omologazione hanno accettato l'omologazione UE provvisoria.

7. Le prescrizioni di cui al paragrafo 4, secondo comma, e al paragrafo 5 si considerano soddisfatte qualora le pertinenti informazioni siano state caricate sull'IMI.

▼B

8. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano l'autorizzazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

9. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano i modelli armonizzati della scheda di omologazione UE e della dichiarazione di conformità di cui al paragrafo 4 del presente articolo, comprese le rispettive informazioni essenziali obbligatorie. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 36

Successive modifiche degli atti delegati e di esecuzione

1. Se autorizza la concessione di una deroga ai sensi dell'articolo 35, la Commissione adotta immediatamente i provvedimenti necessari per adeguare agli sviluppi tecnologici i pertinenti atti delegati o di esecuzione.

Qualora la deroga autorizzata ai sensi dell'articolo 35 riguardi una questione disciplinata da un regolamento UNECE, la Commissione propone una modifica di tale regolamento seguendo la procedura applicabile in base all'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta modificati i pertinenti atti delegati o di esecuzione di cui al paragrafo 1, la Commissione revoca qualsiasi restrizione imposta dalla decisione che autorizza la deroga.

Se non sono stati adottati i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o di esecuzione, la Commissione, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria, può, per mezzo di una decisione sotto forma di atto di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2, autorizzare detto Stato membro a estenderla.

CAPO IX

COMUNICAZIONE E VERIFICA DELLA PRODUZIONE

Articolo 37

Obblighi dei costruttori in materia di comunicazione della produzione

1. Il costruttore presenta all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE un elenco contenente il numero dei motori per ogni tipo di motore e sottocategoria di motore fabbricato in ottemperanza al presente regolamento e conformemente all'omologazione UE dopo che è stata trasmessa l'ultima comunicazione della produzione o a partire dal momento in cui le prescrizioni del presente regolamento sono divenute applicabili per la prima volta.

▼B

Detto elenco è presentato:

a) entro 45 giorni dalla fine di ogni anno civile;

b) immediatamente dopo ogni data di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III; e

c) entro ogni altra data eventualmente stabilita dall'autorità di omologazione.

2. L'elenco di cui al paragrafo 1 indica in che modo i numeri di identificazione sono correlati con i relativi tipi di motore e, se del caso, famiglie di motori e i numeri di omologazione UE se tali correlazioni non sono identificate dal sistema di codifica del motore.

3. Inoltre, l'elenco di cui al paragrafo 1 indica qualsiasi caso in cui il costruttore cessi di produrre un tipo di motore o una famiglia di motori omologati.

4. Il costruttore tiene una copia dell'elenco di cui al paragrafo 1 per un periodo minimo di venti anni dopo il termine della validità dell'omologazione UE.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato dell'elenco di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

Articolo 38

Misure di verifica

1. L'autorità di omologazione di uno Stato membro che ha rilasciato un'omologazione UE adotta i provvedimenti necessari onde garantire, eventualmente in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che i numeri d'identificazione relativi all'omologazione UE siano correttamente assegnati e opportunamente utilizzati dai costruttori prima che un motore omologato sia immesso o messo a disposizione sul mercato.

2. Una verifica supplementare dei numeri d'identificazione può essere effettuata in combinazione con il controllo della conformità della produzione di cui all'articolo 26.

3. Ai fini della verifica dei numeri d'identificazione, il costruttore o il suo rappresentante, su richiesta, forniscono senza ritardi all'autorità di omologazione competente le informazioni richieste in merito agli acquirenti del costruttore, nonché i numeri d'identificazione dei motori indicati come fabbricati a norma dell'articolo 37. Qualora i motori siano messi a disposizione di un OEM, non sono richieste al costruttore informazioni supplementari.

▼B

4. Se, a seguito di una richiesta da parte dell'autorità di omologazione, il costruttore non è in grado di dimostrare l'ottemperanza alle prescrizioni sulla marcatura regolamentare, l'autorità di omologazione può revocare l'omologazione UE rilasciata con riferimento al relativo tipo di motore o famiglia di motori. Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, in merito a eventuali revoche di omologazioni UE e alle motivazioni di tali revoche, a norma dell'articolo 22, paragrafo 5.

CAPO X

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 39

Motori non conformi al tipo omologato

1. Qualora i motori recanti una marcatura regolamentare e, se del caso, provvisti di una dichiarazione di conformità non siano conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure necessarie affinché i motori in produzione siano resi conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati. Tali misure possono includere la revoca dell'omologazione UE se i rimedi adottati dal costruttore siano inadeguati.

L'autorità di omologazione competente comunica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri i provvedimenti adottati.

2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto ai dati indicati nella scheda di omologazione UE o nel fascicolo di omologazione, allorché non sono state autorizzate a norma del capo VI, sono considerate come non conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati.

3. Qualora riscontri che i motori provvisti di una dichiarazione di conformità, se del caso, o recanti un marchio di omologazione rilasciato in un altro Stato membro non sono conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati, un'autorità di omologazione può chiedere che l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE verifichi se i motori in produzione continuino a essere conformi al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati. Ricevuta tale richiesta, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta i provvedimenti di cui al paragrafo 1 quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data della richiesta.

4. Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, in merito a eventuali revoche di omologazioni UE e alle motivazioni di tali revoche, in conformità dell'articolo 22, paragrafo 5.

5. Qualora l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE contesti la non conformità di cui è stata informata, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la controversia.

L'autorità di omologazione tiene informata la Commissione e quest'ultima organizza, se necessario, opportune consultazioni al fine di giungere a una soluzione.

▼B

Articolo 40

Richiamo di motori

1. Se un costruttore cui è stata rilasciata un'omologazione UE è costretto, a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008, a richiamare i motori immessi sul mercato, installati o meno su macchine mobili non stradali, sulla base del fatto che costituiscono un grave rischio per quanto riguarda la tutela dell'ambiente o la salute pubblica, tale costruttore:

a) informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE; e

b) propone a detta autorità di omologazione una serie di rimedi idonei ad affrontare il grave rischio.

2. L'autorità di omologazione comunica immediatamente i rimedi proposti alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione.

Le autorità di omologazione si assicurano che i rimedi siano efficacemente applicati nei rispettivi Stati membri.

3. Qualora ritenga che i rimedi siano insufficienti o non siano stati attuati con sufficiente rapidità, un'autorità di omologazione informa senza ritardi l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE.

Qualora il costruttore a sua volta non proponga e non attui efficaci interventi correttivi, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE adotta tutti i provvedimenti di tutela necessari, compresa la revoca dell'omologazione UE.

In caso di revoca dell'omologazione UE, l'autorità di omologazione, entro un mese dalla revoca, ne informa il costruttore, le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione per posta raccomandata o servendosi di mezzi elettronici equivalenti.

Articolo 41

Notifica delle decisioni e dei mezzi di impugnazione esperibili

1. Le decisioni del seguente tipo o per il seguente scopo specificano le motivazioni che le giustificano:

a) decisione adottata ai sensi del presente regolamento;

b) decisione di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE;

c) decisione di imposizione del richiamo di un motore dal mercato;

▼B

d) di divieto, di limitazione o di impedimento dell'immissione sul mercato di un motore; o

e) di divieto, di limitazione o di impedimento dell'immissione sul mercato di una macchina mobile non stradale su cui è installato un motore che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. Le autorità di omologazione notificano all'interessato:

a) qualsiasi decisione di cui al paragrafo 1;

b) i mezzi di impugnazione previsti dalle normative in vigore nello Stato membro interessato e dei termini applicabili a tali mezzi di impugnazione.

CAPO XI

NORMATIVE INTERNAZIONALI E COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

Articolo 42

Accettazione di omologazioni equivalenti di motori

1. L'Unione può, nell'ambito di accordi multilaterali o bilaterali tra l'Unione e i paesi terzi, riconoscere l'equivalenza tra le condizioni e le disposizioni relative all'omologazione UE dei motori previste dal presente regolamento e le procedure stabilite da normative internazionali o di paesi terzi.

2. Le omologazioni rilasciate e le marcature regolamentari che sono conformi ai regolamenti UNECE o alle relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, come stabilito nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera a), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni UE rilasciate e alla marcatura regolamentare richiesta a norma del presente regolamento.

3. Le omologazioni UE rilasciate sulla base di atti dell'Unione elencati nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera b), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni UE rilasciate in conformità del presente regolamento.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento stabilendo:

a) l'elenco dei regolamenti UNECE o delle relative modifiche, comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione, ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito che devono essere applicati all'omologazione UE di tipi di motore e di famiglie di motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali;

▼B

b) l'elenco degli atti dell'Unione conformemente ai quali sono rilasciate omologazioni UE, comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione.

Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

Articolo 43

Informazioni e istruzioni destinate agli OEM e agli utilizzatori finali

1. Un costruttore non deve fornire agli OEM o agli utilizzatori finali informazioni tecniche relative ai dati previsti nel presente regolamento che differiscano dai dati omologati dall'autorità competente.

2. Il costruttore mette a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie per la corretta installazione del motore sulla macchina mobile non stradale, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'installazione o all'uso del motore.

3. Il costruttore mette a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie destinate all'utilizzatore finale, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'uso del motore.

4. I costruttori mettono a disposizione degli OEM il valore delle emissioni di biossido di carbonio (CO_2) determinato durante la procedura di omologazione UE e incaricano gli OEM di comunicare tali informazioni, unitamente a informazioni esplicative concernenti le condizioni di prova, all'utilizzatore finale della macchina mobile non stradale sulla quale il motore è destinato a essere installato.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando i dettagli delle informazioni e delle istruzioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il 31 dicembre 2016.

Articolo 44

Scambio di dati e di informazioni mediante l'IMI

1. Lo scambio di dati e di informazioni relativi alle omologazioni UE tra le autorità nazionali, oppure tra le autorità nazionali e la Commissione nell'ambito del presente regolamento è in formato elettronico mediante l'IMI.

2. Tutte le informazioni pertinenti per quanto riguarda le omologazioni UE rilasciate conformemente al presente regolamento sono raccolte a livello centrale e rese accessibili alle autorità nazionali e alla Commissione mediante l'IMI.

▼B

3. La Commissione garantisce inoltre che l'IMI:

a) permetta lo scambio di dati e di informazioni tra costruttori o servizi tecnici, da un lato, e autorità nazionali o Commissione, dall'altro;

b) consenta l'accesso del pubblico a taluni dati e informazioni relativi ai risultati delle omologazioni e ai risultati del monitoraggio dei motori in servizio;

c) ove opportuno e tecnicamente ed economicamente fattibile, e di concerto con gli Stati membri interessati, consenta il ricorso a strutture per il trasferimento automatico di dati tra le basi di dati nazionali esistenti e l'IMI.

4. Il ricorso all'IMI di cui al paragrafo 3 è facoltativo.

5. La Commissione può adottare, per mezzo di atti di esecuzione che stabiliscano le prescrizioni tecniche dettagliate e le procedure necessarie per l'interconnessione dell'IMI con le banche dati nazionali esistenti di cui al paragrafo 3, lettera c), del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati entro il 31 dicembre 2016 secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

CAPO XII

DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

Articolo 45

Prescrizioni relative ai servizi tecnici

1. Un servizio tecnico è designato da un'autorità di omologazione ai sensi dell'articolo 47 e soddisfa le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 9 del presente articolo.

2. Un servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro ed è dotato di personalità giuridica.

3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione dei motori che devono valutare.

Un ente appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale rappresentativa di imprese che intervengono nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione dei motori oggetto di valutazioni, prove o ispezioni da parte dell'ente stesso può, purché ne siano dimostrate l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interessi, essere ritenuto ottemperare alle prescrizioni di cui al primo comma.

4. Il servizio tecnico, compresi i suoi massimi dirigenti, e il personale addetto allo svolgimento delle categorie di attività per le quali è designato il servizio tecnico a norma dell'articolo 47, paragrafo 1, non sono il progettista, il costruttore, il fornitore, l'installatore o il responsabile della manutenzione dei motori sottoposti alla sua valutazione, e non rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Tale restrizione non preclude l'uso di motori valutati di cui al paragrafo 3 del presente articolo che sono necessari per il funzionamento del servizio tecnico né l'utilizzo di tali motori a fini personali.

Il servizio tecnico garantisce che le attività delle sue affiliate o dei suoi subappaltatori non ne pregiudichino la riservatezza, l'obiettività o l'imparzialità in relazione alle categorie di attività per le quali è stato designato.

▼B

5. Il servizio tecnico svolge le categorie di attività per le quali è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nel settore specifico e il suo personale è immune da qualsivoglia pressione o condizionamento, soprattutto di ordine finanziario, suscettibili di influenzare il suo giudizio o i risultati delle sue attività di valutazione, in particolare pressioni e condizionamenti esercitati da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

6. Il servizio tecnico dimostra all'autorità di omologazione designante di essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali sta cercando di essere designato ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1, assicurando di disporre:

a) di personale con competenze, conoscenze tecniche specifiche e formazione professionale appropriate e con un'adeguata esperienza sufficiente per l'esercizio delle sue funzioni;

b) di descrizioni delle procedure pertinenti alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, garantendo in tal modo la trasparenza e la riproducibilità di tali procedure;

c) di procedure per lo svolgimento delle categorie di attività per le quali aspira a essere designato che tengono debitamente conto del grado di complessità della tecnologia del motore in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo; e

d) dei mezzi necessari per adempiere adeguatamente i compiti connessi alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, nonché dell'accesso a tutte le attrezzature o gli impianti occorrenti.

7. Il servizio tecnico, compresi i suoi massimi dirigenti e il personale addetto alle valutazioni, devono essere imparziali e non intraprendono alcuna attività che potrebbe essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali il servizio tecnico è designato.

8. Il servizio tecnico sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile che copre le sue attività, a meno che detta responsabilità non competa allo Stato membro in base al diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione.

9. Il personale di un servizio tecnico è vincolato al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del presente regolamento o di qualsiasi disposizione attuativa di diritto interno.

Il personale di un servizio tecnico non è vincolato all'obbligo di cui al primo comma riguardo alla condivisione delle informazioni con l'autorità di omologazione designante o qualora tale condivisione sia richiesta dal diritto dell'Unione o nazionale.

Sono tutelati i diritti di proprietà.

▼B

Articolo 46

Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici

1. Il servizio tecnico può, esclusivamente con il consenso dell'autorità di omologazione che li ha designati, subappaltare compiti specifici connessi alle categorie di attività per le quali è stato designato ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1, oppure far svolgere queste attività da un'affiliata.

In tali casi, il servizio tecnico si assicura che il subappaltatore o l'affiliata soddisfino le prescrizioni di cui all'articolo 45 e ne informa di conseguenza l'autorità di omologazione che li ha designati.

2. Il servizio tecnico si assume l'intera responsabilità per i compiti svolti da subappaltatori o affiliate, indipendentemente dal luogo in cui questi sono stabiliti.

3. Il servizio tecnico tiene a disposizione dell'autorità di omologazione che lo ha designato i pertinenti documenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e i compiti da essi svolti.

Articolo 47

Designazione dei servizi tecnici

1. Le autorità di omologazione designano i servizi tecnici in relazione a una o più delle seguenti categorie di attività, in conformità delle loro sfere di competenza:

a) categoria A: esecuzione delle prove previste dal presente regolamento presso i laboratori che appartengono ai servizi tecnici di cui trattasi;

b) categoria B: supervisione delle prove previste dal presente regolamento, eseguite nei laboratori di un costruttore o di un terzo;

c) categoria C: valutazione e verifica periodica delle procedure seguite dal costruttore per garantire la conformità della produzione;

d) categoria D: supervisione o esecuzione di prove o ispezioni destinate a garantire la conformità della produzione.

2. Un'autorità di omologazione può agire quale servizio tecnico in relazione a una o più delle categorie di attività di cui al paragrafo 1.

3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi del presente articolo, possono essere l'oggetto di una notifica ai sensi dell'articolo 50, qualora tale riconoscimento di servizi tecnici sia previsto da un accordo bilaterale concluso tra l'Unione e il paese terzo in questione.

▼B

Tuttavia, un servizio tecnico istituito ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 2, può stabilire affiliate in paesi terzi, a condizione che queste siano direttamente gestite e controllate da tale servizio tecnico.

Articolo 48

Procedure relative agli standard di prestazione e alla valutazione dei servizi tecnici

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 che integra il presente regolamento fissando:

a) gli standard che i servizi tecnici devono soddisfare; e

b) la procedura per la valutazione dei servizi tecnici, compresa la relazione corrispondente, ai sensi dell'articolo 49.

Articolo 49

Valutazione delle competenze di servizi tecnici

1. L'autorità di omologazione designante redige una relazione di valutazione in cui attesta che il servizio tecnico candidato è stato valutato per la sua conformità al presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma dello stesso. La relazione di valutazione può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento nazionale che attesti che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni del presente regolamento.

La valutazione su cui si basa la relazione di valutazione è effettuata conformemente alle disposizioni stabilite in un atto delegato di cui all'articolo 48.

2. L'autorità di omologazione designante rivede la relazione di valutazione è riveduta almeno ogni tre anni.

3. L'autorità di omologazione designante trasmette la relazione di valutazione alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. Nel caso in cui la valutazione non sia basata su un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento, l'autorità di omologazione designante presenta alla Commissione le prove documentali che dimostrano quanto segue:

a) la competenza del servizio tecnico;

b) le modalità predisposte per garantire che esso sia periodicamente controllato dall'autorità di omologazione designante; e

c) che il servizio tecnico soddisfi le prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

▼B

4. Un'autorità di omologazione che intenda agire quale servizio tecnico ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 2, documenta la conformità attraverso una valutazione, effettuata da controllori indipendenti, dell'attività oggetto di valutazione. Tali controllori possono far parte della stessa organizzazione a condizione di essere gestiti separatamente dal personale che svolge l'attività oggetto di valutazione.

Articolo 50

Procedure di notifica

1. Per ciascun servizio tecnico che hanno designato, gli Stati membri notificano alla Commissione quanto segue:

a) il nome del servizio tecnico;

b) l'indirizzo (anche elettronico);

c) il nominativo delle persone responsabili;

d) la categoria di attività; e

e) eventuali modifiche relative alla designazione di cui all'articolo 47.

2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di cui all'articolo 47, paragrafo 1, per conto dell'autorità di omologazione designante solo se il servizio tecnico è stato notificato in precedenza alla Commissione conformemente al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato da più autorità di omologazione designanti e notificato dagli Stati membri di tali autorità di omologazione designanti indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che deve svolgere ai sensi dell'articolo 47, paragrafo 1.

4. Se un'organizzazione specifica o un organismo competente che svolgono un'attività non rientrante nell'articolo 47, paragrafo 1, devono essere designati in esecuzione di un atto delegato, gli Stati membri interessati lo notificano alla Commissione a norma del presente articolo.

5. La Commissione pubblica sul proprio sito internet un elenco e gli estremi dei servizi tecnici che sono stati oggetto di una notifica a norma del presente articolo.

Articolo 51

Modifiche delle designazioni

1. Qualora accerti o sia portato alla sua attenzione che un servizio tecnico da essa designato non soddisfa più le prescrizioni stabilite dal presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di omologazione designante, a seconda dei casi, limita, sospende o revoca la designazione in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi.

Lo Stato membro che ha effettuato la notifica di tale servizio tecnico a norma dell'articolo 50, paragrafo 1, informa immediatamente la Commissione di tale limitazione, sospensione o revoca.

La Commissione modifica di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 50, paragrafo 5.

▼B

2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della designazione di cui al paragrafo 1, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione designante adotta i provvedimenti necessari a garantire che le pratiche di tale servizio tecnico siano evase da un altro servizio tecnico o siano messe a disposizione dell'autorità di omologazione designante o dell'autorità di vigilanza del mercato, su richiesta di queste ultime.

Articolo 52

Contestazione della competenza dei servizi tecnici

1. La Commissione indaga su tutti i casi che ritiene dubbi, o che siano portati alla sua attenzione in quanto tali, per quanto attiene alla competenza di un servizio tecnico, al costante rispetto, da parte dello stesso, delle prescrizioni applicabili o all'adempimento continuo delle responsabilità che gli competono.

2. Lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante, su richiesta, fornisce alla Commissione tutte le informazioni relative al fondamento della designazione o del mantenimento della designazione del servizio tecnico in questione.

3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.

4. Qualora accerti che un servizio tecnico non rispetta o non rispetta più le prescrizioni per la sua designazione, la Commissione ne informa di conseguenza lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante al fine di definire, in collaborazione con detto Stato membro, le misure correttive necessarie e chiede che detto Stato membro adotti tali misure correttive, inclusa, se del caso, la revoca della designazione.

Articolo 53

Obblighi operativi dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici svolgono le categorie di attività per le quali sono stati designati per conto dell'autorità di omologazione designante e secondo le procedure di valutazione e di prova di cui al presente regolamento e conformemente ai suoi atti delegati e di esecuzione.

A meno che siano permesse procedure alternative, i servizi tecnici esercitano la supervisione o effettuano essi stessi le prove richieste per un'omologazione UE o le ispezioni indicate nel presente regolamento o in uno dei suoi atti delegati o di esecuzione.

I servizi tecnici non effettuano prove, valutazioni o ispezioni per le quali non siano stati designati.

2. In ogni momento, i servizi tecnici:

a) consentono all'autorità di omologazione che li ha designati di osservarli mentre svolgono le loro valutazioni, se ritenuto appropriato da tale autorità; e

▼B

b) fatti salvi l'articolo 45, paragrafo 9, e l'articolo 54, forniscono all'autorità di omologazione che li ha designati le informazioni che possano essere richieste sulle categorie di attività che svolgono e che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

3. Se constata che le prescrizioni stabilite dal presente regolamento non sono state soddisfatte da un costruttore, il servizio tecnico lo comunica all'autorità di omologazione designante che a sua volta impone al costruttore l'obbligo di adottare le opportune misure correttive.

L'autorità di omologazione designante non rilascia alcuna scheda di omologazione UE fintanto che il costruttore non abbia adottato le opportune misure correttive in misura soddisfacente per tale autorità di omologazione.

4. Qualora nel corso del controllo della conformità della produzione, dopo il rilascio di una scheda di omologazione UE, un servizio tecnico che agisce per conto dell'autorità di omologazione designante riscontri che un tipo di motore o una famiglia di motori non sono più conformi al presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione designante.

L'autorità di omologazione adotta le opportune misure come previsto all'articolo 26.

Articolo 54

Obblighi di informazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici informano l'autorità di omologazione che li ha designati in merito:

a) ai casi di non conformità suscettibile di comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o la revoca di un'omologazione UE;

b) alle circostanze che influiscano sulla portata o sulle condizioni della loro designazione;

c) alle richieste di informazioni da parte delle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.

2. Su richiesta dell'autorità di omologazione che li ha designati, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e su qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

CAPO XIII

ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE

Articolo 55

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

▼B

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 19, paragrafo 2, all'articolo 24, paragrafo 11, all'articolo 25, paragrafo 4, all'articolo 26, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 9, all'articolo 42, paragrafo 4, all'articolo 43, paragrafo 5 e all'articolo 48, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 6 ottobre 2016.

3. La delega di potere di cui all'articolo 19, paragrafo 2, all'articolo 24, paragrafo 11, all'articolo 25, paragrafo 4, all'articolo 26, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 9, all'articolo 42, paragrafo 4, all'articolo 43, paragrafo 5 e all'articolo 48, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 «Legiferare meglio».

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, dell'articolo 24, paragrafo 11, dell'articolo 25, paragrafo 4, dell'articolo 26, paragrafo 6, dell'articolo 34, paragrafo 9, dell'articolo 42, paragrafo 4, dell'articolo 43, paragrafo 5 e dell'articolo 48, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 56

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal «Comitato tecnico — Veicoli a motore» (CTVM) istituito dall'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO XIV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 57

Sanzioni

1. Gli Stati membri istituiscono sanzioni in caso di violazioni del presente regolamento e degli atti delegati o degli atti di esecuzione sono adottati a norma del presente regolamento da parte di operatori economici o di OEM. Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive.

▼B

Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro il 7 ottobre 2018 e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguardi.

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione di tali sanzioni.

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

a) il rilascio di dichiarazioni false, in particolare durante le procedure di omologazione UE, le procedure in caso di richiamo o le procedure connesse a deroghe;

b) la falsificazione dei risultati delle prove riguardo a un'omologazione UE o al monitoraggio dei motori in servizio;

c) la mancata comunicazione di dati o di specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o la revoca dell'omologazione UE;

d) l'impiego di strategie di manomissione;

e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;

f) l'immissione sul mercato di motori soggetti a omologazione UE privi di tale omologazione UE oppure la falsificazione di documenti o di marcature regolamentari a tale scopo;

g) l'immissione sul mercato di motori di transizione e di macchine mobili non stradali su cui tali motori sono installati in violazione delle disposizioni sulle deroghe;

h) la violazione delle restrizioni di cui all'articolo 35, paragrafi 3 e 4;

i) l'immissione sul mercato di un motore modificato in modo che non sia più conforme alle specifiche della sua omologazione UE;

j) l'installazione di un motore su una macchina mobile non stradale per un utilizzo diverso da quello esclusivo stabilito all'articolo 4;

k) l'immissione sul mercato di un motore per uso speciale a norma dell'articolo 34, paragrafo 5 o 6, per l'utilizzo in una macchina mobile non stradale diversa da quella prevista da tali paragrafi;

l) l'immissione sul mercato di un motore a norma dell'articolo 34, paragrafo 7 o 8, e dell'articolo 58, paragrafo 9, 10 o 11, per l'utilizzo in una macchina diversa da quella prevista da tali paragrafi;

▼B

m) l'immissione sul mercato di macchine mobili non stradali su cui sono installati motori soggetti a omologazione UE in conformità del presente regolamento privi di tale omologazione;

n) l'immissione sul mercato macchine mobili non stradali in violazione di una restrizione relativa alle macchine mobili non stradali di cui all'articolo 34, paragrafo 8.

Articolo 58

Disposizioni transitorie

1. Fatti salvi i capi II e III, il presente regolamento non invalida, prima delle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, alcuna omologazione UE o deroga.

2. Le autorità di omologazione possono, conformemente alla pertinente legislazione applicabile in data 5 ottobre 2016, continuare a rilasciare omologazioni UE fino alle date obbligatorie per l'omologazione UE di motori di cui all'allegato III e continuare a concedere deroghe conformemente a tale legislazione fino alle date obbligatorie per l'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

Gli Stati membri possono, conformemente alla pertinente legislazione applicabile in data 5 ottobre 2016, continuare ad autorizzare l'immissione sul mercato di motori fino alle date obbligatorie per l'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III

3. In deroga al presente regolamento, i motori che hanno ottenuto un'omologazione UE ai sensi della pertinente normativa applicabile il 5 ottobre 2016 o che soddisfano i requisiti stabiliti dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) e adottati come CCNR Fase II, nell'ambito della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, possono continuare a essere immessi sul mercato fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

In tali casi, le autorità nazionali non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato di motori conformi al tipo omologato.

4. I motori che il 5 ottobre 2016 non rientravano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE possono continuare a essere immessi sul mercato sulla base della normativa nazionale vigente, se esistente, fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

5. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 3, l'articolo 18, paragrafo 2, e, se del caso, la direttiva 2008/57/CE e il regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ([1]), i motori di transizione e, se del caso, le macchine mobili non stradali su cui sono installati motori di transizione possono continuare a essere immessi sul mercato durante il periodo di transizione purché la macchina su cui è installato il motore di transizione abbia una data di fabbricazione non più tardi di 18 mesi successivi all'inizio del periodo di transizione.

([1]) Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228).

▼M1

Per i motori delle sottocategorie della categoria NRE per i quali la data di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V è il 1º gennaio 2020, gli Stati membri autorizzano la proroga del periodo di transizione e del periodo di 18 mesi di cui al primo comma di un ulteriore periodo di 12 mesi per gli OEM con una produzione totale annua inferiore a 100 unità di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione interna. Ai fini del calcolo di tale produzione totale annua, tutti gli OEM sotto il controllo della stessa persona fisica o giuridica sono considerati come un singolo OEM.

Per i motori delle sottocategorie della categoria NRE per i quali la data di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V è il 1º gennaio 2020, utilizzati in gru mobili, il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 12 mesi.

▼B

Per i motori della categoria NRS con una potenza inferiore a 19 kW utilizzati negli spazzaneve il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 24 mesi.

▼M1

Per i motori di tutte le sottocategorie per i quali la data di cui all'allegato III per l'immissione sul mercato dei motori della fase V è il 1º gennaio 2019, a eccezione dei motori di cui al quarto comma, il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 12 mesi.

▼B

6. Fatto salvo il paragrafo 5 del presente articolo, i motori di transizione soddisfano almeno una delle seguenti prescrizioni:

a) sono conformi ai tipi di motore o alle famiglie di motori la cui omologazione UE non è più valida ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 2, lettera a) e, alle date di produzione dei motori, sono provvisti di un'omologazione UE valida che ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il 5 ottobre 2016;

b) rientrano in una fascia di potenza che il 5 ottobre 2016 non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione; oppure

c) sono utilizzati o destinati a essere utilizzati in un'applicazione che il 5 ottobre 2016 non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione.

7. Il periodo di immissione sul mercato dei motori di transizione è limitato a:

a) 24 mesi a decorrere dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, primo comma;

b) 36 mesi a decorrere dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, secondo e terzo comma;

c) 48 mesi dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, quarto comma;

▼M1

d) 36 mesi a decorrere dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, quinto comma.

▼B

8. I costruttori si assicurano che i motori di transizione immessi sul mercato durante il periodo di transizione siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera d).

9. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 18, paragrafo 2 e all'articolo 22, gli Stati membri possono autorizzare, per un periodo che termini entro il 17 settembre 2026, l'immissione sul mercato di motori della categoria RLL con una potenza massima netta superiore a 2 000 kW non conformi ai limiti di emissione stabiliti nell'allegato II destinati all'installazione su locomotive utilizzate esclusivamente su una rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm tecnicamente isolata. Durante tale periodo i motori immessi sul mercato sono come minimo conformi ai limiti di emissione cui i motori dovevano essere conformi per essere immessi sul mercato il 31 dicembre 2011. Le autorità di omologazione degli Stati membri rilasciano l'omologazione UE e autorizzano l'immissione sul mercato di tali motori.

10. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 18, paragrafo 2, gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato di motori di ricambio per un periodo non superiore a 15 anni a partire dalle date applicabili per l'immissione sul mercato dei motori della fase V di cui all'allegato III, a condizione che i motori appartengano a una categoria equivalente a NRS con una potenza di riferimento non inferiore a 19 kW o appartengano a una categoria equivalente a NRG, laddove il motore di ricambio e il motore di origine appartengano a una categoria di motori o a un intervallo di potenza che non era oggetto di omologazione a livello dell'Unione al 31 dicembre 2016.

11. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3 e all'articolo 18, paragrafo 2, gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato di motori di ricambio per un periodo non superiore a 20 anni a partire dalle date applicabili per l'immissione sul mercato dei motori della fase V di cui all'allegato III, a condizione che i motori:

a) appartengano alla categoria NRE con una potenza di riferimento non inferiore a 19 kW e non superiore a 560 kW e siano conformi a una fase di emissione che è giunta a scadenza non prima di 20 anni dalla loro immissione sul mercato ed è rigorosa almeno quanto i limiti di emissione originariamente imposti al motore da sostituire al momento dell'immissione sul mercato;

b) appartengano a una categoria equivalente a NRE e con una potenza di riferimento superiore a 560 kW, laddove il motore di ricambio e il motore di origine appartengano a una categoria di motori o a un intervallo di potenza che non era oggetto di omologazione a livello dell'Unione al 31 dicembre 2016.

12. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento, per un periodo che termini non oltre il 17 settembre 2026, ai motori installati sulle macchine per la raccolta del cotone.

13. I costruttori si assicurano che i motori di ricambio siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 32, paragrafo 2, lettera e).

▼B

Articolo 59

Relazione

1. Entro il 31 dicembre 2021 gli Stati membri informano la Commissione circa l'applicazione delle procedure di omologazione UE stabilite nel presente regolamento.

2. Entro il 31 dicembre 2022, sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento.

Articolo 60

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2018, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito alla valutazione della possibilità di adottare misure armonizzate per l'installazione di dispositivi retrofit per il controllo delle emissioni nei motori delle macchine mobili non stradali già immesse sul mercato dell'Unione. Tale relazione comprende altresì misure tecniche e sistemi di incentivi finanziari quale mezzo per aiutare gli Stati membri a rispettare la legislazione dell'Unione in materia di qualità dell'aria, valutando possibili azioni contro l'inquinamento atmosferico nelle aree densamente popolate e con il pieno rispetto delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

2. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente:

a) la valutazione della potenziale ulteriore riduzione delle emissioni inquinanti sulla base delle tecnologie disponibili e di un'analisi costi-benefici.

   In particolare, per i motori delle categorie IWP e IWA, la valutazione della fattibilità tecnologica ed economica di:

   i) un'ulteriore riduzione del valore limite di emissione per le emissioni di PN e NO_x;

   ii) un'ulteriore riduzione del fattore A per i motori alimentati interamente o parzialmente a gas nel quadro di un funzionamento a impatto climatico zero rispetto ai motori alimentati a diesel; e

   iii) dell'aggiunta di valori limite di PN per le categorie di motori per le quali non sono stati stabiliti i valori nell'allegato II del presente regolamento;

b) l'individuazione di tipi di inquinanti potenzialmente pertinenti che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

3. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente l'uso delle disposizioni di deroga di cui all'articolo 34, paragrafi 4 e 5, e il monitoraggio dei risultati delle prove di emissione di cui all'articolo 19 e le relative conclusioni.

▼B

Inoltre, la relazione valuta le prove necessarie per l'omologazione UE di cui agli articoli 24 e 25, con un'attenzione particolare alla misura in cui tali prove corrispondono alle reali condizioni operative del motore e valuta altresì la fattibilità dell'introduzione di prove per le emissioni di particolato inquinante nell'ambito delle prove in servizio di cui all'articolo 19.

4. Le relazioni di cui ai paragrafi 2 e 3:

a) si basano sulla consultazione con le parti interessate;

b) tengono conto delle vigenti norme dell'Unione e internazionali in materia, e

c) sono corredate, se del caso, di proposte legislative.

Articolo 61

Modifica della direttiva 97/68/CE

La direttiva 97/68/CE è modificata come segue:

1) all'articolo 9, paragrafo 4 *bis*, sono aggiunti i comma seguenti:

«In deroga al primo comma, gli Stati membri possono autorizzare, su richiesta da parte di un OEM, l'immissione sul mercato di motori conformi ai valori limite di emissione della fase IIIA, purché tali motori siano destinati a essere installati su una macchina mobile non stradale da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, secondo la definizione contenuta nell'articolo 2, punto 5), della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

I costruttori forniscono all'autorità di omologazione le debite prove che i motori sono installati esclusivamente su macchine mobili non stradali certificate come conformi a tali prescrizioni. Una marcatura con la dicitura “motore per uso limitato in macchina prodotta da”, seguita dal nome dell'OEM e dal riferimento unico alla deroga associata, deve essere apposta su ciascuno di tali motori, accanto alla marcatura regolamentare del motore di cui all'allegato I, sezione 3.

In deroga al primo comma, gli Stati membri possono rilasciare l'omologazione UE e autorizzare l'immissione sul mercato di motori della categoria RLL con una potenza massima netta superiore a 2 000 kW non conformi ai limiti di emissione stabiliti nell'allegato II destinati all'installazione su locomotive utilizzate esclusivamente su una rete ferroviaria a scartamento di 1 520 mm tecnicamente isolata. Tali motori sono come minimo conformi ai limiti di emissione cui i motori dovevano essere conformi per essere immessi sul mercato il 31 dicembre 2011.

(*) Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 309).»;

▼B

2) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. Gli Stati membri possono decidere di non applicare la presente direttiva ai motori installati sulle macchine per la raccolta del cotone.».

Articolo 62

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 1024/2012 è aggiunto il punto seguente:

▼C1

«10. Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e che modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (*): Articolo 44.

(*) GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53.»

▼B

Articolo 63

Modifica del regolamento (UE) n. 167/2013

L'articolo 19 del regolamento (UE) n. 167/2013 è così modificato:

1) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Si applicano le disposizioni sulle categorie di motori, i limiti di emissione dei gas di scarico, i cicli di prova, i periodi di durabilità delle emissioni, sul monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio, sui requisiti relativi al monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio, e sull'esecuzione delle misurazioni e delle prove, nonché le disposizioni transitorie e le disposizioni che consentono la rapida omologazione UE e immissione sul mercato di motori della fase V stabilite per le macchine mobili non stradali nel regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e sugli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

Ai fini dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione ovvero della messa in circolazione di trattori delle categorie T2, T4.1 e C2, i motori nell'intervallo di potenza tra 56 e 130 kW conformi ai requisiti della fase IIIB sono considerati motori di transizione quali definiti all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2016/1628.

(*) Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013, e che modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).»;

▼B

2) al paragrafo 6 è aggiunto il seguente comma:

«In deroga al principio di cui al secondo comma, alla Commissione è conferito il potere di modificare, entro il 31 dicembre 2016, il regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione (*), affinché:

a) ai fini dell'omologazione UE per i trattori delle categorie T2, T4.1 e C2, il periodo del posticipo di cui all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento delegato (UE) 2015/96 sia di quattro anni; e

b) nell'ambito del regime di flessibilità di cui all'articolo 14 del regolamento delegato (UE) 2015/96, la flessibilità consentita ai sensi del punto 1.1.1 dell'allegato V di detto regolamento delegato sia aumentata al 150 % per i trattori delle categorie T2, T4.1 e C2.

(*) Regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione, del 1º ottobre 2014, che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali (GU L 16 del 23.1.2015, pag. 1).».

Articolo 64

Abrogazione

1. Fatto salvo l'articolo 58, paragrafi da 1 a 4, del presente regolamento la direttiva 97/68/CE è abrogata con effetto dal 1º gennaio 2017.

2. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 65

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 1º gennaio 2017, a eccezione dell'articolo 61, che si applica a decorrere dal 6 ottobre 2016.

A decorrere dal 6 ottobre 2016 le autorità di omologazione non rifiutano di rilasciare l'omologazione UE a un nuovo tipo di motore o a una famiglia di motori né ne vietano l'immissione sul mercato se tale tipo di motore o famiglia di motori sono conformi ai capi II, III, IV e VIII nonché agli atti delegati e di esecuzione adottati ai sensi del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

Definizione delle sottocategorie di motori di cui all'articolo 4

Tabella I-1: sottocategorie di motori della categoria NRE di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 1

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRE	accensione spontanea	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Potenza massima netta
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	accensione spontanea	constant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Potenza nominale netta
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabella I-2: sottocategorie di motori della categoria NRG di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 2

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRG	tutti	variabile	$P > 560$	NRG-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 560$	NRG-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-3: sottocategorie di motori della categoria NRSh di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 3

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm^3)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRSh	accensione comandata	variabile o costante	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Potenza massima netta
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

▼B

Tabella I-4: sottocategorie di motori della categoria NRS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 4

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm^3)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRS	accensione comandata	variabile, ≥ 3 600 giri/min; o costante	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Potenza massima netta
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variabile < 3 600 giri/min		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variabile o costante	19 ≤ P<30	SV ≤1 000	NRS-v-2a	Potenza massima netta
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	qualsiasi	NRS-v-3	Potenza massima netta

Per i motori con potenza P < 19kW e cilindrata SV < 80cm^3 installati su macchine diverse dalle macchine portatili, vanno utilizzati motori della categoria NRSh.

Tabella I-5: sottocategorie di motori della categoria IWP di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 5

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
IWP	tutti	variabile	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Potenza massima netta
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		costante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Potenza nominale netta
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Tabella I-6: sottocategorie di motori della categoria IWA di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 6

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
IWA	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Potenza massima netta
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		costante	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Potenza nominale netta
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabella I-7: sottocategorie di motori della categoria RLL di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 7

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
RLL	tutti	variabile	$P > 0$	RLL-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 0$	RLL-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-8: sottocategorie di motori della categoria RLR di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 8

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
RLR	tutti	variabile	$P > 0$	RLR-v-1	Potenza massima netta
		costante	$P > 0$	RLR-c-1	Potenza nominale netta

Tabella I-9: sottocategorie di motori della categoria SMB di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 9

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
SMB	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	SMB-v-1	Potenza massima netta

Tabella I-10: sottocategorie di motori della categoria ATS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 10

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
ATS	accensione comandata	variabile o costante	$P > 0$	ATS-v-1	Potenza massima netta

▼B

ALLEGATO II

Limiti di emissione dei gas di scarico di cui all'articolo 18, paragrafo 2

Tabella II-1: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRE di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 1

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	accensione spontanea	8,00	$(HC + NO_x \leq 7,50)$		0,40 ([1])	—	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	accensione spontanea	6,60	$(HC + NO_x \leq 7,50)$		0,40	—	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	accensione spontanea	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	accensione spontanea	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	tutti	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P < 560$	tutti	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	tutti	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

([1]) 0,6 per motori a iniezione diretta, raffreddati ad aria, con avviamento a mano.

Tabella II-2: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRG di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 2

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRG-v-1 NRG-c-1	$P > 560$	tutti	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabella II-3: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRSh di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 3

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRSh-v-1a	$0 < P < 19$	accensione comandata	805	50
Fase V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Tabella II-4: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria NRS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 4

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione e	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	$0 < P < 19$	accensione comandata	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	$19 \leq P < 30$		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	$19 \leq P < 56$		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Facoltativamente, in alternativa, qualsiasi combinazione di valori che soddisfi l'equazione $(HC+NO_X) \times CO^{0.784} \leq 8,57$ nonché le seguenti condizioni: $CO \leq 20,6$ g/kWh e $(HC + NO_X) \leq 2,7$ g/kWh.

Tabella II-5: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria IWP di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 5

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	$19 \leq P < 75$	tutti	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	tutti	5,00	$(HC + NO_x \leq 5,40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	tutti	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	$P \geq 300$	tutti	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabella II-6: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria IWA di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 6

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-1 IWA-c-1	$19 \leq P < 75$	tutti	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWA-v-2 IWA-c-2	$75 \leq P < 130$	tutti	5,00	$(HC + NO_x \leq 5,40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	tutti	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	tutti	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Tabella II-7: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria RLL di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 7

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	tutti	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tabella II-8: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria RLR di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 8

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	tutti	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabella II-9: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria SMB di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 9

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	NO_x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Fase V	SMB-v-1	P > 0	accensione comandata	275	—	75

Tabella II-10: limiti di emissione della «fase V» per motori della categoria ATS di cui all'articolo 4, paragrafo 1, punto 10

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	ATS-v-1	P > 0	accensione comandata	400	8

Disposizioni specifiche sui limiti totali degli idrocarburi (HC) per motori alimentati interamente o parzialmente a gas

1. Per le sottocategorie per le quali è definito un fattore A, il limite di HC per i motori alimentati interamente o parzialmente a gas indicato nelle tabelle da II-1 a II-10 è sostituito da un limite calcolato con la seguente formula:

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

   in cui GER è l'indice energetico medio del gas durante il ciclo di prova appropriato. Qualora si applichi un ciclo di prova sia in regime stazionario sia in regime transitorio, il GER è determinato dal ciclo di prova transitorio con avviamento a caldo. Nel caso in cui si applichi più di un ciclo di prova in regime stazionario, il GER deve essere determinato singolarmente per ciascun ciclo.

▼B

Se il limite calcolato per HC supera il valore di 0,19 + A, il limite per HC è fissato a 0,19 + A.

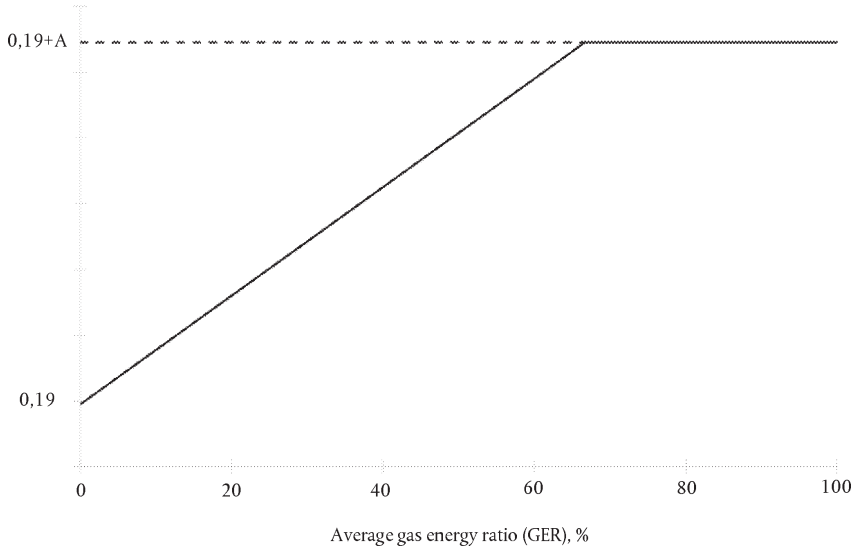


Figura 1. Diagramma che mostra il limite di emissioni di HC in funzione del GER

2. Per le sottocategorie con un limite combinato di HC e NO_x, il valore limite combinato per HC e NO_x è ridotto di 0,19 g/kWh e si applica esclusivamente agli NO_x.

3. Per i motori non alimentati a gas la formula non si applica.

▼B

ALLEGATO III

Calendario dell'applicazione del presente regolamento con riferimento alle omologazioni UE e all'immissione sul mercato

Tabella III-1: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRE

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRE	accensione spontanea	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
	accensione spontanea	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	accensione spontanea	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
	accensione spontanea	$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	tutti	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020
	tutti	$130 \leq P < 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
	tutti	$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-2: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRG

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRG	tutti	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-3: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRSh

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRSh	accensione comandata	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

▼B

Tabella III-4: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria NRS

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRS	accensione comandata	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° gennaio 2018	1° gennaio 2019

Tabella III-5: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria IWP

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
IWP	tutti	19 < P < 300	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		P≥300	IWP-v-4 IWP-c-4	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020

Tabella III-6: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria IWA

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
IWA	tutti	19 ≤ P < 300	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019
		P ≥ 300	IWA-c-4 IWA-c-4	1° gennaio 2019	1° gennaio 2020

Tabella III-7: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria RLL

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
RLL	tutti	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1° gennaio 2020	1° gennaio 2021

▼B

Tabella III-8: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria RLR

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
RLR	tutti	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1º gennaio 2020	1º gennaio 2021

Tabella III-9: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria SMB

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
SMB	accensione comandata	P > 0	SMB-v-1	1º gennaio 2018	1º gennaio 2019

Tabella III-10: date di applicazione del presente regolamento per i motori della categoria ATS

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
ATS	accensione comandata	P > 0	ATS-v-1	1º gennaio 2018	1º gennaio 2019

▼B

ALLEGATO IV

Cicli di prova in regime stazionario non stradali (NRSC)

Tabella IV-1: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRE	variabile	Motore a regime variabile con potenza di riferimento inferiore a 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 o C1
		Motore a regime variabile con potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motore a regime variabile con potenza di riferimento superiore a 560 kW	NRE-v-7	C1
	costante	Motore a regime costante	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabella IV-2: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRG

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRG	variabile	Motore a regime variabile per gruppi elettrogeni	NRG-v-1	C1
	costante	Motore a regime costante per gruppi elettrogeni	NRG-c-1	D2

Tabella IV-3: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRSh

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRSh	variabile o costante	Motore con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, per l'utilizzo in macchine portatili	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabella IV-1: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
NRS	variabile < 3 600 giri/min	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato a funzionare a < 3 600 giri/min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabile, ≥ 3 600 giri/min o costante	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato a funzionare a ≥ 3 600 giri/min; motore a regime costante con potenza di riferimento non superiore a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabile o costante	Motore con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motore con una potenza di riferimento superiore a 19 kW, diverso dai motori con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Tabella IV-5: cicli di prova NRSC per i motori della categoria IWP

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
IWP	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione che opera secondo una curva di potenza di elica a passo fisso	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione che opera con eliche a passo regolabile o accoppiate elettricamente	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabella IV-6: cicli di prova NRSC per i motori della categoria IWA

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
IWA	variabile	Motore a regime variabile destinato ad applicazioni ausiliarie su navi della navigazione interna	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	costante	Motore a regime costante destinato ad applicazioni ausiliarie su navi della navigazione interna	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabella IV-7: cicli di prova NRSC per i motori della categoria RLL

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
RLL	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione di locomotive	RLL-v-1	F
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione di locomotive	RLL-c-1	D2

Tabella IV-8: cicli di prova NRSC per i motori della categoria RLR

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
RLR	variabile	Motore a regime variabile destinato alla propulsione di automotrici	RLR-v-1	C1
	costante	Motore a regime costante destinato alla propulsione di automotrici	RLR-c-1	D2

▼B

Tabella IV-9: cicli di prova NRSC per i motori della categoria SMB

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
SMB	variabile o costante	Motori destinati alla propulsione di motoslitte	SMB-v-1	H

Tabella IV-10: ciclo di prova NRSC per i motori della categoria ATS

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	NRSC
ATS	variabile o costante	Motori destinati alla propulsione di veicoli fuoristrada o side-by-side	ATS-v-1	G1

Cicli di prova transitori non stradali

Tabella IV-11: ciclo di prova transitorio non stradale per i motori della categoria NRE

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	
NRE	variabile	Motore a regime variabile con una potenza di riferimento pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabella IV-12: ciclo di prova transitorio non stradale per i motori della categoria NRS ([1])

Categoria	Regime	Scopo	Sottocategoria	
NRS	variabile o costante	Motore con una potenza di riferimento superiore a 19 kW, diverso dai motori con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Applicabile esclusivamente per i motori con velocità massima di prova ≤ 3 400 giri/min.

▼B

ALLEGATO V

Periodi di durabilità delle emissioni (EDP) di cui all'articolo 25, paragrafo 1

Tabella V-1: EDP per i motori della categoria NRE

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRE	accensione spontanea	variabile	0 < P < 8	NRE-v-1	3 000
	accensione spontanea		8 ≤ P < 19	NRE-v-2	
	accensione spontanea		19 ≤ P < 37	NRE-v-3	5 000
	accensione spontanea		37 ≤ P < 56	NRE-v-4	8 000
	tutti		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	
			130 ≤ P < 560	NRE-v-6	
			P > 560	NRE-v-7	
	accensione spontanea	costante	0 < P < 8	NRE-c-1	3 000
	accensione spontanea		8 ≤ P < 19	NRE-c-2	
	accensione spontanea		19 ≤ P < 37	NRE-c-3	
	accensione spontanea		37 ≤ P < 56	NRE-c-4	8 000
	tutti		56 ≤ P < 130	NRE-c-5	
			130 ≤ P < 560	NRE-c-6	
			P > 560	NRE-c-7	

Tabella V-2: EDP per i motori della categoria NRG

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRG	tutti	costante	P > 560	NRG-v-1	8 000
		variabile		NRG-c-1	

Tabella V-3: EDP per i motori della categoria NRSh

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm^3)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRSh	accensione comandata	variabile o costante	0 < P < 19	SV < 50	NRSh-v-1a	50/125/300 ([1])
				SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

([1]) Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle categorie EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 quali definite negli atti delegati adottati conformemente al presente regolamento.

▼B

Tabella V-4: EDP per i motori della categoria NRS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm^3)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRS	accensione comandata	variabile, ≥ 3 600 giri/min o costante	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/500 (1)
		variabile < 3 600 giri/min			NRS-vi-1a	
		variabile, ≥ 3 600 giri/min o costante		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 (1)
		variabile < 3 600 giri/min			NRS-vi-1b	
		variabile o costante	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	qualsiasi	NRS-v-3	5 000

(1) Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle categorie EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 quali definite negli atti delegati adottati conformemente al presente regolamento.

Tabella V-5: EDP per i motori della categoria IWP

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
IWP	tutti	variabile	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	
		costante	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	

Tabella V-6: EDP per i motori della categoria IWA

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
WA	tutti	variabile	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	
		costante	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

Tabella V-7: EDP per i motori della categoria RLL

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLL	tutti	variabile	P > 0	RLL-v-1	10 000
		costante	P > 0	RLL-c-1	

Tabella V-8: EDP per i motori della categoria RLR

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLR	tutti	variabile	P > 0	RLR-v-1	10 000
		costante	P > 0	RLR-c-1	

Tabella V-9: EDP per i motori della categoria SMB

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
SMB	accensione comandata	variabile o costante	P > 0	SMB-v-1	400 ([1])

([1]) In alternativa, è consentito un periodo di durabilità delle emissioni di 8 000 km

Tabella V-10: EDP per i motori della categoria ATS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
ATS	accensione comandata	variabile o costante	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 ([1])

([1]) Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle seguenti cilindrate totali: < 100 cm^3 / ≥ 100 cm^3.

▼B

ALLEGATO VI

Valori limite di emissione dei motori per uso speciale (SPE) di cui all'articolo 34, paragrafo 5

Tabella VI-1: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria NRE

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	accensione spontanea	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	accensione spontanea	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	accensione spontanea	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	accensione spontanea	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	tutti	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P < 560	tutti	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	tutti	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabella VI-2: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria NRG

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	P > 560	tutti	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabella VI-3: valori limite di emissione SPE per i motori della categoria RLL

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione	CO	HC	NO_x	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	tutti	3,5	($HC + NO_x \leq 4,0$)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	tutti	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW e SVc [1] > 5 litri	tutti	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

[1] Cilindrata per cilindro.