Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►**B** **REGULAMENTO (UE) 2016/1628 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 14 de setembro de 2016

relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 252 de 16.9.2016, p. 53)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Regulamento (UE) 2020/1040 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de julho de 2020	L 231	1	17.7.2020

Retificado por:

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

▼B

REGULAMENTO (UE) 2016/1628 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 14 de setembro de 2016

relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece, para todos os motores referidos no artigo 2.º, n.º 1, limites de emissão aplicáveis aos gases e partículas poluentes, bem como requisitos técnicos e administrativos respeitantes à homologação UE.

O presente regulamento também estabelece determinadas obrigações relativamente a máquinas móveis não rodoviárias nas quais deva ser instalado ou tenha sido instalado um motor referido no artigo 2.º, n.º 1, no que diz respeito aos limites de emissão de gases e partículas poluentes desses motores.

2. O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos aplicáveis à fiscalização do mercado de motores referidos no artigo 2.º, n.º 1, instalados ou destinados a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias e que estão sujeitos a homologação UE.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a todos os motores abrangidos pelas categorias enunciadas no artigo 4.º, n.º 1, instalados ou destinados a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias e, no que respeita aos limites de emissão de gases e partículas poluentes desses motores, às referidas máquinas móveis não rodoviárias.

2. O presente regulamento não é aplicável aos motores destinados aos seguintes fins:

a) Propulsão de veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

b) Propulsão de tratores agrícolas e florestais, na aceção do artigo 3.º, n.º 8, do Regulamento (UE) n.º 167/2013;

([1]) Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos («Diretiva-Quadro») (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

▼B

c) Propulsão de veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

d) Máquinas estacionárias;

e) Embarcações marítimas que requeiram um certificado válido de navegação ou de segurança marítima;

f) Veículos aquáticos na aceção da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) e não abrangidas pelo seu âmbito de aplicação;

g) Propulsão ou fins auxiliares de embarcações de navegação interior de potência útil inferior a 19 kW;

h) Embarcações na aceção do artigo 3.º, alínea 1), da Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]);

i) Aeronaves na aceção do artigo 2.º, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão ([4]);

j) Veículos de recreio, exceto motas de neve, veículos todo-o-terreno e veículos «lado a lado»;

k) Veículos e máquinas exclusivamente utilizados ou destinados a ser exclusivamente utilizados em competições;

l) Bombas portáteis de combate a incêndios na aceção da norma europeia sobre bombas portáteis de combate a incêndios ([5]) e por esta reguladas;

m) Modelos em escala reduzida ou réplicas em escala reduzida de veículos ou máquinas fabricados, para fins recreativos, a uma escala inferior à do original e que tenham uma potência útil inferior a 19 kW.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Máquina móvel não rodoviária», qualquer máquina móvel, equipamento transportável ou veículo com ou sem carroçaria ou rodas, não destinado ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, e inclui as máquinas instaladas no chassis de veículos destinados ao transporte rodoviário de passageiros ou mercadorias;

([1]) Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([2]) Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (ver página 118 do presente Jornal Oficial).

([3]) Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa às embarcações de recreio e às motas de água e que revoga a Diretiva 94/25/CE (JO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

([4]) Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

([5]) Norma Europeia EN 14466+A1: 2009 (bombas de combate a incêndios — bombas portáteis — requisitos de segurança e desempenho, ensaios).

▼B

2) «Homologação UE», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo de motor ou uma família de motores cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento;

3) «Gases poluentes», os seguintes poluentes no seu estado gasoso emitidos por um motor: o monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais (HC) e os óxidos de azoto (NO_x); sendo NO_x o óxido nítrico (NO) e o dióxido de azoto (NO_2), expressos como equivalente de NO_2;

4) «Partículas» ou «PM», a massa de qualquer material presente no gás emitido por um motor que seja recolhido num meio filtrante especificado após diluição do gás com ar limpo filtrado, de modo a que a temperatura não exceda 325 K (52 °C);

5) «Número de partículas» ou «PN», o número de partículas sólidas com um diâmetro superior a 23 nm emitidas por um motor;

6) «Partículas poluentes», qualquer substância emitida por um motor que seja medida como PM ou PN;

7) «Motor de combustão interna», ou «motor», um conversor de energia, exceto uma turbina a gás, concebido para transformar energia química (*input*) em energia mecânica (*output*) com um processo de combustão interna; inclui, caso estejam instalados, o sistema de controlo das emissões e a interface de comunicação (*hardware* e mensagens) entre a(s) unidade(s) de controlo eletrónico do motor e qualquer outro grupo motopropulsor ou unidade de controlo de uma máquina móvel não rodoviária que seja necessário para respeitar os capítulos II e III;

8) «Tipo de motor», um grupo de motores que não diferem entre si no que respeita às características essenciais;

9) «Família de motores», um conjunto de tipos de motores, agrupados por fabricante, que, pela sua conceção, apresentam características semelhantes em termos de emissões de escape e respeitam os valores-limite de emissão aplicáveis;

10) «Motor precursor», um tipo de motor selecionado de uma família de motores de modo a que as suas características em termos de emissões sejam representativas dessa família de motores;

11) «Motor de substituição», um motor que:

   a) É utilizado exclusivamente para substituir um motor já colocado no mercado e instalado numa máquina móvel não rodoviária; e

   b) Está em conformidade com uma fase de emissões inferior à aplicável na data de substituição do motor;

12) «Motor em serviço», um motor que funciona numa máquina móvel não rodoviária em padrões, condições e cargas de funcionamento normais e que é utilizado para realizar os ensaios de monitorização das emissões referidos no artigo 19.º;

▼B

13) «Motor CI» (sigla inglesa de «*compression-ignition*»), um motor que funciona segundo o princípio da ignição por compressão («CI»);

14) «Motor SI» (sigla inglesa de «*spark-ignition*»), um motor que funciona segundo o princípio da ignição comandada («SI»);

15) «Motor portátil de ignição comandada», um motor SI com uma potência de referência inferior a 19 kW e utilizado num equipamento que respeita pelo menos uma das seguintes condições:

a) Ser transportada pelo operador durante a execução das funções a que se destina;

b) Funcionar em posições múltiplas, tais como em posição invertida ou de lado, para executar as funções a que se destina;

c) Ser a sua massa total, incluindo o motor, ser inferior a 20 kg e respeitar pelo menos uma das seguintes condições:

i) o seu operador fornece fisicamente apoio ao equipamento ou, em alternativa, transporta-o durante a execução das funções a que se destina,

ii) o seu operador fornece fisicamente apoio ou controlo de atitude ao equipamento durante a execução das funções a que se destina,

iii) é utilizado num gerador ou numa bomba;

16) «Combustível líquido», um combustível que existe no estado líquido em condições ambientes de referência (298 K, pressão atmosférica absoluta 101,3 kPa);

17) «Combustível gasoso», qualquer combustível que é inteiramente gasoso em condições ambientes de referência (298 K, pressão atmosférica absoluta 101,3 kPa);

18) «Motor bicombustível», um motor concebido para funcionar simultaneamente com combustível líquido e com combustível gasoso, sendo ambos os combustíveis medidos separadamente e podendo a quantidade consumida de um dos combustíveis em relação ao outro variar consoante o funcionamento;

19) «Motor monocombustível», um motor que não é um motor bicombustível;

20) «GER» (razão da energia do gás — sigla inglesa de «*Gas Energy Ratio*»), no caso de um motor bicombustível, a razão entre o teor energético do combustível gasoso e o teor energético de ambos os combustíveis; no caso de um motor monocombustível, define-se GER como sendo 1 ou 0, em função do tipo de combustível;

21) «Motor de velocidade constante», um motor cuja homologação UE se limita ao funcionamento a velocidade constante, com exclusão dos motores cujo regulador de velocidade constante é removido ou desativado; pode ser equipado com uma velocidade de marcha lenta sem carga, que pode ser utilizada durante as operações de arranque e de paragem e pode ser equipado com um regulador, que pode ser regulado para uma velocidade alternativa quando o motor está parado;

▼B

22) «Motor de velocidade variável», um motor que não é um motor de velocidade constante;

23) «Funcionamento a velocidade constante», o funcionamento de um motor com um regulador que controla automaticamente a solicitação do operador para manter a velocidade do motor, mesmo com variações da carga;

24) «Motor auxiliar», um motor instalado ou destinado a ser instalado numa máquina móvel não rodoviária que não se destina direta ou indiretamente à propulsão;

25) «Potência útil», a potência de motor em kW obtida num banco de ensaio, na extremidade da cambota, ou seu equivalente, medida de acordo com o método de medição da potência dos motores de combustão interna especificado no Regulamento n.º 120 da UNECE, utilizando um combustível de referência ou uma combinação de combustíveis previstos no artigo 25.º, n.º 2;

26) «Potência de referência», a potência útil que é utilizada para determinar os valores-limite de emissão aplicáveis ao motor;

27) «Potência útil nominal», a potência útil de um motor em kW, tal como declarada pelo fabricante, à velocidade nominal;

28) «Potência útil máxima», o valor máximo da potência útil na curva de potência nominal a plena carga para o tipo de motor;

29) «Velocidade nominal», a velocidade máxima a plena carga admitida pelo regulador de um motor, conforme concebida pelo fabricante, ou, na ausência de um regulador, a velocidade a que o motor atinge a potência útil máxima, conforme especificada pelo fabricante;

30) «Data de produção do motor», a data, expressa em mês e ano, em que o motor é submetido ao controlo final, após ter saído da linha de produção, e está pronto para ser entregue ou colocado em *stock*;

31) «Período de transição», os primeiros 24 meses a contar da data prevista no anexo III para a colocação no mercado dos motores da fase V;

32) «Motor de transição», um motor que tem uma data de produção anterior à data fixada no anexo III para a colocação no mercado de motores da fase V e que:

   a) Respeita os limites de emissão mais recentes aplicáveis, definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016; ou

   b) Está abrangido por uma gama de potência ou é utilizado ou destinado a ser utilizado numa aplicação que não estava sujeita a limites de emissão de poluentes e a homologação a nível da União em 5 de outubro de 2016;

▼B

33) «Data de produção da máquina móvel não rodoviária», o mês e o ano indicado na marcação regulamentar da máquina ou, na ausência de uma marcação regulamentar, o mês e o ano em que a máquina é submetida ao controlo final após ter saído da linha de produção;

34) «Embarcação de navegação interior», um veículo aquático abrangido pelo âmbito da Diretiva (UE) 2016/1629;

35) «Grupo eletrogéneo», uma máquina móvel não rodoviária independente que não faz parte do grupo motopropulsor, principalmente destinada a produzir energia elétrica;

36) «Máquina estacionária», uma máquina que se destina a ficar permanentemente instalada no local em que foi utilizada pela primeira vez e não se destina a ser deslocada, por estrada ou por outro meio, exceto durante a transferência do local de fabrico para o local de primeira instalação;

37) «Permanentemente instalado», aparafusado, ou de outro modo eficazmente fixado de modo a não poder ser removido sem a utilização de ferramentas ou equipamento, a uma fundação ou a um entrave alternativo que obrigue o motor a funcionar num só local de um edifício, estrutura, unidade ou instalação;

38) «Mota de neve», uma máquina automotriz destinada a circular fora de estrada principalmente na neve, acionada por lagartas em contacto com a neve e orientada por um esqui ou esquis em contacto com a neve, com uma massa máxima sem carga, em ordem de marcha, de 454 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, e ferramentas, mas excluindo acessórios opcionais e o condutor);

39) «Veículo todo o terreno» ou «VTT», um veículo motorizado, movido por um motor, destinado essencialmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas equipadas com pneus de baixa pressão, tendo um selim de montar destinado a ser utilizado apenas pelo condutor ou selim de montar destinado a ser utilizado pelo condutor e um assento para um só passageiro e um guiador para a condução;

40) «Veículo lado a lado» ou «SbS», um veículo automotor, não articulado, controlado por um operador, destinado principalmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas, com uma massa mínima sem carga, em ordem de marcha, de 300 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível e ferramentas mas excluindo acessórios opcionais e o condutor) e uma velocidade máxima de projeto igual ou superior a 25 km/h; este veículo destina-se ainda a transportar pessoas e/ou mercadorias, e/ou a puxar ou empurrar equipamento, é dirigido por um dispositivo de comando diferente de um guiador, é concebido para fins recreativos ou utilitários e transporta no máximo seis pessoas, incluindo o condutor, sentadas lado a lado em um ou mais assentos que não sejam selins de montar;

▼B

41) «Veículo ferroviário», uma máquina móvel não rodoviária que opera exclusivamente nas vias férreas;

42) «Locomotiva», um veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão e para a propulsão de outros veículos ferroviários concebidos para o transporte de mercadorias, passageiros e outros equipamentos, não sendo ela própria concebida nem destinada a transportar mercadorias ou passageiros (para além dos maquinistas da locomotiva);

43) «Automotora», um veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão, e que é especificamente concebido para o transporte de mercadorias ou de passageiros, ou de mercadorias e passageiros, e não é uma locomotiva;

44) «Veículo ferroviário auxiliar», um veículo ferroviário que não é uma automotora, nem uma locomotiva, incluindo, embora não se limitando a, um veículo ferroviário concebido especificamente para obras de manutenção ou construção ou operações de elevação associadas à via férrea ou a outras infraestruturas ferroviárias;

45) «Grua móvel», uma grua automotriz com braço que pode deslocar-se em estrada ou fora de estrada ou em ambas, que depende da gravidade para a estabilidade e que opera sobre pneumáticos, lagartas ou outros dispositivos móveis;

46) «Soprador de neve», uma máquina automotriz exclusivamente concebida para limpar a neve de superfícies pavimentadas mediante a recolha de neve e a sua projeção forçada através de um tubo;

47) «Disponibilização no mercado», a oferta de um motor ou de máquinas móveis não rodoviárias para distribuição ou utilização no mercado da União no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;

48) «Colocação no mercado», a primeira disponibilização no mercado da União de um motor ou de máquinas móveis não rodoviárias;

49) «Fabricante», pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação UE e autorização de motores e por assegurar a conformidade da produção de motores, sendo igualmente responsável pelos aspetos da fiscalização do mercado relativamente aos motores produzidos, independentemente de essa pessoa singular ou coletiva estar ou não envolvida diretamente em todas as fases de conceção e construção do motor submetido ao processo de homologação UE;

50) «Mandatário do fabricante» ou «mandatário», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente designada por escrito pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em nome do fabricante no âmbito do presente regulamento;

▼B

51) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloca no mercado um motor proveniente de um país terceiro, quer o motor esteja ou não já instalado em máquinas móveis não rodoviárias;

52) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva na cadeia de abastecimento, além do fabricante ou do importador, que disponibiliza um motor no mercado;

53) «Operador económico», designa o fabricante, o mandatário do fabricante, o importador ou o distribuidor;

54) «Fabricante de equipamento de origem» ou «OEM» (sigla inglesa de «*original equipment manufacturer*»), qualquer pessoa singular ou coletiva que fabrica máquinas móveis não rodoviárias;

55) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, criada ou nomeada um Estado-Membro, e por este comunicada à Comissão e que tem competência:

a) Em todos os aspetos da homologação UE de um tipo de motor ou uma família de motores;

b) Para o processo de autorização;

c) Para conceder, e se for caso disso, retirar ou recusar a homologação UE e emitir certificados de homologação UE;

d) Para agir como ponto de contacto das entidades homologadoras dos outros Estados-Membros;

e) Para designar os serviços técnicos; e

f) Para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;

56) «Serviço técnico», uma organização ou um organismo designado pela entidade homologadora como laboratório de ensaios para efetuar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para efetuar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções em nome da entidade homologadora, ou a própria entidade homologadora no exercício dessas funções;

57) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades nacionais para assegurar que os motores disponibilizados no mercado cumprem a legislação de harmonização da União aplicável;

58) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade competente do Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respetivo território;

59) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora, ou qualquer outra autoridade envolvida ou responsável, no que respeita a motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, ou a máquinas móveis não rodoviárias em que estão instalados motores, pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela colocação no mercado num Estado-Membro;

▼B

60) «Utilizador final», qualquer pessoa singular ou coletiva, que não o fabricante, o OEM, o importador ou o distribuidor, que é responsável pelo funcionamento do motor instalado em máquinas móveis não rodoviárias;

61) «Estratégia de controlo das emissões», um elemento ou um conjunto de elementos de conceção incorporado na conceção global de um motor ou de uma máquina móvel não rodoviária em que um motor está instalado, e utilizado para controlar as emissões;

62) «Sistema de controlo das emissões», qualquer dispositivo, sistema ou elemento de conceção que controla ou reduz as emissões;

63) «Estratégia manipuladora», uma estratégia de controlo de emissões que reduz a eficácia do sistema de controlo das emissões em condições de funcionamento do motor e em condições ambiente encontradas durante o funcionamento normal das máquinas ou fora dos procedimentos de ensaio de homologação UE;

64) «Unidade de controlo eletrónico», um dispositivo eletrónico de um motor que faz parte do sistema de controlo das emissões e utiliza dados provenientes de sensores do motor para controlar parâmetros do motor;

65) «Recirculação dos gases de escape» ou «EGR» (sigla inglesa de «*exhaust gas recirculation*»), um dispositivo técnico que faz parte do sistema de controlo das emissões e reduz as emissões, reencaminhando os gases de escape saídos da ou das câmaras de combustão para dentro do motor para serem misturados com o ar de admissão antes ou durante a combustão, com exceção da utilização da regulação das válvulas para aumentar a quantidade de gases de escape residuais na ou nas câmaras de combustão que é misturada com ar de admissão antes ou durante a combustão;

66) «Sistema de pós-tratamento dos gases de escape», um catalisador, um filtro de partículas, um sistema de NO_x, um sistema combinado de NO_x com um filtro de partículas, ou qualquer outro dispositivo que reduza as emissões, com exceção da recirculação dos gases de escape e dos turbocompressores, que faça parte do sistema de controlo das emissões mas esteja instalado a jusante das aberturas de escape do motor;

67) «Intervenção abusiva», a desativação, a adaptação ou a modificação do sistema de controlo das emissões, incluindo qualquer software ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas, tendo como consequência, voluntária ou não, a deterioração do desempenho do motor em matéria de emissões;

68) «Ciclo de ensaio», uma sequência de pontos de ensaio, com critérios de velocidade e de binário definidos para cada um deles, que, aquando dos ensaios, deve ser realizada com o motor em condições estacionárias ou transitórias;

69) «Ciclo de ensaio em condições estacionárias», um ciclo de ensaio em que a velocidade e o binário do motor são mantidos a um conjunto finito de valores nominais constantes; os ensaios em condições estacionárias são ensaios em modo discreto ou ensaios com rampas de transição;

70) «Ciclo de ensaio em condições transitórias», um ciclo de ensaio com uma sequência de valores normalizados para a velocidade e o binário que sofrem variações segundo a segundo;

▼B

71) «Cárter», os espaços fechados, dentro ou fora do motor, ligados ao cárter do óleo por intermédio de condutas internas ou externas, através das quais se podem escapar gases e vapores;

72) «Regeneração», um acontecimento durante o qual os níveis de emissões mudam enquanto o desempenho do sistema de pós-tratamento dos gases de escape é restabelecido de forma programada, e que pode ser classificado como regeneração contínua ou regeneração pouco frequente (periódica);

73) «Período de durabilidade das emissões» ou «EDP» (sigla inglesa de «*emission durability period*»), o número de horas ou, se for caso disso, a distância utilizados para determinar os fatores de deterioração;

74) «Fatores de deterioração», o conjunto de fatores que indicam a relação entre as emissões no início e no final do período de durabilidade das emissões;

75) «Ensaio virtual», simulação em computador, incluindo cálculos, realizada para demonstrar o nível de desempenho de um motor para ajudar a tomar decisões sem que seja necessária a utilização de um motor físico.

Artigo 4.º

Categorias de motores

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias de motores, subdivididas nas subcategorias previstas no anexo I:

1) «Categoria NRE»:

   a) Motores para máquinas móveis não rodoviárias destinadas e adequadas para se movimentarem ou serem movimentadas, por estrada ou por outra via, que não estão excluídas nos termos do artigo 2.º, n.º 2, e não estão incluídas em qualquer outra categoria definida nos pontos 2 a 10 do presente número,

   b) Motores com uma potência de referência inferior a 560 kW utilizados em vez de motores da fase V das categorias IWP, IWA, RLL ou RLR;

2) «Categoria NRG»: motores com uma potência de referência superior a 560 kW exclusivamente para utilização em grupos eletrogéneos; os motores para grupos eletrogéneos, exceto os que apresentem as características referidas, são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características;

3) «Categoria NRSh»: motores portáteis de ignição comandada com uma potência de referência inferior a 19 kW exclusivamente para utilização em máquinas portáteis;

4) «Categoria NRS»: motores SI com uma potência de referência inferior a 56 kW e não incluídos na categoria NRSh;

5) «Categoria IWP»:

   a) Motores com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior, para a sua propulsão direta ou indireta, ou destinados à sua propulsão direta ou indireta;

▼B

b) Motores utilizados em vez de motores da categoria IWA desde que cumpram o disposto no artigo 24.º, n.º 8;

6) «Categoria IWA»: motores auxiliares com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior;

7) «Categoria RLL»: motores exclusivamente para utilização em locomotivas, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

8) «Categoria RLR»:

a) Motores exclusivamente para utilização em automotoras, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

b) Motores utilizados em vez de motores da fase V da categoria RLL;

9) «Categoria SMB»: motores SI, exclusivamente para utilização em motas de neve; os motores para motas de neve, exceto os motores SI, são incluídos na categoria NRE;

10) «Categoria ATS»: motores SI, exclusivamente para utilização em VTT e SbS; os motores para VTT e SbS, exceto os motores SI, são incluídos na categoria NRE.

2. Um motor de velocidade variável de uma determinada categoria pode ser utilizado em vez de um motor de velocidade constante da mesma categoria.

Os motores de velocidade variável da categoria IWP, utilizados para o funcionamento em velocidade constante, devem ainda cumprir o disposto no artigo 24.º, n.º 7, ou no artigo 24.º, n.º 8, consoante o caso.

3. Os motores para veículos ferroviários auxiliares e os motores auxiliares para automotoras e locomotivas são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 5.º

Obrigações dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros criam ou nomeiam as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado nos termos do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros notificam a Comissão relativamente à criação e nomeação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado referidas no n.º 1, incluindo o nome, endereços postal e de correio eletrónico, e domínios de competência. A Comissão publica no seu sítio *web* a lista das entidades homologadoras, bem como os respetivos dados.

▼B

3. Os Estados-Membros só autorizam a colocação no mercado de:

a) Motores abrangidos por uma homologação UE válida, concedida nos termos do presente regulamento, independentemente de já estarem instalados em máquinas móveis não rodoviárias; e

b) Máquinas móveis não rodoviárias nas quais estejam instalados motores referidos na alínea a).

4. Os Estados-Membros não podem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de:

a) Motores, por motivos relacionados com aspetos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, caso esses motores cumpram os requisitos nele previstos;

b) Máquinas móveis não rodoviárias, por motivos relacionados com as emissões de gases e partículas poluentes dos motores instalados nessas máquinas, caso esses motores estejam abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e cumpram os requisitos nele previstos.

5. Os Estados-Membros organizam e procedem à fiscalização do mercado e ao controlo de motores no mercado nos termos do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008.

Artigo 6.º

Obrigações das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras asseguram que os fabricantes que apresentam um pedido de homologação UE cumprem o disposto no presente regulamento.

2. As entidades homologadoras só concedem a homologação UE aos tipos de motor ou às famílias de motores que cumprem o disposto no presente regulamento.

3. As entidades homologadoras tornam público, através do IMI, um registo de todos os tipos de motor e famílias de motores para os quais a homologação UE tenha sido concedida, estendida ou retirada, ou em relação aos quais o pedido de homologação UE tenha sido indeferido.

Esse registo deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

a) Nome e endereço do fabricante e nome da empresa, caso seja diferente;

b) Nome(s) comercial(ais) ou marca(s), consoante adequado, pertencente(s) ao fabricante;

c) Designação dos tipos de motor abrangidos pela homologação UE do tipo de motor ou, se for caso disso, pela homologação UE da família de motores;

d) Categoria de motor;

▼B

e) Número da homologação UE, incluindo o número de eventuais extensões;

f) Data de concessão, da extensão, da recusa ou da retirada da homologação UE; e

g) Conteúdo das secções «Informações gerais sobre o motor» e «Resultado final das emissões» do relatório de ensaio referido no artigo 24.º, n.º 12.

Artigo 7.º

Obrigações das autoridades de fiscalização do mercado

1. As autoridades de fiscalização do mercado realizam controlos documentais e, se necessário, controlos físicos e laboratoriais de motores, a uma escala adequada e com base em amostras adequadas. Ao fazê-lo, devem ter em conta os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos, eventuais reclamações e outras informações relevantes.

2. As autoridades de fiscalização do mercado podem exigir aos operadores económicos a apresentação de documentação e informações que considerem necessárias para o exercício das suas atividades.

Artigo 8.º

Obrigações gerais dos fabricantes

1. Os fabricantes asseguram que os motores por eles produzidos, ao serem colocados no mercado, foram fabricados e homologados nos termos do presente regulamento.

2. Caso o fabricante altere um motor sujeito a homologação UE de forma a que subsequentemente o motor passe a pertencer a uma categoria ou subcategoria diferente, o fabricante é responsável por assegurar que esse motor cumpre os requisitos aplicáveis a essa categoria ou subcategoria.

Caso uma pessoa coletiva altere um motor de forma a que este deixe de cumprir os limites de emissão que lhe são aplicáveis de acordo com a respetiva categoria ou subcategoria, essa pessoa é considerada responsável por voltar a assegurar o cumprimento desses limites de emissão.

3. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação UE e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem envolvidos diretamente em todas as fases da construção de um motor.

4. Os fabricantes asseguram a existência de procedimentos para manter a conformidade da produção em série com o tipo homologado e para monitorizar as emissões dos motores em serviço nos termos do artigo 19.º.

As alterações do projeto ou das características de um tipo de motor, bem como as alterações dos requisitos com os quais um tipo de motor é declarado conforme devem ser tidas em conta de acordo com o capítulo VI.

▼B

5. Para além da marcação regulamentar referida no artigo 32.º, os fabricantes devem indicar nos motores que tenham fabricado e que coloquem no mercado, ou, se tal não for possível, num documento que acompanhe esses motores, o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União.

6. Mediante pedido fundamentado, os fabricantes facultam ao OEM um duplicado da marcação regulamentar referida no artigo 15.º, n.º 4.

7. Os fabricantes asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou transporte não obstam ao cumprimento do disposto no presente capítulo e no capítulo III.

8. Os fabricantes mantêm à disposição das entidades homologadoras o certificado de homologação UE com os respetivos anexos, conforme referido no artigo 23.º, n.º 1, e, se aplicável, uma cópia da declaração de conformidade a que se refere o artigo 31.º, durante um período de dez anos após a colocação do motor no mercado.

9. Mediante pedido fundamentado e através da entidade homologadora, os fabricantes facultam uma cópia do certificado de homologação UE do motor às autoridades nacionais. Essa cópia deve ser elaborada numa língua que possa ser facilmente compreendida pela autoridade nacional que efetua o pedido.

10. Para efeitos da homologação UE de motores, os fabricantes estabelecidos fora do território da União nomeiam um único mandatário estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.

11. Para efeitos de fiscalização do mercado, os fabricantes estabelecidos fora do território da União nomeiam um único mandatário estabelecido no território da União, que pode ser o mandatário mencionado no n.º 10.

Artigo 9.º

Obrigações dos fabricantes relativamente aos motores não conformes

1. Um fabricante que tenha motivos para crer ou que considere que um dos motores por si produzido e colocado no mercado não está conforme com o presente regulamento procede imediatamente a uma investigação sobre a natureza da presumida não conformidade e a extensão provável da sua ocorrência.

Com base nos resultados da investigação, o fabricante toma medidas corretivas para assegurar que os motores em produção são rapidamente postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados.

▼B

O fabricante informa de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE da investigação, fornecendo-lhe pormenores, designadamente, sobre a não conformidade e quaisquer medidas corretivas tomadas.

2. Não obstante o disposto no n.º 1, o fabricante não está obrigado a tomar medidas corretivas em relação a um motor que não cumpra o presente regulamento em resultado de modificações que lhes tenham sido introduzidas após ter sido colocado no mercado e que não tenham sido autorizadas pelo fabricante.

Artigo 10.º

Obrigações dos mandatários dos fabricantes no que diz respeito à fiscalização do mercado

Os mandatários dos fabricantes, para efeitos de fiscalização do mercado, realizam, pelo menos, as seguintes tarefas, que devem ser especificadas no mandato escrito conferido pelo fabricante:

a) Assegurar que o certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, e, se aplicável, uma cópia da declaração de conformidade referida no artigo 31.º podem ser facultados às entidades homologadoras durante um período de dez anos após a colocação do motor no mercado;

b) Facultar à entidade homologadora, mediante pedido fundamentado, toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um motor;

c) Cooperar com as entidades homologadoras e as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer medida tomada no âmbito do mandato.

Artigo 11.º

Obrigações gerais dos importadores

1. Os importadores só podem colocar no mercado motores que tenham obtido a homologação UE.

2. Antes de colocarem no mercado um motor com homologação UE, os importadores asseguram que:

a) O certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, estão disponíveis;

b) O motor ostenta a marcação regulamentar referida no artigo 32.º;

c) O motor cumpre o disposto no artigo 8.º, n.º 5.

3. Durante um período de dez anos após a colocação de um motor no mercado, os importadores mantêm, se for caso disso, um exemplar da declaração de conformidade referida no artigo 31.º à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e asseguram que o certificado de homologação UE e os respetivos anexos referidos no artigo 23.º, n.º 1, possam ser facultados a essas autoridades, mediante pedido.

▼B

4. Os importadores indicam no motor, ou, se tal não for possível, num documento que acompanhe o motor, o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto.

5. Os importadores asseguram que o motor é acompanhado das informações e instruções referidas no artigo 43.º.

6. Os importadores asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou de transporte não obstam ao cumprimento do disposto no presente capítulo ou no capítulo III.

7. Mediante pedido fundamentado, os importadores facultam às autoridades nacionais todas as informações e documentação necessárias para demonstrar a conformidade de um motor. Essas informações e documentação devem ser fornecidas numa língua que possa ser facilmente compreendida pela autoridade nacional que efetua o pedido.

Artigo 12.º

Obrigações dos importadores relativamente aos motores não conformes

1. Um importador que tenha motivos para crer ou que considere que um motor não cumpre o disposto no presente regulamento e, nomeadamente, não corresponde à sua homologação UE, não coloca o motor no mercado até que este seja posto em conformidade.

O importador informa desse facto, sem demora indevida, o fabricante e as autoridades de fiscalização do mercado, bem como a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

2. O importador que tenha motivos para crer ou que considere que um motor por si colocado no mercado não cumpre o disposto no presente regulamento procede imediatamente a uma investigação sobre a natureza da presumida não conformidade e a extensão provável da sua ocorrência.

Com base nos resultados da investigação, o importador toma medidas corretivas e informa o fabricante desse facto para assegurar que os motores em produção sejam rapidamente postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados.

Artigo 13.º

Obrigações gerais dos distribuidores

1. Quando disponibilizam um motor no mercado, os distribuidores agem com a devida diligência em relação aos requisitos do presente regulamento.

2. Antes de disponibilizarem um motor no mercado, os distribuidores verificam que:

a) O fabricante cumpriu o disposto no artigo 8.º, n.º 5;

b) Se aplicável, o importador cumpriu o disposto no artigo 11.º, n.ºs 2 e 4;

▼B

c) O motor ostenta a marcação regulamentar referida no artigo 32.º;

d) As informações e as instruções referidas no artigo 43.º estão disponíveis numa língua que possa ser facilmente compreendida pelo OEM.

3. Os distribuidores asseguram que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou de transporte não obstam a que esse motor cumpra o disposto no presente capítulo ou no capítulo III.

4. Mediante pedido fundamentado, os distribuidores asseguram que o fabricante fornece à autoridade nacional que efetua o pedido a documentação especificada no artigo 8.º, n.º 8, ou que o importador fornece à autoridade nacional que efetua o pedido a documentação especificada no artigo 11.º, n.º 3.

Artigo 14.º

Obrigações dos distribuidores relativamente aos motores não conformes

1. O distribuidor que tenha motivos para crer ou que considere que um motor não cumpre o disposto no presente regulamento não coloca o motor no mercado até que este seja posto em conformidade.

2. O distribuidor informa desse facto o fabricante ou o seu mandatário se tiver motivos para crer ou para considerar que um motor por ele colocado no mercado não cumpre o disposto no presente regulamento, a fim de assegurar que sejam tomadas as medidas corretivas necessárias para pôr os motores em produção em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados nos termos do artigo 9.º ou 12.º.

Artigo 15.º

Obrigações dos OEM relativamente à instalação dos motores

1. Os OEM instalam os motores com a homologação UE em máquinas móveis não rodoviárias de acordo com as instruções fornecidas pelo fabricante nos termos do artigo 43.º, n.º 2, e de modo que não prejudique o desempenho do motor relativamente às emissões de gases e de partículas poluentes.

2. Se um OEM não seguir as instruções referidas no n.º 1 deste artigo, ou alterar um motor durante a sua instalação numa máquina móvel não rodoviária de forma que prejudique o desempenho do motor relativamente às emissões de gases e partículas poluentes, esse OEM é considerado um fabricante para efeitos do presente regulamento, sendo-lhe nomeadamente aplicáveis as obrigações enunciadas nos artigos 8.º e 9.º.

3. Os OEM instalam motores com homologação UE numa máquina móvel não rodoviária apenas de acordo com os tipos de utilização exclusiva previstos no artigo 4.º.

▼B

4. Se a marcação regulamentar do motor referida no artigo 32.º não for visível sem necessidade de remover partes, o OEM afixa de forma visível na máquina móvel não rodoviária um duplicado da marcação a que se refere esse artigo e o ato de execução aplicável, que deve ser fornecido pelo fabricante.

5. Se as máquinas móveis não rodoviárias com um motor de transição instalado forem colocadas no mercado nos termos do artigo 58.º, n.º 5, os OEM indicam a data de produção da máquina móvel não rodoviária como parte da marcação na máquina.

6. Se um fabricante fornecer ao OEM um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape de acordo com o artigo 34.º, n.º 3, o OEM fornece, se for caso disso, ao fabricante as informações sobre a montagem do motor e do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

Artigo 16.º

Aplicação das obrigações dos fabricantes aos importadores e distribuidores

Um importador ou distribuidor que disponibilize um motor no mercado sob o seu nome ou marca, ou que altere esse motor de modo a que o cumprimento dos requisitos aplicáveis possa ser afetado, é considerado um fabricante para efeitos do presente regulamento, sendo-lhe nomeadamente aplicáveis as obrigações enunciadas nos artigos 8.º e 9.º.

Artigo 17.º

Obrigação de notificação dos operadores económicos e dos OEM

Se tal lhes for solicitado e durante um período de cinco anos após a data de colocação no mercado, os operadores económicos e os OEM notificam às entidades homologadoras e às autoridades de fiscalização do mercado:

a) Os operadores económicos que lhes tenham fornecido um motor;

b) Os operadores económicos ou, caso seja identificável, os OEM a quem tenham fornecido um motor.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUBSTANTIVOS

Artigo 18.º

Requisitos em matéria de emissões de escape para homologação UE

1. Os fabricantes asseguram que os tipos de motor e as famílias de motores são concebidos, construídos e montados de modo a cumprir os requisitos estabelecidos no capítulo II e no presente capítulo.

2. A partir das datas de colocação de motores no mercado fixadas no anexo III, os tipos de motor e as famílias de motores não podem exceder os valores-limite de emissão de escape referidos como fase V e fixados no anexo II.

▼B

Se, de acordo com os parâmetros de definição da família de motores estabelecidos no ato de execução pertinente, uma família de motores abranger mais do que uma gama de potência, o motor precursor (para efeitos de homologação UE) e todos os tipos de motores dentro da mesma família (para efeitos de conformidade da produção) devem, no que respeita às gamas de potência:

a) Respeitar os valores-limite de emissão mais estritos;

b) Ser ensaiados utilizando os ciclos de ensaio que correspondem aos valores-limite de emissão mais estritos;

c) Estar sujeitos às primeiras datas aplicáveis para homologação UE e colocação no mercado enunciadas no anexo III.

3. As emissões de escape de tipos de motor e de famílias de motores são medidas com base nos ciclos de ensaio enunciados no artigo 24.º e nos termos do artigo 25.º.

4. Os tipos de motor e as famílias de motores são concebidos e equipados com estratégias de controlo de emissões de modo a prevenir, na medida do possível, intervenções abusivas. É proibida a utilização de estratégias manipuladoras.

5. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam os pormenores relativos aos parâmetros que devem ser utilizados para a definição dos tipos de motor e das famílias de motores, incluindo os respetivos modos de funcionamento, e os pormenores técnicos para prevenir as intervenções abusivas referidas no n.º 4 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 19.º

Monitorização das emissões de motores em serviço

1. As emissões de gases poluentes de motores pertencentes aos tipos de motor ou às famílias de motores da fase V, homologados nos termos do presente regulamento, são monitorizadas por ensaios de motores em serviço instalados em máquinas móveis não rodoviárias e a funcionar com os seus ciclos de funcionamento normais. Estes ensaios são realizados, sob a responsabilidade do fabricante e em conformidade com os requisitos da entidade homologadora, em motores que tenham sido objeto de uma manutenção correta, em cumprimento das disposições em matéria de seleção de motores, procedimentos de ensaio e comunicação dos resultados para as diferentes categorias de motores.

A Comissão realiza projetos-piloto com vista a desenvolver procedimentos de ensaio adequados para as categorias e subcategorias de motores para as quais não existam tais procedimentos de ensaio.

A Comissão realiza programas de monitorização para todas as categorias de motores, a fim de determinar em que medida as emissões medidas no ciclo de ensaio correspondem às emissões medidas durante o funcionamento efetivo. Estes programas e os seus resultados são apresentados anualmente aos Estados-Membros e subsequentemente comunicados ao público.

▼B

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, a fim de completar o presente regulamento com medidas pormenorizadas relativas à seleção de motores, aos procedimentos de ensaio e à comunicação dos resultados a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 20.º

Pedido de homologação UE

1. Os fabricantes apresentam um pedido distinto de homologação UE para cada tipo de motor ou família de motores à entidade homologadora de um Estado-Membro, devendo cada pedido ser acompanhado do dossiê de fabrico a que se refere o artigo 21.º. Só deve ser apresentado um pedido para cada tipo de motor ou, se aplicável, família de motores, dirigido a uma única entidade homologadora.

2. Os fabricantes colocam à disposição do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação UE um motor conforme com as características do tipo de motor, ou, no caso de uma família de motores, do motor precursor descritas no dossiê de fabrico referido no artigo 21.º.

3. No caso de um pedido de homologação UE para uma família de motores, se a entidade homologadora determinar que, no que diz respeito ao motor precursor selecionado referido no n.º 2 do presente artigo, o pedido apresentado não representa integralmente a família de motores descrita no dossiê de fabrico referido no artigo 21.º, os fabricantes devem disponibilizar um motor precursor alternativo e, se necessário, um outro motor precursor que seja considerado representativo da família de motores pela entidade homologadora.

4. No prazo de um mês a contar do início da produção do tipo de motor ou da família de motores homologados, os fabricantes apresentam o plano original para a monitorização dos motores em serviço à entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse tipo de motor, ou, se for caso disso, essa família de motores.

Artigo 21.º

Dossiê de fabrico

1. O requerente fornece à entidade homologadora um dossiê de fabrico que inclui os seguintes elementos:

a) Uma ficha de informação, incluindo uma lista dos combustíveis de referência e, caso seja pedido pelo fabricante, quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados a que se refere o artigo 25.º, n.º 2, e descritos nos termos dos atos delegados referidos no artigo 25.º, n.º 4 («ficha de informação»);

b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informações respeitantes ao tipo de motor ou, se aplicável, ao motor precursor;

▼B

c) Todas as informações adicionais requeridas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de pedido de homologação UE.

2. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou num suporte eletrónico que seja aceite pelo serviço técnico e pela entidade homologadora.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam modelos para a ficha de informação e para o dossiê de fabrico. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO V

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 22.º

Disposições gerais

1. A entidade homologadora que recebe o pedido concede a homologação UE a todos os tipos de motor ou as famílias de motores que cumpram todos os critérios seguintes:

a) As características descritas no dossiê de fabrico;

b) Os requisitos do presente regulamento, nomeadamente as disposições relativas à conformidade da produção referidas no artigo 26.º.

2. Se um motor cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, as entidades homologadoras não podem impor quaisquer outros requisitos de homologação UE no que respeita a emissões de escape para máquinas móveis não rodoviárias nas quais esteja instalado um tal motor.

3. Após as datas respeitantes à homologação UE dos motores fixadas no anexo III para cada subcategoria de motor, as entidades homologadoras não podem conceder uma homologação UE a um tipo de motor ou uma família de motores que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

4. Os certificados de homologação UE são numerados segundo um sistema harmonizado a definir pela Comissão.

5. Através do IMI, a entidade homologadora:

a) Disponibiliza às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tenha concedido ou, se aplicável, estendido, no prazo de um mês após a emissão do respetivo certificado de homologação UE;

b) Disponibiliza sem demora às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tenha recusado conceder ou retirado, assim como os motivos da sua decisão;

▼B

c) Envia à entidade homologadora de outro Estado-Membro, no prazo de um mês após receção de um pedido dessa entidade homologadora, uma cópia do certificado de homologação UE do tipo de motor ou da família de motores, caso exista, juntamente com o dossiê de homologação referido no n.º 6 para cada tipo de motor ou família de motores que tenha homologado, recusado homologar ou cuja homologação UE tenha retirado;

6. A entidade homologadora elabora um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado do relatório de ensaio e de todos os outros documentos apensos ao dossiê de fabrico pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções («dossiê de homologação»).

O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado por forma a identificar claramente todas as páginas e cada documento deve ser concebido de molde a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE, em particular, as datas das revisões e das atualizações.

A entidade homologadora assegura a disponibilidade das informações contidas no dossiê de homologação durante um período mínimo de 25 anos após o termo da validade da homologação UE em questão.

7. A Comissão pode adotar atos de execução que definam:

a) O método para estabelecer o sistema de numeração harmonizado referido no n.º 4;

b) Os modelos e a estrutura dos dados para o intercâmbio de dados referido no n.º 5.

Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 23.º

Disposições especiais relativas ao certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE contém os seguintes anexos:

a) O dossiê de homologação;

b) Se for caso disso, os nomes e espécimes das assinaturas das pessoas autorizadas a assinar declarações de conformidade referida no artigo 31.º e uma informação relativa às respetivas funções na empresa.

2. A Comissão elabora um modelo de certificado de homologação UE.

3. No que diz respeito a cada tipo de motor ou família de motores que tenha sido homologado, a entidade homologadora:

a) Preenche todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE e anexa o relatório de ensaio;

b) Compila o índice do dossiê de homologação;

▼B

c) Entrega de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.

4. No caso de uma homologação UE cuja validade tenha sido limitada de acordo com o artigo 35.º ou de um tipo de motor ou de uma família de motores que tenha ficado isento da aplicação de determinados requisitos estabelecidos no presente regulamento, o certificado de homologação UE especifica essas limitações ou isenções.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo do certificado de homologação UE referido no n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 24.º

Ensaios requeridos para a homologação UE

1. O cumprimento das prescrições técnicas previstas no presente regulamento é demonstrado por meio de ensaios adequados realizados por serviços técnicos designados para o efeito. Os procedimentos de medição e de ensaio, bem como o equipamento e os instrumentos específicos para a realização desses ensaios, são os enunciados no artigo 25.º.

2. O fabricante põe à disposição da entidade homologadora o número de motores exigido por força dos atos delegados relevantes para realizar os ensaios requeridos.

3. Os ensaios requeridos são realizados em motores representativos do tipo de motor ou, se for caso disso, do motor precursor da família de motores a homologar.

Não obstante o disposto no primeiro parágrafo, o fabricante pode selecionar, com o acordo da entidade homologadora, um motor que, não sendo representativo do tipo de motor, ou se for caso disso, do motor precursor da família de motores a homologar, reúna várias das características mais desfavoráveis no que respeita ao nível de desempenho exigido. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual como apoio para a tomada de decisões durante o processo de seleção.

4. Para efeitos da realização dos ensaios de homologação UE, os ciclos de ensaio aplicáveis são os enunciados no anexo IV. Os ciclos de ensaio aplicáveis a cada tipo de motor incluído na homologação UE são indicados na ficha de informações.

5. Um motor representativo do tipo de motor ou, se for caso disso, do motor precursor da família de motores, ou um motor selecionado de acordo com o n.º 3, segundo parágrafo, é ensaiado com um dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio em condições estacionárias não rodoviário aplicável identificado nos quadros IV-1 a IV-10 do anexo IV. Fica ao critério do fabricante realizar esse ensaio em modo discreto ou

▼B

com rampas de transição. Exceto nos casos referidos nos n.os 7 e 8, um motor de velocidade variável de uma determinada categoria usado em funcionamento de velocidade constante da mesma categoria não tem de ser ensaiado com o ciclo de ensaio em condições estacionárias a uma velocidade constante aplicável.

6. No caso de um motor de velocidade constante dotado de um regulador que pode ser regulado para uma velocidade alternativa, os requisitos do n.º 5 devem ser cumpridos em cada velocidade constante aplicável, e a ficha de informações deve indicar as velocidades que se aplicam a cada tipo de motor.

7. No caso de um motor da categoria IWP destinado a ser utilizado em funcionamento tanto a velocidade constante como a velocidade variável, devem ser cumpridos os requisitos do n.º 5 em cada ciclo de ensaio em condições estacionárias separadamente, devendo a ficha de informações indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual esses requisitos foram cumpridos.

8. No caso de um motor da categoria IWP que se destine a ser utilizado em vez de um motor da categoria IWA de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, os requisitos do n.º 5 devem ser cumpridos para cada ciclo de ensaio em condições estacionárias aplicável enunciado nos quadros IV-5 e IV-6 do anexo IV, devendo a ficha de informações indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual esses requisitos foram cumpridos.

9. Com exceção dos motores homologados nos termos do artigo 34.º, n.os 5 e 6, os motores de velocidade variável da categoria NRE com uma potência útil igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW, além de cumprir os requisitos do n.º 5 do presente artigo, também são ensaiados num dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no quadro IV-11 do anexo IV.

10. Os motores das subcategorias NRS-v-2b e NRS-v-3 com uma velocidade máxima inferior ou igual a 3 400 rpm, além de cumprir os requisitos do n.º 5, também são ensaiados num dinamómetro utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no quadro IV-12 do anexo IV.

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento pela definição das especificações técnicas pormenorizadas e as características dos ciclos de ensaio em condições estacionárias e transitórias referidos no presente artigo, incluindo o respetivo método para determinar as regulações da carga do motor e da velocidade. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

12. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam o formato único dos relatórios de ensaio exigidos para a homologação UE. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

▼B

Artigo 25.º

Realização de medições e ensaios para a homologação UE

1. Os resultados finais dos ensaios de emissões de gases de escape relativos aos motores abrangidos pelo presente regulamento são calculados pela aplicação aos resultados dos ensaios em laboratório dos seguintes elementos:

a) As emissões de gases do cárter, se exigido pelo n.º 3 e caso não estejam já incluídas na medição em laboratório;

b) Qualquer fator de ajustamento necessário, se exigido pelo n.º 3 e caso o motor contenha um sistema regenerador de pós-tratamento dos gases de escape;

c) Relativamente a todos os motores, os fatores de deterioração adequados aos períodos de durabilidade das emissões especificados no anexo V.

2. Os ensaios de um tipo de motor ou de uma família de motores a fim de determinar se ele respeita os limites de emissão estabelecidos no presente regulamento devem ser efetuados com recurso aos seguintes combustíveis de referência ou combinações de combustíveis, consoante adequado:

a) Gasóleo;

b) Gasolina;

c) Mistura gasolina/óleo para motores SI a dois tempos;

d) Gás natural/biometano;

e) Gás de petróleo liquefeito (GPL);

f) Etanol.

O tipo de motor ou a família de motores devem, além disso, respeitar os valores-limite de emissão de escape que o presente regulamento estabelece relativamente a quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados incluídos por um fabricante no pedido de homologação UE e especificado no dossiê de fabrico.

3. No que diz respeito à realização das medições e ensaios, devem ser respeitados os requisitos técnicos em matéria de:

a) Aparelhos e procedimentos para a realização de ensaios;

b) Aparelhos e procedimentos para medição e amostragem das emissões;

c) Métodos de avaliação e cálculo de dados;

d) Métodos para estabelecer fatores de deterioração;

e) Em relação aos motores das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB e ATS que respeitem os limites de emissão da fase V estabelecidos no anexo II:

   i) método de contabilização das emissões de gases do cárter,

▼B

ii) método de determinação e contabilização da regeneração contínua ou infrequente dos sistemas de pós-tratamento dos gases de escape;

f) Em relação aos motores controlados eletronicamente das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLL e RLR que respeitem os limites de emissão da fase V estabelecidos no anexo II e utilizem um dispositivo de comando eletrónico para determinar a quantidade e o momento da injeção de combustível ou utilizem o dispositivo de comando eletrónico para ativar, desativar ou modular o sistema de controlo das emissões utilizado para reduzir as emissões de NO_x:

i) estratégias de controlo das emissões, incluindo a documentação necessária para demonstrar essas estratégias,

ii) medidas de controlo das emissões de NO_x, incluindo o método usado para demonstrar essas medidas de controlo,

iii) zona associada ao ciclo em condições estacionárias não rodoviário relevante dentro da qual é controlada a quantidade de emissões que podem exceder os limites de emissão estabelecidos no anexo II,

iv) a seleção pelo serviço técnico de pontos de medição adicionais dentro da zona de controlo durante o ensaio de emissões num banco de ensaio.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição dos seguintes elementos:

a) A metodologia para adaptar os resultados dos ensaios de emissões em laboratório, a fim de incluir os fatores de deterioração referidos no n.º 1, alínea c);

b) As características técnicas dos combustíveis de referência a que se refere o n.º 2 e, se for caso disso, os requisitos aplicáveis à descrição de quaisquer outros combustíveis, misturas de combustíveis ou emulsões de combustíveis especificados descritos no dossiê de fabrico;

c) Os requisitos técnicos pormenorizados e as características para a realização das medições e ensaios referidos no n.º 3;

d) O método usado para medir o PN, tendo em conta as especificações indicadas na série 06 do Regulamento n.º 49 da UNECE;

e) Os requisitos técnicos pormenorizados aplicáveis aos ensaios dos motores bicombustível ou motores monocombustíveis alimentados a gás referidos no anexo II.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

▼B

Artigo 26.º

Disposições relativas à conformidade da produção

1. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as disposições adequadas para assegurar que os motores em produção vão estar em conformidade com o tipo homologado no que diz respeito aos requisitos do presente regulamento.

2. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar se as declarações de conformidade emitidas pelo fabricante cumprem o disposto no artigo 31.º.

3. A entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE toma as medidas necessárias relativas a essa homologação UE para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se as disposições referidas no n.º 1 do presente artigo continuam a ser adequadas, de forma que os motores em produção continuem a estar em conformidade com o tipo homologado e as eventuais declarações de conformidade continuem a cumprir o disposto no artigo 31.º.

4. A fim de verificar a conformidade de um motor com o tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspeções ou ensaios necessários para a homologação UE, em amostras colhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas suas instalações de produção.

5. Caso uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE apure que as disposições referidas no n.º 1 não estão a ser aplicadas, se afastam significativamente das disposições acordadas referidas no n.º 1, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, toma as medidas necessárias para garantir que o procedimento relativo à conformidade da produção é aplicado de forma correta ou retira a homologação UE.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição das medidas pormenorizadas a tomar e dos procedimentos a seguir pelas entidades homologadoras para assegurar que os motores em produção são conformes com o tipo homologado. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

CAPÍTULO VI

ALTERAÇÃO E VALIDADE DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 27.º

Disposições gerais

1. O fabricante informa sem demora a entidade homologadora que concedeu a homologação UE de qualquer alteração das informações registadas no dossiê de homologação.

▼B

No caso de uma tal alteração, essa entidade homologadora decide qual dos procedimentos previstos no artigo 28.º deve ser adotado.

Caso seja necessário, a entidade homologadora pode decidir, após consulta do fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

2. O pedido de alteração de uma homologação UE é apresentado exclusivamente à entidade homologadora que concedeu a homologação UE inicial.

3. Se a entidade homologadora considerar que, para fins da introdução de uma alteração, é necessário repetir as inspeções ou os ensaios, informa desse facto o fabricante.

Os procedimentos previstos no artigo 28.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

Artigo 28.º

Revisões e extensões das homologações UE

1. Se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas sem que seja necessário repetir as inspeções ou ensaios, essa alteração é designada «revisão».

No caso de uma tal revisão, a entidade homologadora revê, sem demora injustificada, as páginas pertinentes do dossiê de homologação que forem necessárias, assinalando cada uma delas, a fim de mostrar claramente a natureza da alteração, bem como indica igualmente a data da revisão e inclui um índice revisto do dossiê de homologação. Considera-se que uma versão atualizada e consolidada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das alterações, cumpre o requisito do presente número.

2. Uma alteração referida no n.º 1 é designada «extensão», se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas e se se verificar um dos seguintes casos:

a) Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios;

b) Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exceção dos anexos;

c) Se se tornarem aplicáveis ao tipo de motor ou à família de motores homologados um novo requisito estabelecido no presente regulamento ou num ato delegado ou de execução adotado por força do presente regulamento.

No caso de uma extensão, a entidade homologadora emite um certificado de homologação UE atualizado, ao qual atribui um número de extensão, que é aumentado em conformidade com o número de extensões sucessivas anteriormente concedidas. Esse certificado de homologação UE indica claramente as razões da extensão e a data da extensão.

▼B

3. Sempre que forem alteradas páginas do dossiê de homologação ou for elaborada uma versão consolidada e atualizada, o índice do dossiê de homologação anexo ao certificado de homologação UE é alterado em conformidade, de molde a indicar a data da extensão ou revisão mais recente, ou a data da consolidação mais recente da versão atualizada.

4. Não são necessárias alterações à homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores se o novo requisito referido no n.º 2, alínea c), for, de um ponto de vista técnico, irrelevante para esse tipo de motor ou essa família de motores no que diz respeito ao seu desempenho em matéria de emissões.

Artigo 29.º

Emissão e notificação das alterações

1. No caso de uma revisão de uma homologação UE, a entidade homologadora entrega ao requerente, sem atrasos injustificados, os documentos revistos ou a versão consolidada e atualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação, referidos no artigo 28.º, n.º 1, segundo parágrafo.

2. No caso de uma extensão de uma homologação UE, a entidade homologadora entrega ao requerente, sem atrasos injustificados, o certificado de homologação UE atualizado referido no artigo 28.º, n.º 2, segundo parágrafo, incluindo os respetivos anexos e o índice do dossiê de homologação.

3. A entidade homologadora notifica através do IMI qualquer alteração da homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

Artigo 30.º

Validade da homologação UE

1. As homologações UE são concedidas por um prazo de validade ilimitado.

2. A homologação UE de um motor caduca em cada uma das seguintes situações:

a) Caso se tornem obrigatórios novos requisitos aplicáveis ao tipo de motor homologado ou, se for caso disso, à família de motores, tendo em vista a sua colocação no mercado e não sendo possível a extensão ou a revisão da homologação UE em conformidade;

b) Caso a produção do tipo de motor ou da família de motores homologados cesse de modo voluntário e definitivo;

c) Caso a validade da homologação UE expire por força de uma restrição nos termos do artigo 35.º, n.º 3;

d) Caso a homologação UE seja retirada nos termos do artigo 26.º, n.º 5, do artigo 39.º, n.º 1, ou do artigo 40.º, n.º 3.

▼B

3. Caso as condições de validade de uma homologação UE deixem de ser respeitadas relativamente um único tipo de motor de uma família de motores, a caducidade da homologação UE da família de motores em causa é limitada ao tipo de motor em causa.

4. Caso cesse definitivamente a produção de um determinado tipo de motor ou, se for caso disso, de uma família de motores, o fabricante comunica essa cessação à entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

No prazo de um mês a contar da receção da notificação, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse tipo de motor ou essa família de motores informa do facto as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

5. Sem prejuízo do n.º 4, nos casos em que se prevê que a homologação UE de um tipo de motor ou, se for caso disso, de uma família de motores venha a caducar, o fabricante comunica esse facto à entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

Nesses casos, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE comunica de imediato toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

São especificados na comunicação, em particular, a data de produção e o número de identificação do último motor produzido.

6. Considera-se que são respeitados os requisitos de comunicação referidos nos n.os 4 e 5 caso as informações relevantes sejam carregadas no IMI.

CAPÍTULO VII

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 31.º

Declaração de conformidade

1. O fabricante, na sua qualidade de titular de uma homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores, emite uma declaração de conformidade («declaração de conformidade») que acompanha os motores colocados no mercado tendo por base:

a) Uma das isenções a que se refere o artigo 34.º, n.º 2, 4, 5, 6, 7 ou 8, o artigo 35.º, n.º 4; ou

b) Uma disposição transitória a que se refere o artigo 58.º, n.os 9, 10 ou 11.

A declaração de conformidade especifica as características e restrições particulares aplicáveis ao motor, é entregue a título gratuito juntamente com o motor e, se for caso disso, acompanha a máquina móvel não rodoviária na qual o motor está instalado. A sua entrega não fica sujeita a um pedido explícito ou à prestação de informação adicional ao fabricante. A declaração de conformidade pode também ser entregue sob a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

▼B

Durante um período de 10 anos após a data de produção do motor, o fabricante emite, a pedido do utilizador final, uma segunda via da declaração de conformidade contra o pagamento de um montante que não pode ser superior ao custo de emissão. A menção «segunda via» deve figurar de forma bem visível em todas as segundas vias da declaração de conformidade.

2. A declaração de conformidade é redigida, pelo menos, numa das línguas oficiais das instituições da União.

Qualquer Estado-Membro pode solicitar ao fabricante que a declaração de conformidade seja traduzida para a sua ou as suas línguas oficiais.

3. A(s) pessoa(s) autorizada(s) a assinar declarações de conformidade pertence(m) à organização do fabricante e encontra(m)-se devidamente autorizada(s) pela administração dessa organização a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção, ou à conformidade da produção do motor.

4. A declaração de conformidade é preenchida na sua totalidade e não contém quaisquer restrições relativas à utilização do motor, salvo as previstas no presente regulamento.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo de declaração de conformidade, incluindo as características destinadas a impedir falsificações e a permitir a verificação do ficheiro eletrónico seguro. Para o efeito, os atos de execução preveem os recursos de segurança utilizados para proteger a declaração de conformidade. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 32.º

Marcação regulamentar dos motores

1. O fabricante apõe uma marcação em cada motor fabricado em conformidade com o tipo homologado («marcação regulamentar»).

2. No que diz respeito aos motores a seguir enumerados, a marcação regulamentar inclui informações suplementares que indiquem que o motor está sujeito à isenção ou à disposição transitória pertinentes:

a) Motores destinados à exportação para países terceiros nos termos do artigo 34.º, n.º 1, fabricados na União ou fora do território da União e subsequentemente instalados em máquinas móveis não rodoviárias na União;

b) Motores colocados no mercado nos termos do artigo 34.º, n.ºs 2, 5, 6 ou 8;

c) Motores colocados no mercado temporariamente nos termos do artigo 34.º, n.º 4;

▼B

d) Motores de transição colocados no mercado nos termos do artigo 58.º, n.º 5;

e) Motores de substituição colocados no mercado nos termos do artigo 34.º, n.º 7, e do artigo 58.º, n.ºs 10 ou 11.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo para a marcação regulamentar, incluindo as informações essenciais obrigatórias no momento em que o motor sai da linha de produção, as informações essenciais obrigatórias antes de o motor ser colocado no mercado e, se for caso disso, as informações adicionais referidas no n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 33.º

Marcação temporária dos motores

1. O fabricante apõe uma marcação temporária em cada motor fabricado em conformidade com o tipo homologado e colocado no mercado com base no artigo 34.º, n.º 3.

2. O motor que ainda não esteja conforme com o tipo homologado no momento da entrega ao fabricante do motor ostenta apenas uma marcação temporária.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o modelo para as marcações temporárias a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo, incluindo as informações essenciais obrigatórias a indicar nessas marcações. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO VIII

ISENÇÕES

Artigo 34.º

Isenções gerais

1. Com exceção do que diz respeito ao artigo 32.º, n.º 2, alínea a), os motores destinados à exportação para países terceiros não são abrangidos pelo presente regulamento.

2. Com exceção do que diz respeito ao artigo 32.º, n.º 2, alínea b), os motores para utilização pelas forças armadas não são abrangidos pelo presente regulamento.

Para efeitos do presente número, serviços de bombeiros, serviços de proteção civil, forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e serviços de emergência médica não são considerados parte das forças armadas.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 32.º, e com o consentimento do OEM, um fabricante pode entregar-lhe um motor separadamente do seu sistema pós-tratamento dos gases de escape.

▼B

4. Não obstante o artigo 5.º, n.º 3, os Estados-Membros autorizam a colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE em conformidade com o presente regulamento.

5. Não obstante o artigo 18.º, n.º 2, e o artigo 22.º, n.º 3, os Estados-Membros concedem a homologação UE a motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI e autorizam a sua colocação no mercado, na condição de esses motores se destinarem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias para utilização em atmosferas potencialmente explosivas, como definido no artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

6. Não obstante o artigo 18.º, n.º 2, e o artigo 22.º, n.º 3, os Estados-Membros podem, mediante pedido, conceder a homologação UE e autorizar a colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI e autorizar a sua colocação no mercado, na condição de esses motores se destinarem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias exclusivamente utilizadas no lançamento e recuperação de embarcações salva-vidas operadas pelos serviços de emergência nacionais.

7. Não obstante o artigo 5.º, n.º 3, e o artigo 18.º, n.º 2, quanto aos motores das categorias RLL ou RLR colocados no mercado da União até 31 de dezembro de 2011, inclusive, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores de substituição se a entidade homologadora, após avaliação, reconhecer e concluir que a instalação de um motor que cumpra os limites de emissão aplicáveis definidos nos quadros II-7 e II-8 do anexo II envolverá dificuldades técnicas significativas. Neste caso, é necessário que os motores de substituição respeitem os limites de emissão que teriam de cumprir a fim de serem colocados no mercado da União em 31 de dezembro de 2011 ou que respeitem limites de emissão mais estritos.

No que diz respeito aos motores das categorias RLL ou RLR que tenham sido colocados no mercado da União depois de 31 de dezembro de 2011, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores de substituição que cumpram os limites de emissão que os motores a substituir tiveram de cumprir quando foram inicialmente colocados no mercado da União.

8. No que diz respeito aos motores das categorias RLL ou RLR, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores que cumpram os limites de emissão mais recentes aplicáveis definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, desde que:

a) Esses motores façam parte de um projeto que estejam em fase avançada de desenvolvimento em 6 de outubro de 2016, na aceção da Diretiva 2008/57/CE; e

b) A utilização de motores que cumpram os limites de emissão aplicáveis definidos nos quadros II.7 e II.-8 do anexo II acarrete custos desproporcionados.

([1]) Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros relativa a aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas (JO L 96 de 29.3.2014, p. 309).

▼B

Até 17 de setembro de 2017, os Estados-Membros transmitem à Comissão uma lista de todos esses projetos.

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, a fim de completar o presente regulamento com as especificações técnicas pormenorizadas e as condições para:

a) A entrega por um fabricante a um OEM de um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento dos gases de escape por um fabricante, conforme referido no n.º 3;

b) A colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE nos termos do presente regulamento, conforme referido no n.º 4;

c) A concessão da homologação UE e a autorização da colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite das emissões de gases e partículas poluentes para motores para fins especiais estabelecidos no anexo VI, conforme referido nos n.os 5 e 6.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

Artigo 35.º

Isenções relativas a novas tecnologias ou novos conceitos

1. O fabricante pode requerer a homologação UE de um tipo de motor ou de uma família de motores que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos e que, em resultado dessas novas tecnologias ou desses novos conceitos, seja incompatível com um ou mais dos requisitos do presente regulamento.

2. A entidade homologadora concede a homologação UE referida no n.º 1 caso estejam preenchidas cumulativamente as condições seguintes:

a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos tornam o tipo de motor, ou a família de motores, incompatível com um ou mais requisitos do presente regulamento;

b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de proteção ambiental das novas tecnologias ou dos novos conceitos e as medidas tomadas no sentido de assegurar um nível de proteção ambiental que seja, pelo menos, equivalente ao previsto pelos requisitos do presente regulamento em relação aos quais se pretende a isenção;

c) São apresentadas as descrições e os resultados dos ensaios que provam que a condição da alínea b) está preenchida.

3. A concessão da homologação UE a que se refere o n.º 1 é sujeita a autorização por parte da Comissão.

▼B

Se for caso disso, a autorização da Comissão especifica se está sujeita a quaisquer restrições.

A autorização é dada por meio de um ato de execução.

4. Enquanto se aguarda a decisão da Comissão sobre a autorização nos termos do n.º 3, a entidade homologadora pode emitir uma homologação UE provisória, válida:

a) Apenas no território do Estado-Membro em causa,

b) Só no que diz respeito a um tipo de motor ou uma família de motores abrangidos pela isenção pretendida, e

c) Por um período mínimo de 36 meses.

Caso seja emitida uma homologação UE provisória, a entidade homologadora informa sem demora a Comissão e os demais Estados-Membros do facto por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada da referida homologação UE provisória são mencionados no cabeçalho do certificado de homologação UE e no cabeçalho da correspondente declaração de conformidade.

5. Caso a entidade homologadora decida aceitar no seu território a homologação UE provisória a que se refere o n.º 4, informa por escrito a entidade homologadora relevante e a Comissão dessa decisão.

6. Caso a Comissão decida não conceder a autorização a que se refere o n.º 3, a entidade homologadora informa de imediato o titular da homologação UE provisória a que se refere o n.º 4, de que a homologação UE provisória é revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Não obstante a decisão da Comissão de não conceder a autorização referida no n.º 3, os motores fabricados em conformidade com a homologação UE provisória antes da sua caducidade podem ser colocados no mercado dos Estados-Membros cujas entidades homologadoras tiverem aceitado a homologação UE provisória.

7. Considera-se que são respeitados os requisitos referidos no n.º 4, segundo parágrafo, e no n.º 5, se as informações relevantes forem carregadas no IMI.

▼B

8. A Comissão pode adotar atos de execução que definam a autorização referida no n.º 3 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

9. A Comissão pode adotar atos de execução que definam os modelos harmonizados de certificado de homologação UE e de declaração de conformidade referidos no n.º 4 do presente artigo, incluindo as informações essenciais obrigatórias incluídas nesse certificado e nessa declaração. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 36.º

Subsequente adaptação dos atos delegados e de execução

1. Caso a Comissão autorize a concessão de uma isenção ao abrigo do artigo 35.º, toma de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a isenção autorizada nos termos do artigo 35.º se refira a uma matéria que se encontra regulada num regulamento da UNECE, a Comissão apresenta uma proposta de alteração desse regulamento, de acordo com o procedimento previsto nos termos do Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos delegados ou de execução aplicáveis a que se refere o n.º 1 forem alterados, a Comissão revoga qualquer restrição imposta pela decisão que autorize a isenção.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação UE provisória, autorizá-lo a proceder a uma extensão da homologação UE, por meio de uma decisão sob a forma de um ato de execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO IX

COMUNICAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELATIVAS À PRODUÇÃO E À VERIFICAÇÃO

Artigo 37.º

Obrigações dos fabricantes em matéria de comunicação de informações relativas à produção

1. O fabricante apresenta à entidade homologadora que concedeu a homologação UE uma lista com o número de motores de cada tipo de motor e subcategoria de motor produzidos de acordo com o presente regulamento e em conformidade com a homologação UE desde a apresentação da última comunicação de informações relativas à produção ou desde que os requisitos do presente regulamento começaram a ser aplicáveis.

▼B

Essa lista é apresentada:

a) No prazo de 45 dias após o fim de cada ano civil;

b) Imediatamente após cada uma das datas de colocação no mercado dos motores referidas no anexo III; e

c) Até qualquer outra data que a entidade homologadora possa fixar.

2. É especificado na lista referida no n.º 1 de que modo os números de identificação estão correlacionados com os tipos de motor ou, se for caso disso, as famílias de motores correspondentes e com os números de homologação UE, caso o sistema de codificação dos motores não permita identificar essas correlações.

3. A lista referida no n.º 1 indica todos os casos em que o fabricante cessa a produção de um tipo de motor ou de uma família de motores homologados.

4. O fabricante conserva uma cópia da lista referida no n.º 1 por um período mínimo de 20 anos a contar do termo da validade da homologação UE em causa.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam o formato da lista referida no n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

Artigo 38.º

Medidas de verificação

1. A entidade homologadora de um Estado-Membro que conceda uma homologação toma as medidas necessárias para assegurar, se for caso disso em cooperação com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, que os números de identificação relativos a essa homologação UE são corretamente atribuídos aos fabricantes e adequadamente utilizados por estes antes de o motor homologado ser colocado ou disponibilizado no mercado.

2. Pode efetuar-se uma verificação suplementar dos números de identificação juntamente com o controlo da conformidade da produção previsto no artigo 26.º.

3. Em relação à verificação dos números de identificação, o fabricante ou o seu mandatário facultam sem demora à entidade homologadora responsável, a pedido desta, todas as informações necessárias no que respeita aos clientes do fabricante, juntamente com os números de identificação dos motores declarados como tendo sido produzidos em conformidade com o artigo 37.º. Caso os motores sejam colocados à disposição de um OEM, não são necessárias informações adicionais do fabricante.

▼B

4. Se, após ter recebido um pedido da entidade homologadora, o fabricante não for capaz de demonstrar a conformidade com os requisitos de marcação regulamentar, a entidade homologadora pode retirar a homologação UE concedida ao tipo de motor ou à família de motores correspondentes. As entidades homologadoras informam-se mutuamente, no prazo de um mês, da retirada de qualquer homologação UE e dos fundamentos de tal medida, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

CAPÍTULO X

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 39.º

Motores não conformes com o tipo homologado

1. Caso os motores que ostentam uma marcação regulamentar e, se for caso disso, são acompanhados de uma declaração de conformidade não estejam em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma as medidas necessárias para assegurar que os motores em produção são postos em conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados. Essas medidas incluem a retirada da homologação UE se as medidas corretivas tomadas pelo fabricante forem inadequadas.

A entidade homologadora relevante informa as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros das medidas tomadas.

2. Para efeitos do n.º 1, considera-se que não há conformidade com o tipo de motor ou a família de motores homologados se forem encontradas discrepâncias relativamente aos elementos que figuram no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação, caso essas discrepâncias não tenham sido autorizadas em conformidade com o capítulo VI.

3. Caso uma entidade homologadora constate que os motores acompanhados de uma declaração de conformidade, se for caso disso, ou que ostentam uma marca de homologação emitida por outro Estado-Membro, não estão conformes com o tipo de motor ou a família de motores homologados, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os motores em produção continuam a estar conformes com o tipo de motor ou a família de motores homologados. Após receção de um pedido dessa natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma as medidas referidas no n.º 1 o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.

4. As entidades homologadoras informam-se mutuamente, no prazo de um mês, da retirada de qualquer homologação UE e dos fundamentos de tal medida, nos termos do artigo 22.º, n.º 5.

5. Caso a entidade homologadora que concedeu a homologação UE conteste a não conformidade de que foi informada, os Estados-Membros interessados esforçam-se por resolver o diferendo.

A entidade homologadora mantém a Comissão ao corrente da situação e, se for caso disso, a Comissão procede às consultas adequadas com vista a encontrar uma solução.

▼B

Artigo 40.º

Recolha de motores

1. Caso um fabricante que tenha obtido uma homologação UE seja obrigado, por força do artigo 20.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008, a recolher os motores colocados no mercado, quer estejam instalados ou não em máquinas móveis não rodoviárias, por os motores representarem um risco grave no que diz respeito à proteção ambiental ou à saúde pública, o referido fabricante:

a) Informa de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE; e

b) Propõe a essa entidade homologadora um conjunto de medidas corretivas apropriadas para obviar ao risco grave.

2. A entidade homologadora comunica sem demora as medidas corretivas propostas às entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros e à Comissão.

As entidades homologadoras asseguram que as medidas corretivas são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

3. Caso uma entidade homologadora considere as medidas corretivas insuficientes ou a sua aplicação demasiado lenta, informa sem demora desse facto a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

Caso o fabricante subsequentemente não proponha e não aplique medidas corretivas eficazes, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE toma todas as medidas de proteção necessárias, inclusivamente a retirada da homologação UE.

Em caso de retirada da homologação UE, a entidade homologadora notifica, no prazo de um mês a contar dessa retirada, o fabricante, as entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros e a Comissão, por carta registada ou meio eletrónico equivalente.

Artigo 41.º

Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis

1. Qualquer decisão do seguinte tipo ou para o seguinte efeito deve ser devidamente fundamentada:

a) Tomada por força do presente regulamento;

b) De recusa ou de retirada de uma homologação UE;

c) Que imponha a recolha de um motor do mercado;

▼B

d) Que proíba, restrinja ou impeça a colocação no mercado de um motor; ou

e) Que proíba, restrinja ou impeça a colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias nas quais esteja instalado um motor abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. As entidades homologadoras notificam ao interessado:

a) A decisão referida no n.º 1;

b) As vias de recurso à sua disposição na legislação em vigor no Estado-Membro em causa e dos prazos aplicáveis a essas vias de recurso.

CAPÍTULO XI

REGULAMENTOS INTERNACIONAIS E PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

Artigo 42.º

Aceitação de homologações de motores equivalentes

1. A União pode reconhecer, no quadro de acordos multilaterais ou bilaterais entre a União e países terceiros, a equivalência entre as condições e disposições relativas à homologação UE de motores estabelecidas pelo presente regulamento e os procedimentos previstos por regulamentos internacionais ou de países terceiros.

2. As homologações concedidas e marcações regulamentares que estejam em conformidade com os regulamentos da UNECE ou respetivas alterações que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, conforme estabelecido no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea a), são reconhecidas como equivalentes às homologações UE concedidas e à marcação regulamentar exigida em conformidade com o presente regulamento.

3. As homologações UE concedidas com base nos atos da União elencados no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea b), são reconhecidas como equivalentes às homologações UE concedidas em conformidade com o presente regulamento.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 58.º que completem o presente regulamento mediante a definição dos seguintes elementos:

a) A lista dos regulamentos da UNECE ou respetivas alterações, incluindo quaisquer requisitos relativos à sua aplicação neles estabelecidos, que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, e que devem ser aplicados à homologação UE de tipos de motor e famílias de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias;

▼B

b) A lista dos atos da União por força dos quais são concedidas homologações UE, incluindo quaisquer requisitos relativos à sua aplicação neles estabelecidos.

Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

Artigo 43.º

Informações e instruções destinadas aos OEM e aos utilizadores finais

1. O fabricante não pode prestar aos OEM nem aos utilizadores finais quaisquer informações técnicas relacionadas com os elementos previstos no presente regulamento que divirjam dos elementos que foram objeto das homologações concedidas pela entidade homologadora.

2. O fabricante coloca à disposição dos OEM todas as informações e instruções relevantes que forem necessárias para a correta instalação do motor na máquina móvel não rodoviária, incluindo uma descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à instalação ou utilização do motor.

3. O fabricante coloca à disposição dos OEM todas as informações relevantes e as instruções necessárias destinadas ao utilizador final, incluindo a descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à utilização de um motor.

4. Os fabricantes colocam à disposição dos OEM o valor das emissões de dióxido de carbono (CO_2) determinado durante o processo de homologação UE e encarregam os OEM de transmitir esta informação, juntamente com notas explicativas sobre as condições de ensaio, ao utilizador final da máquina móvel não rodoviária em que o motor se destina a ser instalado.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º completem o presente regulamento mediante a definição dos pormenores das informações e instruções referidas nos n.os 2, 3 e 4 do presente artigo. Os referidos atos delegados são adotados até 31 de dezembro de 2016.

Artigo 44.º

Intercâmbio de dados e informações através do IMI

1. O intercâmbio de dados e informações relacionados com a homologação UE entre as autoridades nacionais, ou entre estas e a Comissão, no âmbito do presente regulamento, é efetuado em formato eletrónico através do IMI.

2. Quaisquer informações relevantes relacionadas com as homologações UE concedidas em conformidade com o presente regulamento são recolhidas de forma centralizada e tornadas acessíveis às autoridades nacionais e à Comissão através do IMI.

▼B

3. A Comissão assegura que o IMI também:

a) Possibilite o intercâmbio de dados e informações entre os fabricantes ou serviços técnicos, por um lado, e as autoridades nacionais ou a Comissão, por outro;

b) Proporcione o acesso do público a determinados dados e informações respeitantes aos resultados das homologações e à monitorização dos resultados dos motores em serviço;

c) Preveja mecanismos para a transferência automática de dados entre as bases de dados nacionais existentes e o IMI se apropriado e técnica e economicamente exequível, e com o acordo dos Estados-Membros interessados.

4. A utilização do IMI referida no n.º 3 é facultativa.

5. A Comissão pode adotar atos de execução que definam os requisitos técnicos pormenorizados e procedimentos necessários para a interconexão entre o IMI e as bases de dados nacionais existentes referidas no n.º 3, alínea c), do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados até 31 de dezembro de 2016 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 56.º, n.º 2.

CAPÍTULO XII

DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS

Artigo 45.º

Requisitos relativos aos serviços técnicos

1. Um serviço técnico é designado por uma entidade homologadora nos termos do artigo 47.º e cumprem os requisitos previstos nos n.os 2 a 9 do presente artigo.

2. Um serviço técnico é constituído nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e é dotado de personalidade jurídica.

3. O serviço técnico é um organismo terceiro independente do processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção do motor que avalia.

Pode considerar-se que preenche os requisitos mencionados no primeiro parágrafo qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas em atividades de conceção, fabrico, fornecimento, montagem, instalação, utilização ou manutenção de motores que avalie, ensaie ou inspecione, desde que comprove a sua independência e a ausência de conflitos de interesse.

4. O serviço técnico, incluindo os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais esse serviço foi designado de acordo com o artigo 47.º, n.º 1, não pode ser responsável pela conceção, fabrico, fornecimento, instalação ou manutenção dos motores que avalia, nem representar qualquer uma dessas partes. Esta restrição não impede a utilização dos motores avaliados a que se refere o n.º 3 do presente artigo que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

O serviço técnico assegura que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetam a sua confidencialidade, a sua objetividade ou a sua imparcialidade em relação às categorias de atividades para que foi designado.

▼B

5. O serviço técnico executa as categorias de atividades para as quais foi designado com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico, e o seu pessoal está isento de quaisquer pressões ou incentivos, sobretudo de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.

6. O serviço técnico demonstra à respetiva entidade homologadora com poderes de designação que tem capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais pretende ser designado de acordo com o artigo 47.º, n.º 1, dando garantias de que possui:

a) Pessoal com habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e formação profissional, bem como experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas;

b) Descrições dos procedimentos relevantes para as categorias de atividades para as quais pretende ser designado, assegurando, assim, a transparência e a reprodutibilidade desses procedimentos;

c) Procedimentos que permitam o exercício das categorias de atividades para as quais pretende ser designado, que tenham em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do motor em causa e se o motor é fabricado de acordo com um processo de produção em massa ou em série; e

d) Meios necessários para realizar de forma adequada as tarefas relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e acesso a todo o equipamento e instalações indispensáveis.

7. O serviço técnico, incluindo os seus quadros superiores e o pessoal responsável pela avaliação, deve ser imparcial e não pode desenvolver qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a independência da sua apreciação ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais o serviço técnico é designado.

8. O serviço técnico subscreve um seguro que cubra as atividades que exerce, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações.

9. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções ao abrigo do presente regulamento ou de qualquer disposição da legislação nacional que lhe dê aplicação.

O pessoal dos serviços técnicos não está sujeito à obrigação a que se refere o primeiro parágrafo no que diz respeito à partilha de informações com a entidade homologadora com poderes de designação, ou quando essa partilha for exigida pelo direito nacional ou da União.

Os direitos de propriedade gozam de proteção.

▼B

Artigo 46.º

Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

1. O serviço técnico pode subcontratar, unicamente se a respetiva entidade homologadora com poderes de designação der o seu acordo, tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado nos termos do artigo 47.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial.

Nesses casos, o serviço técnico assegura que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos previstos no artigo 45.º e informa desse facto a entidade homologadora com poderes de designação.

2. O serviço técnico assume plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratantes ou pelas suas filiais, independentemente do local de estabelecimento respetivo.

3. O serviço técnico mantém à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles executadas.

Artigo 47.º

Designação dos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras designam os serviços técnicos para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função dos seus domínios de competência:

a) Categoria A: realização dos ensaios referidos no presente regulamento nas instalações pertencentes ao serviço técnico em questão;

b) Categoria B: supervisão dos ensaios referidos no presente regulamento, caso esses ensaios sejam realizados nas instalações do fabricante ou de um terceiro;

c) Categoria C: avaliação e acompanhamento periódico dos procedimentos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;

d) Categoria D: supervisão ou realização de ensaios ou inspeções de controlo da conformidade da produção.

2. Uma entidade homologadora pode agir como serviço técnico para uma ou mais das categorias de atividades a que se refere o n.º 1.

3. Os serviços técnicos de um país terceiro, que não os designados nos termos do presente artigo, podem ser notificados por força do artigo 50.º caso esse reconhecimento dos serviços técnicos esteja previsto num acordo bilateral celebrado entre a União e o país terceiro em causa.

▼B

Contudo, um serviço técnico, criado nos termos do artigo 45.º, n.º 2, pode estabelecer filiais em países terceiros, desde que estas sejam diretamente geridas e controladas por esse serviço técnico.

Artigo 48.º

Procedimentos relativos às normas de desempenho e à avaliação dos serviços técnicos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º que completem o presente regulamento mediante a definição:

a) De normas que os serviços técnicos devam cumprir; e

b) Do procedimento de avaliação dos serviços técnicos, incluindo o relatório correspondente, nos termos do artigo 49.º.

Artigo 49.º

Avaliação das competências dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora com poderes de designação redige um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico candidato foi avaliado no tocante ao cumprimento do disposto no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento. A avaliação pode incluir um certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento.

A avaliação em que se baseia o relatório de avaliação é efetuada de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado a que se refere o artigo 48.º.

2. A entidade homologadora com poderes de designação revê o relatório de avaliação, pelo menos, de três em três anos.

3. A entidade homologadora com poderes de designação comunica o relatório de avaliação à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, se a notificação não se basear no certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação, a entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão prova documental que ateste:

a) A competência do serviço técnico;

b) As medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é auditado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação; e

c) O cumprimento pelo serviço técnico dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

▼B

4. A entidade homologadora que pretenda agir como serviço técnico, nos termos do artigo 47.º, n.º 2, documenta o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por auditores independentes. Os auditores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

Artigo 50.º

Procedimentos de notificação

1. Para cada serviço técnico que tenham designado, os Estados-Membros notificam à Comissão o seguinte:

a) O nome do serviço técnico;

b) O endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico;

c) Os responsáveis;

d) A categoria de atividades; e

e) Quaisquer alterações relacionadas com a designação a que se refere o artigo 47.º.

2. Um serviço técnico só pode realizar as atividades a que se refere o artigo 47.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, se esse serviço técnico tiver sido notificado previamente à Comissão, nos termos do n.º 1 do presente artigo.

3. O mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou categorias de atividades que exerça nos termos do artigo 47.º, n.º 1.

4. Quando, em aplicação de um ato delegado, deva ser designada uma organização específica ou organismo competente cuja atividade não se enquadre no artigo 47.º, n.º 1, os Estados-Membros em questão notificam a Comissão do facto, nos termos do presente artigo.

5. A Comissão publica, no seu sítio *web*, a lista e os dados dos serviços técnicos notificados nos termos do presente artigo.

Artigo 51.º

Alterações às designações

1. Caso a entidade homologadora com poderes de designação constate ou seja informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento ou não cumpre as suas obrigações, restringe, suspende ou revoga a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa.

O Estado-Membro que tiver notificado esse serviço técnico à Comissão de acordo com o artigo 50.º, n.º 1, informa imediatamente a Comissão dessa restrição, suspensão ou revogação.

A Comissão altera, em conformidade, as informações publicadas a que se refere o artigo 50.º, n.º 5.

▼B

2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação da designação a que se refere o n.º 1, ou quando o serviço técnico tenha cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação toma as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico, ou mantidos à disposição da entidade homologadora com poderes de designação ou das autoridades de fiscalização do mercado, se elas o solicitarem.

Artigo 52.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão investiga todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas ou sempre que lhe sejam comunicadas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.

2. O Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação faculta à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da designação ou da manutenção da designação do serviço técnico em causa.

3. A Comissão assegura que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações são tratadas de forma confidencial.

4. Caso a Comissão determine que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, informa, em conformidade, o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação, com vista a estabelecer, em cooperação com esse Estado-Membro, as medidas corretivas necessárias, e solicita-lhe que tome essas medidas corretivas, incluindo a revogação da designação, se for caso disso.

Artigo 53.º

Obrigações operacionais dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos desempenham as categorias de atividades para as quais foram designados em nome da entidade homologadora com poderes de designação, segundo os procedimentos de avaliação e ensaio previstos no presente regulamento e nos seus atos delegados e de execução.

Os serviços técnicos supervisionam ou realizam, eles próprios, os ensaios exigidos para a homologação UE ou as inspeções especificadas no presente regulamento ou num dos seus atos delegados ou de execução, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos.

Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido designados.

2. Os serviços técnicos, qualquer que seja a circunstância:

a) Autorizam a entidade homologadora com poderes de designação a assistir à realização da avaliação pelo serviço técnico, se essa entidade considerar que tal é conveniente; e

▼B

b) Sem prejuízo do artigo 45.º, n.º 9, e do artigo 54.º, fornecem à entidade homologadora com poderes de designação as informações eventualmente solicitadas relativamente às categorias de atividades que exercem e que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Caso um serviço técnico verifique que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, comunica este facto à entidade homologadora com poderes de designação, que, por sua vez, exige do fabricante em causa a tomada de medidas corretivas adequadas.

A entidade homologadora com poderes de designação não emite qualquer certificado de homologação UE até que o fabricante tenha tomado as medidas corretivas adequadas consideradas suficientes por essa entidade homologadora.

4. Se, no decurso da monitorização da conformidade da produção e na sequência da concessão de um certificado de homologação UE, o serviço técnico, em nome da entidade homologadora com poderes de designação, verificar que um tipo de motor ou uma família de motores deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, comunica este facto à referida entidade homologadora com poderes de designação.

A entidade homologadora toma as medidas apropriadas previstas no artigo 26.º.

Artigo 54.º

Obrigações de informação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos informam a entidade homologadora com poderes de designação de qualquer:

a) Não conformidade que possa implicar a uma recusa, uma restrição, uma suspensão ou uma retirada de uma homologação UE;

b) Circunstâncias que afetem o âmbito ou as condições da sua designação;

c) Pedido de informação das autoridades de fiscalização do mercado sobre as suas atividades.

2. A pedido da respetiva entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos prestam informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

CAPÍTULO XIII

ATOS DELEGADOS E ATOS DE EXECUÇÃO

Artigo 55.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

▼B

2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 19.º, n.º 2, no artigo 24.º, n.º 11, no artigo 25.º, n.º 4, no artigo 26.º, n.º 6, no artigo 34.º, n.º 9, no artigo 42.º, n.º 4, no artigo 43.º, n.º 5, e no artigo 48.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 6 de outubro de 2016.

3. A delegação de poderes referida no artigo 19.º, n.º 2, no artigo 24.º, n.º 11, no artigo 25.º, n.º 4, no artigo 26.º, n.º 6, no artigo 34.º, n.º 9, no artigo 42.º, n.º 4, no artigo 43.º, n.º 5, e no artigo 48.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 19.º, n.º 2, do artigo 24.º, n.º 11, do artigo 25.º, n.º 4, do artigo 26.º, n.º 6, do artigo 34.º, n.º 9, do artigo 42.º, n.º 4, do artigo 43.º, n.º 5, e do artigo 48.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 56.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico — Veículos a Motor (CTVM), criado pelo artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO XIV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 57.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem sanções aplicáveis em caso de violação pelos operadores económicos ou dos OEM do disposto no presente regulamento e nos atos delegados ou de execução adotados por força do presente regulamento. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

▼B

Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas disposições até 7 de outubro de 2018 e notificam sem demora a Comissão de qualquer alteração posterior das mesmas.

Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a aplicação das sanções.

2. As violações sujeitas a sanções incluem:

a) A prestação de falsas declarações, em especial durante os procedimentos de homologação UE, procedimentos de recolha ou procedimentos relativos às isenções;

b) A falsificação dos resultados de ensaios no que diz respeito a uma homologação UE ou à monitorização de motores em serviço;

c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à recolha dos motores ou à recusa ou retirada da homologação UE;

d) A utilização de estratégias manipuladoras;

e) A recusa do acesso a informações;

f) A colocação no mercado de motores sujeitos a homologação UE mas que não a tenham obtido ou a falsificação de documentos ou marcações regulamentares com esse propósito;

g) A colocação no mercado de motores de transição e máquinas móveis não rodoviárias nas quais esses motores estão instalados em violação das regras de isenção;

h) A violação das restrições enunciadas no artigo 35.º, n.os 3 e 4;

i) A colocação no mercado de um motor modificado de tal modo que deixe de estar em conformidade com as especificações da sua homologação UE;

j) A instalação de um motor numa máquina móvel não rodoviária para outras utilizações que não a utilização exclusiva prevista no artigo 4.º;

k) A colocação no mercado de um motor para fins especiais nos termos do artigo 34.º, n.º 5 ou 6, para utilização em máquinas móveis não rodoviárias diferentes das previstas nos referidos números;

l) A colocação no mercado de um motor ao abrigo do artigo 34.º, n.os 7 ou 8, e do artigo 58.º, n.os 9, 10 ou 11, para utilização em máquinas diferentes das previstas nos referidos números;

▼B

m) A colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias nas quais estão instalados motores sujeitos a homologação UE ao abrigo do presente regulamento, mas que não a tenham obtido;

n) A colocação no mercado de máquinas móveis não rodoviárias em violação de uma restrição relativa às máquinas móveis não rodoviárias prevista no artigo 34.º, n.º 8.

Artigo 58.º

Disposições transitórias

1. Sem prejuízo dos capítulos II e III, o presente regulamento não invalida, antes das datas de colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III, qualquer homologação UE ou isenção.

2. As entidades homologadoras podem, nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, continuar a conceder homologações UE até às datas obrigatórias para a homologação UE dos motores fixadas no anexo III e continuar a conceder isenções nos termos dessa legislação até às datas obrigatórias para a colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III.

Os Estados-Membros podem, nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, continuar a permitir a colocação no mercado dos motores até às datas obrigatórias para a colocação no mercado dos motores fixadas no anexo III.

3. Em derrogação ao presente regulamento, os motores que já tiverem recebido a homologação UE nos termos da legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016, ou que respeitem os requisitos estabelecidos pela Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) e adotados como fase II da CCNR, no quadro da Convenção Revista para a Navegação no Reno, podem continuar a ser colocados no mercado até às datas de colocação no mercado dos motores estabelecidas no anexo III.

Nesses casos, as autoridades nacionais não podem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de motores conformes ao tipo homologado.

4. Os motores que em 5 de outubro de 2016 não estavam abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 97/68/CE podem continuar a ser colocados no mercado com base nas legislações nacionais em vigor, caso estas existam, até às datas de colocação no mercado dos motores estabelecidas no anexo III.

5. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 18.º, n.º 2, e, se aplicável, na Diretiva 2008/57/CE e no Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão ([1]), os motores de transição e, se for caso disso, as máquinas móveis não rodoviárias nas quais esses motores estiverem instalados podem continuar a ser colocados no mercado durante o período de transição desde que a máquina na qual o motor de transição esteja instalado tenha uma data de produção não posterior a 18 meses após o início do período de transição.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

▼M1

No caso dos motores das subcategorias da categoria NRE para os quais a data fixada no anexo III para a colocação no mercado de motores da fase V seja 1 de janeiro de 2020, os Estados-Membros autorizam uma prorrogação do período de transição e do período de 18 meses a que se refere o primeiro parágrafo por um período adicional de 12 meses para os OEM com uma produção total anual inferior a 100 unidades de máquinas móveis não rodoviárias, equipadas com motores de combustão interna. Para efeitos do cálculo dessa produção total anual, todos os OEM sob o controlo da mesma pessoa singular ou coletiva são considerados como um único OEM.

No caso dos motores das subcategorias da categoria NRE utilizados em gruas móveis, para os quais a data fixada no anexo III para a colocação no mercado de motores da fase V seja 1 de janeiro de 2020, o período de transição e o período de 18 meses a que se refere o primeiro parágrafo são prorrogados por 12 meses.

▼B

No caso dos motores da categoria NRS com uma potência inferior a 19 kW utilizados em sopradores de neve, o período de transição e o período de 18 meses referidos no primeiro parágrafo são prorrogados por 24 meses.

▼M1

No caso dos motores de todas as subcategorias para os quais a data fixada no anexo III para a colocação no mercado de motores da fase V seja 1 de janeiro de 2019, excetuando os motores referidos no quarto parágrafo, o período de transição e o período de 18 meses a que se refere o primeiro parágrafo são prorrogados por 12 meses.

▼B

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do presente artigo, os motores de transição cumprem pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) Estão conformes com os tipos de motor ou as famílias de motores cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 30.º, n.º 2, alínea a), e estão, nas datas de produção dos motores, abrangidos por uma homologação UE válida que cumpra os limites de emissão mais recentes aplicáveis, definidos na legislação relevante aplicável em 5 de outubro de 2016;

b) Pertencem a uma gama de potência que não estava sujeita a homologação no que respeita às emissões poluentes a nível da União em 5 de outubro de 2016; ou

c) São utilizados ou destinados a ser utilizados numa aplicação que não estava sujeita a homologação no que respeita às emissões poluentes ao nível da União em 5 de outubro de 2016.

7. O período para a colocação no mercado de motores de transição fica limitado a:

a) 24 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, primeiro parágrafo;

b) 36 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, segundo e terceiro parágrafos;

c) 48 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, quarto parágrafo;

▼M1

d) 36 meses a contar da data aplicável para a colocação no mercado dos motores fixada no anexo III, no caso a que se refere o n.º 5, quinto parágrafo.

▼B

8. Os fabricantes asseguram que os motores de transição colocados no mercado durante o período de transição respeitem a marcação a que se refere o artigo 32.º, n.º 2, alínea d).

9. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 18.º, n.º 2, e no artigo 22.º, e por um período que termina no máximo em 17 de setembro de 2026, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado de motores da categoria RLL com uma potência útil máxima superior a 2 000 kW que não respeitem os limites de emissão estabelecidos no anexo II, destinados a serem instalados em locomotivas que circulam apenas em redes ferroviárias tecnicamente isoladas com bitola de 1 520 mm. Durante esse período, os motores colocados no mercado cumprem, pelo menos, os limites de emissão que os motores tinham de cumprir para serem colocados no mercado em 31 de dezembro de 2011. As entidades homologadoras dos Estados-Membros concedem a homologação UE e autorizam a colocação no mercado dos referidos motores.

10. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, e no artigo 18.º, n.º 2, os Estados-Membros autorizam a colocação no mercado de motores de substituição, por um período máximo de 15 anos a contar das datas aplicáveis à colocação no mercado dos motores da fase V estabelecidas no anexo III, desde que os motores pertençam a uma categoria equivalente à categoria NRS com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW ou pertençam a uma categoria equivalente à categoria NRG, caso o motor de substituição e o motor original pertençam a uma categoria de motores ou gama de potência não sujeita a homologação a nível da União em 31 de dezembro de 2016.

11. Não obstante o disposto no artigo 5.º, n.º 3, e no artigo 18.º, n.º 2, os Estados-Membros autorizam a colocação no mercado de motores de substituição, por um período máximo de 20 anos a contar das datas aplicáveis à colocação no mercado dos motores da fase V estabelecidas no anexo III, desde que esses motores:

a) Pertençam à categoria NRE com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW e igual ou inferior a 560 kW e respeitem uma fase de emissões que tenha caducado há não mais de 20 anos antes da sua colocação no mercado e que seja pelo menos tão estrita quanto os limites de emissão que os motores tinham de respeitar quando foram inicialmente colocados no mercado;

b) Pertençam a uma categoria equivalente a NRE e tenham uma potência de referência superior a 560 kW e o motor de substituição e o motor original pertençam a uma categoria de motores ou gama de potência que não estavam sujeitas a homologação ao nível da União em 31 de dezembro de 2016.

12. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento, durante um período que termina no máximo em 17 de setembro de 2026, a motores instalados em máquinas de colheita do algodão.

13. Os fabricantes asseguram que os motores de substituição respeitem a marcação a que se refere o artigo 32.º, n.º 2, alínea e).

▼B

Artigo 59.º

Relatório

1. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação UE previstos no presente regulamento.

2. Até 31 de dezembro de 2022, com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 60.º

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2018, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à avaliação da possibilidade de prever medidas harmonizadas para a instalação de dispositivos de recondicionamento para o controlo das emissões em motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias que tenham sido já colocadas no mercado da União. Esse relatório trata igualmente das medidas técnicas e regimes de incentivo financeiro, como forma de ajudar os Estados-Membros a cumprir a legislação da União em matéria de qualidade do ar avaliando as eventuais medidas a tomar contra a poluição do ar em áreas densamente povoadas, no devido respeito das regras da União sobre auxílios estatais.

2. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre:

a) A avaliação do potencial suplementar de redução das emissões poluentes, com base nas tecnologias disponíveis e na análise custos/benefício.

   Em especial, para os motores das categorias IWP e IWA, a avaliação da exequibilidade técnica e económica:

   i) de uma nova redução do valor-limite para as emissões de PN e NO_x,

   ii) de uma nova redução do fator A para os motores alimentados total ou parcialmente a gás no âmbito de operações com impacto neutro no clima, em comparação com os motores diesel, e

   iii) do aditamento de valores-limite de PN para as categorias de motores para as quais o anexo II do presente regulamento não preveja esses valores-limite;

b) A identificação dos tipos de poluentes potencialmente relevantes que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

3. Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a utilização das cláusulas de isenção previstas no artigo 34.º, n.os 4 e 5, e a monitorização dos resultados dos ensaios relativos às emissões previstos no artigo 19.º e respetivas conclusões.

▼B

Além disso, o relatório avalia os ensaios exigidos para a homologação UE previstos nos artigos 24.º e 25.º, com vista nomeadamente a determinar em que medida esses ensaios correspondem a condições reais de funcionamento dos motores, e avalia igualmente a viabilidade de introduzir ensaios de emissão de partículas poluentes como parte dos ensaios de motores em serviço previstos no artigo 19.º.

4. Os relatórios referidos nos n.os 2 e 3:

a) Baseiam-se numa consulta das partes interessadas;

b) Têm em conta as normas da União e internacionais aplicáveis; e

c) São, se adequado, acompanhados de propostas legislativas.

Artigo 61.º

Alteração da Diretiva 97/68/CE

A Diretiva 97/68/CE é alterada do seguinte modo:

1) Ao artigo 9.º, n.º 4-A, da Diretiva 97/68/CE são aditados os seguintes parágrafos:

«Em derrogação ao disposto no primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem autorizar, a pedido de um OEM, a colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite de emissão da fase III-A, desde que esses motores se destinem a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias para utilização em atmosferas potencialmente explosivas, como definido no artigo 2.º, ponto 5, da Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

Os fabricantes facultam à entidade homologadora as devidas provas de que os motores são exclusivamente instalados em máquinas móveis não rodoviárias certificadas como satisfazendo esses requisitos. Em todos esses motores é aposta, a seguir à marcação regulamentar do motor prevista no ponto 3 do anexo I, uma etiqueta com o texto «Motor a utilizar unicamente em máquinas fabricadas por», seguido do nome do OEM e da referência única associada à derrogação.

Em derrogação ao disposto no primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem conceder a homologação UE e autorizar a colocação no mercado de motores da categoria RLL com uma potência útil máxima superior a 2 000kW que não respeitem os limites de emissão estabelecidos no anexo II, destinados a serem instalados em locomotivas que circulam apenas em redes ferroviárias tecnicamente isoladas com bitola de 1 520 mm. Esses motores cumprem, pelo menos, os limites de emissão que os motores tinham de cumprir para serem colocados no mercado em 31 de dezembro de 2011.

(*) Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros relativa a aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas (JO L 96 de 29.3.2014, p. 309).»;

▼B

2) Ao artigo 10.º é aditado o seguinte número:

«8. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar a presente diretiva aos motores instalados nas máquinas de colheita do algodão.».

Artigo 62.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 1024/2012

Ao anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012 é aditado o seguinte ponto:

▼C1

«10. Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias, que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 e o Regulamento (UE) n.º 167/2013 e altera e revoga a Diretiva 97/68/CE (*): artigo 44.º.

(*) JO L 252 de 16.9.2016, p. 53».

▼B

Artigo 63.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 167/2013

O artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013 é alterado do seguinte modo:

1) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. São aplicáveis as disposições relativas às categorias de motores, valores-limite de emissões de escape, ciclos de ensaio, períodos de durabilidade das emissões, requisitos em matéria de emissões de escape, monitorização das emissões de motores em serviço, e realização de medições e ensaios, bem como as disposições transitórias e as disposições que permitem a rápida homologação UE e colocação no mercado de motores da fase V previstas para as máquinas móveis não rodoviárias no Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e nos atos delegados e de execução adotados ao abrigo desse regulamento.

Para efeitos de colocação no mercado, registo ou entrada em funcionamento de tratores das categorias T2, T4.1 e C2, os motores da gama de potência 56-130 kW que preencham os requisitos da fase III-B devem ser considerados motores de transição, como previsto no artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2016/1628.

(*) Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e de homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e altera e revoga a Diretiva 97/68/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 53).»;

▼B

2) Ao n.º 6 é aditado o seguinte parágrafo:

«Em derrogação do princípio estabelecido no segundo parágrafo, a Comissão fica habilitada a alterar até 31 de dezembro de 2016 o Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão (*) de modo a que:

a) Para efeitos de homologação UE para os tratores das categorias T2, T4.1 e C2, o período de adiamento fixado no artigo 11.º, n.º 4, do Regulamento Delegado (UE) 2015/96 seja de quatro anos; e

b) Ao abrigo do regime de flexibilidade referido no artigo 14.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/96, a flexibilidade permitida nos termos do ponto 1.1.1 do anexo V desse regulamento delegado seja aumentada para 150 % para os tratores das categorias T2, T4.1 e C2.

(*) Regulamento Delegado (UE) 2015/96 da Comissão, de 1 de outubro de 2014, que completa o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão de tratores agrícolas e florestais (JO L 16 de 23.1.2015, p. 1).».

Artigo 64.º

Revogação

1. Sem prejuízo do artigo 58.º, n.ºs 1 a 4, do presente regulamento, a Diretiva 97/68/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2017.

2. As remissões para a diretiva revogada são entendidas como remissões para o presente regulamento.

Artigo 65.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2017, excetuando o artigo 61.º, que é aplicável a partir de 6 de outubro de 2016.

A partir de 6 de outubro de 2016, as entidades homologadoras não podem recusar a concessão da homologação UE para um novo tipo de motor ou uma nova família de motores, nem proibir a sua colocação no mercado, caso esse tipo de motor ou essa família de motores respeitem os capítulos II, III, IV e VIII e os atos delegados e de execução adotados por força do presente regulamento.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼B

ANEXO I

Definição das subcategorias de motores referidas no artigo 4.º

Quadro I-1: Subcategorias da categoria de motores NRE definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 1

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
NRE	CI	variável	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Potência útil máxima
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constante	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Potência útil nominal
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P < 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Quadro I-2: Subcategorias da categoria de motores NRG definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 2

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
NRG	todos	variável	$P > 560$	NRG-v-1	Potência útil máxima
		constante	$P > 560$	NRG-c-1	Potência útil nominal

Quadro I-3: Subcategorias da categoria de motores NRSh definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 3

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Cilindrada (cm^3)	Subcategoria	Potência de referência
NRSh	SI	variável ou constante	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Potência útil máxima
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

▼B

Quadro I-4: Subcategorias da categoria de motores NRS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 4

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Cilindrada (cm^3)	Subcategoria	Potência de referência
NRS	SI	variável, ≥ 3 600 rpm; ou constante	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Potência útil máxima
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variável < 3 600 rpm		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variável ou constante	19 ≤ P < 30	SV≤ 1 000	NRS-v-2a	Potência útil máxima
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	todas	NRS-v-3	Potência útil máxima

No que diz respeito aos motores < 19 kW com SV < 80 cm^3 instalados em máquinas que não máquinas portáteis, utilizam-se motores da categoria NRSh.

Quadro I-5: Subcategorias da categoria de motores IWP definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 5

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
IWP	todos	variável	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Potência útil máxima
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Potência útil nominal
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Quadro I-6: Subcategorias da categoria de motores IWA definida no artigo 4.º, n.º1, ponto 6

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
IWA	todos	variável	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	Potência útil máxima
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWA-c-1	Potência útil nominal
			75 ≤ P < 130	IWA-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-c-3	
			P ≥ 300	IWA-c-4	

Quadro I-7: Subcategorias da categoria de motores RLL definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 7

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
RLL	todos	variável	P > 0	RLL-v-1	Potência útil máxima
		constante	P > 0	RLL-c-1	Potência útil nominal

Quadro I-8: Subcategorias da categoria de motores RLR definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 8

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
RLR	todos	variável	P > 0	RLR-v-1	Potência útil máxima
		constante	P > 0	RLR-c-1	Potência útil nominal

Quadro I-9: Subcategorias da categoria de motores SMB definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 9

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
SMB	SI	variável ou constante	P > 0	SMB-v-1	Potência útil máxima

Quadro I-10: Subcategorias da categoria de motores ATS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 10

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Potência de referência
ATS	SI	variável ou constante	P > 0	ATS-v-1	Potência útil máxima

▼B

ANEXO II

Valores-limite de emissões de escape referidos no artigo 18.º, n.º 2

Quadro II-1: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRE definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 1

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P <8	CI	8,00	($HC + NO_x \leq 7,50$)		0,40 ([1])	—	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,60	($HC + NO_x \leq 7,50$)		0,40	—	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4,70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	todos	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P < 560	todos	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	todos	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

([1]) 0,60 para motores de injeção direta, com refrigeração por ar e arranque manual.

Quadro II-2: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRG definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 2

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	todos	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Quadro II-3: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRSh definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 3

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	SI	805	50
Fase V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Quadro II-4: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores NRS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 4

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	19 ≤ P < 30		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) A título opcional, como alternativa, qualquer combinação de valores que respeite a equação $(HC + NO_X) \times CO^{0.784} \leq 8{,}57$, bem como as seguintes condições: CO ≤ 20,6 g/kWh e $(HC + NO_X) \leq 2{,}7$ g/kWh.

Quadro II-5: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores IWP definida no artigo 4.º, n.º 5

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 4{,}70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 5{,}40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Quadro II-6: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores IWA definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 6

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 4{,}70)$		0,30	—	6,00
Fase V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	todos	5,00	$(HC + NO_x \leq 5{,}40)$		0,14	—	6,00
Fase V	IWA-v-3 IWA-c-3	130 ≤ P < 300	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWA-v-4 IWA-c-4	P ≥ 300	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Quadro II-7: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores RLL definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 7

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	todos	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Quadro II-8: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores RLR definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 8

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	todos	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Quadro II-9: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores SMB definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 9

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	NO_x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Fase V	SMB-v-1	P > 0	SI	275	—	75

Quadro II-10: Limites de emissão da fase V para a categoria de motores ATS definida no artigo 4.º, n.º 1, ponto 10

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	ATS-v-1	P > 0	SI	400	8

Disposições específicas em matéria de limites totais de hidrocarbonetos (HC) aplicáveis a motores inteira ou parcialmente alimentados a gás

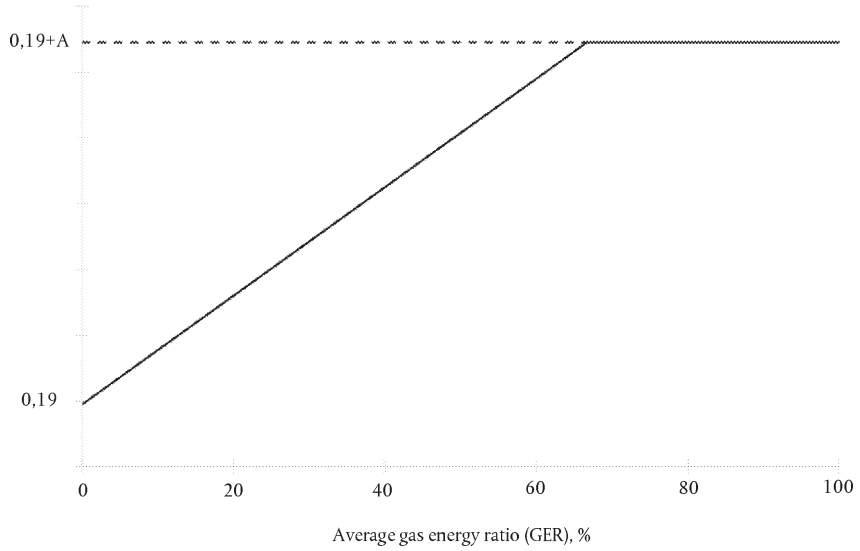
1. No que respeita às subcategorias em que se define um fator A, o limite de HC aplicável aos motores inteira ou parcialmente alimentados a gás indicado nos quadros II-1 a II-10 é substituído por um limite calculado segundo a seguinte fórmula:

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

   em que GER é a razão média da energia do gás durante o ciclo de ensaio apropriado. Quando se aplicar tanto um ciclo de ensaio em condições estacionárias como um ciclo de ensaio em condições transitórias, a GER é determinada a partir do ciclo de ensaio em condições transitórias com arranque a quente. Quando se aplicar mais do que um ciclo de ensaio em condições estacionárias, a razão média da GER é determinada individualmente para cada ciclo.

▼B

Se o limite calculado para os HC exceder o valor de 0,19 + A, o limite para os HC é regulado para 0,19 + A.



2. No que respeita às subcategorias com um limite combinado de HC e NO_x, o valor-limite combinado para os HC e os NO_x é reduzido em 0,19 g/kWh e aplica-se unicamente aos NO_x.

3. No que respeita aos motores alimentados a um combustível não gasoso, a fórmula não se aplica.

▼B

ANEXO III

Calendário para a aplicação do presente regulamento no que respeita às homologações UE e à colocação no mercado

Quadro III-1: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRE

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	todos	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 de janeiro de 2019	1 de janeiro de 2020
		$130 \leq P < 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

Quadro III-2: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRG

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
NRG	todos	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

Quadro III-3: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRSh

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

▼B

Quadro III-4: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores NRS

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
NRS	SI	0 < P < 56	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

Quadro III-5: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores IWP

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
IWP	todos	19 < P < 300	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019
		P ≥ 300	IWP-v-4 IWP-c-4	1 de janeiro de 2019	1 de janeiro de 2020

Quadro III-6: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores IWA

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
IWA	todos	19 ≤ P < 300	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019
		P ≥ 300	IWA-v-4 IWA-c-4	1 de janeiro de 2019	1 de janeiro de 2020

Quadro III-7: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores RLL

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
RLL	todos	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1 de janeiro de 2020	1 de janeiro de 2021

▼B

Quadro III-8: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores RLR

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
RLR	todos	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1 de janeiro de 2020	1 de janeiro de 2021

Quadro III-9: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores SMB

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
SMB	SI	P > 0	SMB-v-1	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

Quadro III-10: Datas de aplicação do presente regulamento para a categoria de motores ATS

Categoria	Tipo de ignição	Gama de potência (kW)	Subcategoria	Data de aplicação obrigatória do presente regulamento para	
				homologação UE de motores	colocação de motores no mercado
ATS	SI	P > 0	ATS-v-1	1 de janeiro de 2018	1 de janeiro de 2019

▼B

ANEXO IV

Ciclos de ensaio em condições estacionárias não rodoviários (NRSC)

Quadro IV-1: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRE

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
NRE	variável	Motor de velocidade variável com uma potência de referência inferior a 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 ou C1
		Motor de velocidade variável com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor de velocidade variável com uma potência de referência superior a 560 kW	NRE-v-7	C1
	constante	Motor de velocidade constante	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Quadro IV-2: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRG

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
NRG	variável	Motor de velocidade variável para grupo eletrogéneo	NRG-v-1	C1
	constante	Motor de velocidade constante para grupo eletrogéneo	NRG-c-1	D2

Quadro IV-3: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRSh

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
NRSh	variável ou constante	Motor com uma potência de referência não superior a 19 kW, para utilização em máquinas portáteis	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Quadro IV-4: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria NRS

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
NRS	variável < 3 600 rpm	Motor de velocidade variável com uma potência de referência não superior a 19 kW, destinado a funcionar a uma velocidade < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variável, ≥ 3 600 rpm; ou constante	Motor de velocidade variável com uma potência de referência não superior a 19 kW, destinado a funcionar a uma velocidade ≥ 3 600 rpm; motor de velocidade constante com uma potência de referência não superior a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variável ou constante	Motor com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motor com uma potência de referência superior a 19 kW, que não motores com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Quadro IV-5: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria IWP

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
IWP	variável	Motor de velocidade variável destinado a propulsão que funciona com curva de hélice de passo fixo	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constante	Motor de velocidade constante destinado a propulsão que funciona com uma hélice de passo controlável ou acoplada eletricamente	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Quadro IV-6: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria IWA

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
IWA	variável	Motor de velocidade variável destinado a funções auxiliares em embarcações de navegação interior	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constante	Motor de velocidade constante destinado a funções auxiliares em embarcações de navegação interior	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Quadro IV-7: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria RLL

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
RLL	variável	Motor de velocidade variável para a propulsão de locomotivas	RLL-v-1	F
	constante	Motor de velocidade constante para a propulsão de locomotivas	RLL-c-1	D2

Quadro IV-8: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria RLR

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
RLR	variável	Motor de velocidade variável para a propulsão de automotoras	RLR-v-1	C1
	constante	Motor de velocidade constante para a propulsão de automotoras	RLR-c-1	D2

▼B

Quadro IV-9: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria SMB

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
SMB	variável ou constante	Motores para a propulsão de motas de neve	SMB-v-1	H

Quadro IV-10: Ciclos de ensaio NRSC para motores da categoria ATS

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	NRSC
ATS	variável ou constante	Motores para a propulsão de VTT ou SbS	ATS-v-1	G1

Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários

Quadro IV-11: Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários para motores da categoria NRE

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	
NRE	variável	Motor de velocidade variável com uma potência de referência igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Quadro IV-12: Ciclos de ensaio em condições transitórias não rodoviários para motores da categoria NRS ([1])

Categoria	Velocidade de operação	Finalidade	Subcategoria	
NRS	variável ou constante	Motor com uma potência de referência superior a 19 kW, que não motores com uma potência de referência compreendida entre 19 kW e 30 kW e com uma cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Aplicável apenas a motores com velocidade máxima de ensaio ≤ 3 400 rpm.

▼B

ANEXO V

Períodos de durabilidade das emissões (EDP) referidos no artigo 25.º, n.º 1

Quadro V-1: EDP para a categoria de motores NRE

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
NRE	CI	variável	0 < P < 8	NRE-v-1	3 000
	CI		8 ≤ P < 19	NRE-v-2	
	CI		19 ≤ P < 37	NRE-v-3	5 000
	CI		37 ≤ P < 56	NRE-v-4	8 000
	todos		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	
			130 ≤ P < 560	NRE-v-6	
			P > 560	NRE-v-7	
	CI	constante	0 < P < 8	NRE-c-1	3 000
	CI		8 ≤ P < 19	NRE-c-2	
	CI		19 ≤ P < 37	NRE-c-3	
	CI		37 ≤ P < 56	NRE-c-4	8 000
	todos		56 ≤ P < 130	NRE-c-5	
			130 ≤ P < 560	NRE-c-6	
			P > 560	NRE-c-7	

Quadro V-2: EDP para a categoria de motores NRG

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
NRG	todos	constante	P > 560	NRG-v-1	8 000
		variável		NRG-c-1	

Quadro V-3: EDP para a categoria de motores NRSh

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Cilindrada (cm^3)	Subcategoria	EDP (horas)
NRSh	SI	variável ou constante	0 < P < 19	SV < 50	NRSh-v-1a	50/125/ /300 [1]
				SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

[1] As horas EDP correspondem às categorias EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

▼B

Quadro V-4: EDP para a categoria de motores NRS

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Cilindrada (cm^3)	Subcategoria	EDP (horas)
NRS	SI	variável ≥ 3 600 rpm; ou constante	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/ /500 (1)
		variável < 3 600 rpm			NRS-vi-1a	
		variável ≥ 3 600 rpm; ou constante		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/ /1 000 (1)
		variável < 3 600 rpm			NRS-vi-1b	
		variável ou constante	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	todas	NRS-v-3	5 000

(1) As horas EDP correspondem às categorias EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.

Quadro V-5: EDP para a categoria de motores IWP

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
IWP	todos	variável	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Quadro V-6: EDP para a categoria de motores IWA

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
IWA	todos	variável	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWA-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-c-3	
			P ≥ 300	IWA-c-4	

▼B

Quadro V-7: EDP para a categoria de motores RLL

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
RLL	todos	variável	P > 0	RLL-v-1	10 000
		constante	P > 0	RLL-c-1	

Quadro V-8: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores RLR

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
RLR	todos	variável	P > 0	RLR-v-1	10 000
		constante	P > 0	RLR-c-1	

Quadro V-9: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores SMB

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
SMB	SI	variável ou constante	P > 0	SMB-v-1	400 ([1])

([1]) em alternativa, é permitido um período de durabilidade das emissões de 8 000 km

Quadro V-10: Período de durabilidade das emissões (EDP) para a categoria de motores ATS

Categoria	Tipo de ignição	Velocidade de operação	Gama de potência (kW)	Subcategoria	EDP (horas)
ATS	SI	variável ou constante	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 ([1])

([1]) As horas EDP correspondem às seguintes cilindradas totais dos motores: < 100 cm^3/≥ 100 cm^3.

▼B

ANEXO VI

Valores-limite de emissão dos motores para fins especiais (SPE) referidos no artigo 34.º, n.º 5

Quadro VI-1: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores NRE

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	todos	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P < 560	todos	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Quadro VI-2: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores NRG

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	P > 560	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Quadro VI-3: Valores-limite de emissão dos SPE para a categoria de motores RLL

Fase de emissões	Subcategoria de motores	Gama de potência	Tipo de ignição	CO	HC	NO_x	PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	todos	3,5	($HC + NO_x \leq 4,0$)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	todos	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW e SVc [1] > 5 litros	todos	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

[1] Cilindrada unitária.