Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B REGULAMENTUL (UE) 2016/1628 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 septembrie 2016

privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 252, 16.9.2016, p. 53)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) 2020/1040 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020	L 231	1	17.7.2020

rectificat prin:

►C1 Rectificare, JO L 231, 6.9.2019, p. 29 (2016/1628)

▼B

REGULAMENTUL (UE) 2016/1628 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 septembrie 2016

privind cerinţele referitoare la limitele emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinaţie rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE

(Text cu relevanţă pentru SEE)

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

(1) Prezentul regulament stabilește, pentru toate motoarele menţionate la articolul 2 alineatul (1), limitele emisiilor pentru poluanţii gazoși și particulele poluante, precum și cerinţele administrative și tehnice privind omologarea UE de tip.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, anumite obligaţii în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinaţie rutieră pe care urmează a fi instalat sau a fost instalat un motor menţionat la articolul 2 alineatul (1), în ceea ce privește limitele emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante provenind de la astfel de motoare.

(2) Prezentul regulament stabilește totodată cerinţele de supraveghere a pieţei pentru motoarele menţionate la articolul 2 alineatul (1) care sunt instalate pe echipamentele mobile fără destinaţie rutieră sau care sunt destinate instalării pe astfel de echipamente și care fac obiectul omologării UE de tip.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor motoarelor care intră în categoriile prevăzute la articolul 4 alineatul (1), care sunt instalate pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră sau care sunt destinate instalării pe astfel de echipamente, precum și, în măsura în care sunt vizate limitele emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante provenind de la astfel de motoare, echipamentelor mobile fără destinaţie rutieră respective.

(2) Prezentul regulament nu se aplică motoarelor destinate pentru:

(a) propulsia vehiculelor menţionate la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]);

(b) propulsia tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum au fost definite la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013;

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

▼B

(c) propulsia vehiculelor menţionate la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]);

(d) echipamentele staţionare;

(e) navele maritime care necesită un certificat valabil de navigaţie sau siguranţă;

(f) construcţiile navale, astfel cum au fost definite în Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului ([2]) și care nu intră în domeniul de aplicare al acesteia;

(g) propulsia navelor de navigaţie interioară cu o putere netă mai mică de 19 kW sau unor scopuri auxiliare;

(h) ambarcaţiuni, astfel cum au fost definite la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]);

(i) aeronave, astfel cum au fost definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei ([4]);

(j) vehiculele de agrement, cu excepţia snowmobilelor, a vehiculelor pentru toate tipurile de teren și a vehiculelor „*side-by-side*”;

(k) vehiculele și echipamentele utilizate exclusiv sau destinate utilizării exclusiv în competiţii;

(l) pompele portative de incendiu astfel cum au fost definite și incluse în standardul european privind pompele portative de incendiu ([5]);

(m) modele sau replici la scară redusă ale vehiculelor sau echipamentelor, dacă respectivele modele sau replici au o putere netă mai mică de 19 kW.

Articolul 3

Definiţii

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiţii:

1. „echipament mobil fără destinaţie rutieră” înseamnă orice echipament mobil, utilaj sau vehicul transportabil cu sau fără caroserie sau roţi, care nu este destinat transportului rutier de pasageri sau de mărfuri și care include echipamentul instalat pe șasiul vehiculelor destinate transportului rutier de pasageri sau de mărfuri;

([1]) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieţei pentru vehiculele cu două sau trei roţi și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).
([2]) Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerinţelor tehnice pentru navele de navigaţie interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (a se vedea pagina 118 din prezentul Jurnal Oficial).
([3]) Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcaţiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE (JO L 354, 28.12.2013, p. 90).
([4]) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menţinerea navigabilităţii aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuţii în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).
([5]) Standardul european EN 14466+A1: 2009 (Pompe de incendiu – Pompe portative – Cerinţe de securitate și performanţă, încercări).

▼B

2. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de motor sau o familie de motoare respectă dispoziţiile administrative și cerinţele tehnice relevante din prezentul regulament;

3. „poluanţi gazoși” înseamnă următorii poluanţi în starea lor gazoasă emiși de un motor: monoxidul de carbon (CO), hidrocarburile totale (HC) și oxizii de azot (NO_x), NO_x fiind oxidul nitric (NO) și dioxidul de azot (NO_2), exprimaţi în NO_2 echivalenţi;

4. „particule solide” sau „PM” înseamnă masa oricărui material conţinut de gazul emis de un motor care este colectat pe un anumit mediu de filtrare după diluarea cu aer filtrat curat a gazului, astfel încât temperatura să nu depășească 325 K (52 °C);

5. „numărul de particule” sau „PN” înseamnă numărul de particule solide emise de un motor cu diametrul mai mare de 23 nm;

6. „particule poluante” înseamnă orice materie emisă de un motor, care se măsoară în PM sau PN;

7. „motor cu ardere internă” sau „motor” înseamnă un convertizor de energie, diferit de o turbină pe gaz, proiectat pentru a transforma energia chimică (intrare) în energie mecanică (ieșire) printr-un proces de combustie internă; acesta include, în cazul în care au fost instalate, sistemul de control al emisiilor și interfaţa de comunicare (hardware și mesaje) între unitatea (unităţile) electronică (electronice) de control a motorului și orice alt sistem de propulsie sau unitate de control a echipamentului mobil fără destinaţie rutieră necesare în vederea respectării capitolelor II și III;

8. „tip de motor” înseamnă un grup de motoare care nu diferă în privinţa unor caracteristici esenţiale;

9. „familie de motoare” înseamnă o grupare de către producător a tipurilor de motoare, care, prin concepţia lor, au caracteristici similare de emisie de gaze de evacuare și care respectă valorile-limită aplicabile ale emisiilor;

10. „motor-prototip” înseamnă un tip de motor selectat dintr-o familie de motoare astfel încât caracteristicile sale în ceea ce privește emisiile să fie reprezentative pentru familia de motoare respectivă;

11. „motor de înlocuire” înseamnă un motor care:

    (a) este utilizat exclusiv cu scopul de a înlocui un motor deja introdus pe piaţă și instalat pe un echipament mobil fără destinaţie rutieră; și

    (b) corespunde unei etape de emisii care este inferioară celei aplicabile la data înlocuirii motorului;

12. „motor în circulaţie” înseamnă un motor care funcţionează într-un echipament mobil fără destinaţie rutieră conform modurilor, condiţiilor și sarcinilor utile normale de funcţionare și care este utilizat pentru efectuarea încercărilor privind monitorizarea emisiilor menţionate la articolul 19;

▼B

13. „motor CI” înseamnă un motor care funcţionează pe principiul aprinderii prin compresie („CI”);

14. „motor SI” înseamnă un motor care funcţionează pe principiul aprinderii prin scânteie („SI”);

15. „motor SI portabil” înseamnă un motor SI prevăzut cu o putere de referinţă mai mică de 19 kW și utilizat într-un echipament care îndeplinește cel puţin una dintre următoarele condiţii:

    (a) este purtat de operator în timpul executării funcţiei (funcţiilor) pentru care este conceput;

    (b) funcţionează în multiple poziţii, cum ar fi cu susul în jos sau pe laterală în vederea executării funcţiei (funcţiilor) pentru care este conceput;

    (c) greutatea sa uscată, incluzând motorul, este mai mică de 20 kg și respectă cel puţin una din următoarele condiţii:

        (i) operatorul susţine fizic sau, în mod alternativ, cară echipamentul în timpul executării funcţiei (funcţiilor) sale;

        (ii) operatorul asigură susţinerea fizică sau controlul echipamentului în timpul executării funcţiei (funcţiilor) sale;

        (iii) este folosit pentru un generator sau o pompă;

16. „combustibil lichid” înseamnă un combustibil care există în stare lichidă în condiţii ambientale standard (298 K, presiune ambiantă absolută 101,3 kPa);

17. „combustibil gazos” înseamnă orice tip de combustibil care este în întregime gazos în condiţii ambientale standard (298 K, presiune ambiantă absolută 101,3 kPa);

18. „motor cu dublă alimentare” înseamnă un motor care este proiectat să funcţioneze simultan cu combustibil lichid și combustibil gazos, ambii combustibili fiind măsuraţi separat, cantitatea consumată dintr-un combustibil în raport cu celălalt combustibil putând varia în funcţie de funcţionarea motorului;

19. „motor cu un singur tip de alimentare” înseamnă un motor care nu este un motor cu dublă alimentare;

20. „GER (raport gaz/energie)” înseamnă, în cazul unui motor cu dublă alimentare, conţinutul energetic al combustibilului gazos împărţit la conţinutul energetic al ambilor combustibili; în cazul unui motor cu un sigur tip de alimentare, GER este 1 sau 0, în funcţie de tipul de combustibil;

21. „motor cu turaţie constantă” înseamnă un motor a cărui omologare UE de tip este limitată la funcţionarea la turaţie constantă, excluzând motoarele a căror funcţie de turaţie constantă a regulatorului este eliminată sau dezactivată; acesta poate fi prevăzut cu o caracteristică de funcţionare la ralanti care poate fi utilizată la pornire sau la oprire și poate fi echipat cu un regulator care poate fi setat la o turaţie alternativă atunci când motorul este oprit;

▼B

22. „motor cu turaţie variabilă” înseamnă un motor care nu este un motor cu turaţie constantă;

23. „funcţionare la turaţie constantă” înseamnă funcţionarea motorului cu un regulator care controlează automat cererea operatorului de a menţine constantă turaţia motorului, chiar în condiţii de modificare a sarcinii;

24. „motor auxiliar” înseamnă un motor instalat sau destinat instalării pe un echipament mobil fără destinaţie rutieră care nu furnizează propulsie în mod direct sau indirect;

25. „putere netă” înseamnă puterea motorului în kW obţinută pe un banc de încercare la capătul arborelui cotit, sau echivalentul acesteia, măsurată în conformitate cu metoda de măsurare a puterii motoarelor cu ardere internă prevăzută în Regulamentul UNECE nr. 120 folosind un combustibil de referinţă sau o combinaţie de combustibili prevăzută la articolul 25 alineatul (2);

26. „putere de referinţă” înseamnă puterea netă care este folosită pentru a determina valorile-limită aplicabile ale emisiilor unui motor;

27. „putere netă nominală” înseamnă puterea netă în kW a motorului astfel cum a fost specificată de producător, la turaţie nominală;

28. „putere netă maximă” înseamnă cea mai mare valoare a puterii nete pe curba de putere în sarcină maximă nominală pentru un tip de motor;

29. „turaţia nominală” înseamnă turaţia maximă în sarcină maximă permisă de regulatorul motorului, astfel cum a fost proiectată de producător, sau, în cazul absenţei regulatorului, turaţia la care se obţine puterea netă maximă a motorului, conform specificaţiilor producătorului;

30. „data de fabricaţie a motorului” înseamnă data, exprimată în lună și an, la care motorul a trecut verificarea finală după ce a părăsit linia de producţie și este gata de livrare sau de includere în stoc;

31. „perioadă de tranziţie” înseamnă primele 24 de luni de la datele stabilite în anexa III pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V;

32. „motor de tranziţie” înseamnă un motor a cărui dată de fabricaţie este anterioară datei stabilite în anexa III pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V și care:

    (a) respectă cele mai recente limite ale emisiilor aplicabile, definite în legislaţia relevantă, la 5 octombrie 2016; sau

    (b) se încadrează într-un interval de putere sau este utilizat sau destinat a fi utilizat într-o aplicaţie care nu a făcut obiectul limitelor de emisii poluante și omologării de tip la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016;

▼B

33. „data de fabricaţie a echipamentului mobil fără destinaţie rutieră” înseamnă luna și anul indicate pe marcajul reglementar al echipamentului sau, în absenţa marcajului reglementar, luna și anul în care echipamentul trece verificarea finală după ce a părăsit linia de producţie;

34. „navă de navigaţie interioară” înseamnă o construcţie navală ce intră sub incidenţa Directivei (UE) 2016/1629;

35. „grup electrogen” înseamnă un echipament mobil fără destinaţie rutieră independent, care nu face parte dintr-un grup motopropulsor și a cărui destinaţie principală este de a produce energie electrică;

36. „echipament staţionar” înseamnă echipamentul proiectat pentru a fi instalat permanent într-un singur loc la prima utilizare și care nu este destinat a fi deplasat, pe cale rutieră sau altfel, cu excepţia expedierii de la locul de fabricaţie la locul primei instalări;

37. „instalat permanent” înseamnă prins cu bolţuri sau fixat efectiv prin alte mijloace, astfel încât să nu poată fi îndepărtat fără utilizarea unor scule sau a unui echipament special, de o fundaţie sau de un suport alternativ proiectat să permită funcţionarea motorului într-un singur loc într-o clădire, structură, resursă sau instalaţie;

38. „snowmobile” înseamnă un echipament autopropulsat proiectat pentru deplasarea pe teren accidentat, în principal pe zăpadă, acţionat prin șine care intră în contact cu zăpada și a cărui direcţie este asigurată cu ajutorul unui schi sau a unor schiuri care intră în contact cu zăpada, având o masă maximă fără încărcătură, în funcţionare, de 454 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianţii, combustibilul și uneltele, însă excluzând accesoriile opţionale și șoferul);

39. „vehicul pentru toate tipurile de teren” sau „ATV” înseamnă un vehicul motorizat, propulsat de un motor, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafeţe nepavate, pe patru sau mai multe roţi cu anvelope de joasă presiune, având numai un scaun destinat ocupării de către șofer sau un scaun destinat ocupării de către șofer și un scaun pentru maximum un pasager, precum și ghidon pentru direcţionare;

40. „vehicul side-by-side” sau „SbS” înseamnă un vehicul autopropulsat, nearticulat, controlat de un operator, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafeţe nepavate, pe patru sau mai multe roţi, având o masă minimă fără încărcătură, în stare de funcţionare, de 300 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianţii, combustibilul, uneltele, însă excluzând accesoriile opţionale și șoferul) și o viteză nominală maximă de 25 km/h sau mai mare; un astfel de vehicul este de asemenea destinat transportului de persoane și/sau marfă și/sau tractării și împingerii de echipamente, este controlat cu ajutorul unui dispozitiv de comandă altul decât un ghidon, este destinat utilizării în scop recreaţional sau utilitar și poate transporta maximum șase persoane, inclusiv șoferul, așezate una lângă alta pe unul sau mai multe scaune care nu sunt de tip șa;

▼B

41. „vehicul feroviar” înseamnă un echipament mobil fără destinaţie rutieră, care funcţionează exclusiv pe liniile de cale ferată;

42. „locomotivă” înseamnă un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roţilor proprii, fie indirect folosind roţile altor vehicule feroviare, puterea de tracţiune necesară pentru a se autopropulsa și pentru a propulsa alte vehicule feroviare care sunt proiectate pentru transportul de mărfuri, pasageri și alte echipamente, care nu este el însuși proiectat pentru sau destinat transportului de mărfuri sau pasageri, cu excepţia persoanelor care îl operează;

43. „automotor” înseamnă un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roţilor proprii, fie indirect folosind roţile altor vehicule feroviare, puterea de tracţiune necesară pentru a se autopropulsa, care este proiectat în mod special pentru a transporta mărfuri sau pasageri, sau atât mărfuri, cât și pasageri, și nu este o locomotivă;

44. „vehicul feroviar auxiliar” înseamnă un vehicul feroviar care nu este nici automotor, nici locomotivă, inclusiv, fără a se limita la, un vehicul feroviar destinat în special realizării de lucrări de întreţinere sau construcţie sau operaţiuni de ridicare asociate liniilor de cale ferată sau altor elemente de infrastructură ale căilor ferate;

45. „macara mobilă” înseamnă o macara autopropulsată cu braţ, capabilă să se deplaseze pe șosele sau în afara acestora, și care se stabilizează cu ajutorul gravitaţiei și care funcţionează pe anvelope, șenile sau alte mijloace mobile;

46. „freză de zăpadă” înseamnă un utilaj autopropulsat conceput exclusiv pentru deszăpezirea unei suprafeţe pavate prin colectarea unei cantităţi de zăpadă și proiectarea cu forţă a acesteia prin intermediul unei guri de aruncare;

47. „punere la dispoziţie pe piaţă” înseamnă furnizarea unui motor sau a unui echipament mobil fără destinaţie rutieră pentru distribuţie sau utilizare pe piaţa Uniunii, în cursul unei activităţi comerciale, contra cost sau gratuit;

48. „introducere pe piaţă” înseamnă prima punere la dispoziţie pe piaţa Uniunii a unui motor sau a unui echipament mobil fără destinaţie rutieră;

49 „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în faţa autorităţii de omologare de toate aspectele procesului de autorizare sau de omologare UE de tip a motorului și de asigurarea conformităţii producţiei motorului și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieţei pentru motoarele pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcţie a unui motor supus procedurii de omologare UE de tip;

50. „reprezentant al producătorului” sau „reprezentant” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător prin mandat scris să îl reprezinte în faţa autorităţii de omologare sau a autorităţii de supraveghere a pieţei și să acţioneze în numele producătorului în chestiuni care ţin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;

▼B

51. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piaţă un motor provenind dintr-o ţară terţă, indiferent dacă motorul este deja instalat sau nu pe echipamentul mobil fără destinaţie rutieră;

52. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanţul de furnizare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziţie pe piaţă un motor;

53. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;

54. „producător de echipamente originale” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care produce echipamente mobile fără destinaţie rutieră;

55. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de către statul membru și notificată de acesta Comisiei și care este responsabilă de:

(a) toate aspectele omologării UE de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare;

(b) procesul de autorizare;

(c) acordarea și, după caz, retragerea sau refuzul omologării UE de tip și eliberarea certificatelor de omologare UE de tip;

(d) legătura cu autorităţile competente în materie de omologare ale altor state membre;

(e) desemnarea serviciilor tehnice; și

(f) supravegherea respectării de către producător a obligaţiilor în materie de conformitate a producţiei;

56. „serviciu tehnic” înseamnă organizaţia sau organismul desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformităţii în vederea efectuării evaluării iniţiale și a altor încercări sau inspecţii, în numele autorităţii de omologare, sau autoritatea care îndeplinește ea însăși aceste funcţii;

57. „supravegherea pieţei” înseamnă activităţile desfășurate de autorităţile naţionale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că motoarele puse la dispoziţie pe piaţă respectă legislaţia de armonizare relevantă a Uniunii;

58. „autoritate de supraveghere a pieţei” înseamnă o autoritate a unui stat membru care este responsabilă cu supravegherea pieţei pe teritoriul acestuia;

59. „autoritate naţională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată sau responsabilă de supravegherea pieţei, controlul la frontieră sau introducerea pe piaţă într-un stat membru, în ceea ce privește motoarele ce urmează a fi instalate pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră sau echipamentele mobile fără destinaţie rutieră pe care sunt instalate motoare;

▼B

60. „utilizator final” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, alta decât producătorul, producătorul de echipamente originale, importatorul sau distribuitorul, care este responsabilă cu exploatarea unui motor instalat pe un echipament mobil fără destinaţie rutieră;

61. „strategie de control al emisiilor” înseamnă un element sau un set de elemente de proiectare încorporat în proiectul general al unui motor sau într-un echipament mobil fără destinaţie rutieră pe care motorul este instalat și utilizat în scopul controlului emisiilor;

62. „sistem de control al emisiilor” înseamnă orice dispozitiv, sistem sau element de concepţie care controlează sau reduce emisiile;

63. „strategie de invalidare” înseamnă o strategie de control al emisiilor care reduce eficienţa sistemului de control al emisiilor în cadrul unor condiţii de mediu sau de funcţionare ale motorului, întâlnite în timpul funcţionării normale a echipamentului sau în afara procedurilor de încercare pentru omologarea UE de tip;

64. „unitate de control electronică” înseamnă dispozitivul electronic al unui motor care face parte din sistemul de control al emisiilor și care folosește datele provenite de la senzorii motorului pentru a controla parametrii motorului;

65. „recircularea gazelor de evacuare” înseamnă un dispozitiv tehnic care face parte din sistemul de control al emisiilor și care reduce emisiile prin redirecţionarea gazelor de evacuare eliminate din camera (camerele) de ardere înapoi către motor pentru a fi amestecate cu aerul de admisie înaintea sau în timpul arderii, cu excepţia cazului în care se utilizează temporizarea supapei pentru a creşte cantitatea de gaze de evacuare reziduale din camera (camerele) de ardere amestecate cu aerul de admisie înaintea sau în timpul arderii;

66. „sistem de posttratare a gazelor de evacuare” înseamnă un catalizator, un filtru de particule, un sistem deNOx, un filtru de particule deNOx combinat sau orice alt dispozitiv de reducere a emisiilor, cu excepţia sistemelor de recirculare a gazelor de evacuare și a turbocompresoarelor, care face parte din sistemul de control al emisiilor, dar care este instalat în aval de galeriile de evacuare ale motorului;

67. „modificare neautorizată” înseamnă inactivarea, ajustarea sau modificarea sistemului de control al emisiilor, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale unui astfel de sistem, care conduce, intenţionat sau nu, la scăderea performanţei motorului în ceea ce privește emisiile;

68. „ciclu de încercare” înseamnă o secvenţă de puncte de încercare, fiecare cu o turaţie și un cuplu definite, care trebuie urmate de motor la încercarea în regim stabilizat sau în condiţii de funcţionare tranzitorii;

69. „ciclu de încercare în regim stabilizat” înseamnă un ciclu de încercare în cadrul căruia turaţia și cuplul motorului sunt menţinute la un set definit de valori constante din punct de vedere nominal; ciclurile de încercare în regim stabilizat reprezintă încercări în mod discret sau încercări în regim continuu;

70. „ciclu de încercare în regim tranzitoriu” înseamnă un ciclu de încercare cu o secvenţă de turaţie normalizată și cu valori ale cuplului care variază la fiecare secundă în funcţie de timp;

▼B

71. „carter” înseamnă spaţiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la baia de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;

72. „regenerare” înseamnă un eveniment în timpul căruia nivelurile emisiilor se modifică în timp ce performanţa sistemului de post-tratare a gazelor de evacuare este restabilită prin proiectare și care poate fi clasificată ca regenerare continuă sau regenerare ocazională (periodică);

73. „perioadă de durabilitate a emisiilor” înseamnă numărul de ore sau, după caz, distanţa folosită pentru a determina factorii de deteriorare;

74. „factori de deteriorare” înseamnă un set de factori care indică relaţia dintre emisiile de la începutul și de la sfârșitul perioadei de durabilitate a emisiilor;

75. „încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, efectuate pentru a demonstra nivelul de performanţă al unui motor în vederea sprijinirii procesului decizional, fără a necesita utilizarea unui motor fizic.

Articolul 4

Categoriile de motoare

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele categorii de motoare, divizate în subcategoriile prevăzute în anexa I:

1. „categoria NRE”:

   (a) motoare pentru echipamente mobile fără destinaţie rutieră destinate și adecvate pentru a se deplasa sau pentru a fi deplasate, pe căi rutiere sau altfel, care nu sunt excluse conform articolului 2 alineatul (2) și nu sunt incluse în niciuna dintre categoriile prevăzute la punctele 2-10 din prezentul alineat;

   (b) motoare având o putere de referinţă mai mică de 560 kW utilizate în locul motoarelor din categoriile IWP, IWA, RLL sau RLR din etapa V;

2. „categoria NRG”: motoare cu o putere de referinţă mai mare de 560 kW, destinate exclusiv utilizării în grupuri electrogene; motoarele pentru grupuri electrogene, altele decât cele care prezintă caracteristicile respective, sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora;

3. „categoria NRSh”: motoare SI portabile, cu o putere de referinţă mai mică de 19 kW, destinate exclusiv utilizării pe echipamente portabile;

4. „categoria NRS”: motoare SI cu o putere de referinţă mai mică de 56 kW, care nu sunt incluse în categoria NRSh;

5. „categoria IWP”:

   (a) motoare destinate exclusiv utilizării pe navele de navigaţie interioară, pentru propulsia directă sau indirectă a acestora sau destinate propulsiei directe sau indirecte a acestora, cu o putere de referinţă mai mare sau egală cu 19 kW;

▼B

(b) motoare utilizate în locul motoarelor din categoria IWA, cu condiţia respectării articolului 24 alineatul (8);

6. „categoria IWA”: motoare auxiliare destinate exclusiv utilizării pe navele de navigaţie interioară, cu o putere de referinţă mai mare sau egală cu 19 kW;

7. „categoria RLL”: motoare destinate exclusiv utilizării pe locomotive, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;

8. „categoria RLR”:

(a) motoare destinate exclusiv utilizării pe automotoare, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;

(b) motoare utilizate în locul motoarelor din categoria RLL din etapa V;

9. „categoria SMB”: motoare SI destinate exclusiv utilizării pe snowmobile; motoarele pentru snowmobile, altele decât motoarele SI, sunt incluse în categoria NRE;

10. „categoria ATS”: motoare SI destinate exclusiv utilizării pe ATV-uri și SbS-uri; motoarele pentru ATV și SbS, altele decât motoarele SI, sunt incluse în categoria NRE.

(2) Un motor cu turaţie variabilă dintr-o anumită categorie poate fi folosit în locul unui motor cu turaţie constantă din aceeași categorie.

Motoarele cu turaţie variabilă din categoria IWP folosite pentru funcţionarea la turaţie constantă trebuie să respecte și articolul 24 alineatul (7) sau articolul 24 alineatul (8), după caz.

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

CAPITOLUL II

OBLIGAŢII GENERALE

Articolul 5

Obligaţiile statelor membre

(1) Statele membre instituie sau desemnează autorităţile de omologare, precum și autorităţile de supraveghere a pieţei în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Statele membre notifică Comisiei instituirea și desemnarea autorităţilor de omologare și de supraveghere a pieţei menţionate la alineatul (1), inclusiv denumirile acestora, adresa poștală și cea electronică și domeniile de competenţă. Comisia publică pe site-ul său internet o listă cuprinzând autorităţile de omologare, precum și detalii cu privire la acestea.

▼B

(3) Statele membre permit numai introducerea pe piaţă a:

(a) motoarelor care fac obiectul unei omologări UE de tip valabile, acordate în conformitate cu prezentul regulament, indiferent dacă acestea sunt deja instalate pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră; și

(b) echipamentelor mobile fără destinaţie rutieră pe care sunt instalate motoarele menţionate la litera (a).

(4) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piaţă a:

(a) motoarelor, din motive legate de aspecte privind construcţia și funcţionarea lor care fac obiectul prezentului regulament, dacă respectivele motoare respectă cerinţele acestuia;

(b) echipamentelor mobile fără destinaţie rutieră, din motive legate de emisiile de poluanţi gazoși și de particule poluante provenind de la motoarele instalate pe aceste echipamente, în cazul în care motoarele respective intră sub incidenţa prezentului regulament și respectă cerinţele acestuia.

(5) Statele membre organizează și efectuează supravegherea pieţei, precum și inspecţia motoarelor de pe piaţă în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

Articolul 6

Obligaţiile autorităţilor de omologare

(1) Autorităţile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea UE de tip respectă prezentul regulament.

(2) Autorităţile de omologare acordă omologarea UE de tip numai pentru tipurile de motoare sau familiile de motoare care respectă prezentul regulament.

(3) Autorităţile de omologare publică, prin intermediul IMI, un registru al tuturor tipurilor de motoare și familiilor de motoare pentru care au fost acordate, extinse sau retrase omologări UE de tip sau cu privire la care o cerere de omologare UE de tip a fost respinsă.

Registrul respectiv conţine cel puţin următoarele informaţii:

(a) denumirea și adresa producătorului și denumirea societăţii, dacă diferă;

(b) denumirea comercială sau marca comercială (mărcile comerciale) aparţinând producătorului;

(c) desemnarea tipurilor de motoare care fac obiectul omologării UE de tip a tipului de motor sau, după caz, al omologării UE de tip a familiei de motoare;

(d) categoria motorului;

▼B

(e) numărul omologării UE de tip, inclusiv numărul oricărei extinderi;

(f) data acordării, extinderii, refuzului sau retragerii omologării UE de tip; și

(g) conținutul secțiunilor „Informații generale privind motorul” și „Rezultatul final privind emisiile” din raportul de încercare menționat la articolul 24 alineatul (12).

Articolul 7

Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței

(1) Autoritățile de supraveghere a pieței efectuează verificări ale documentației și, unde este cazul, verificări fizice și încercări de laborator ale motoarelor, la scară adecvată și pe baza unor eșantioane adecvate. În cadrul acestor acțiuni, autoritățile țin seama atât de principiile consacrate în materie de evaluare a riscului, cât și de reclamații și de orice alte informații relevante.

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

Articolul 8

Obligații generale ale producătorilor

(1) La introducerea pe piață a motoarelor, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu prezentul regulament.

(2) În cazul în care producătorii modifică un motor care face obiectul omologării UE de tip în așa fel încât acesta să îndeplinească condițiile pentru a se încadra ulterior într-o categorie sau subcategorie diferită, aceștia sunt responsabili de asigurarea conformității motorului respectiv cu cerințele aplicabile respectivei categorii sau subcategorii.

În cazul în care o persoană juridică modifică un motor în așa fel încât acesta nu mai respectă limitele emisiilor aplicabile conform categoriei sau subcategoriei acestuia, persoana respectivă este considerată a fi responsabilă de restabilirea respectării acestor limite ale emisiilor.

(3) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare UE de tip și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui motor.

(4) Producătorii se asigură că au fost instituite proceduri care să asigure faptul că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat, precum și pentru monitorizarea emisiilor generate de motoarele în circulație, în conformitate cu articolul 19.

Modificările în proiectarea sau caracteristicile unui tip de motor, precum și modificările cerințelor în raport cu care un tip de motor este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.

▼B

(5) Pe lângă marcajul reglementar menţionat la articolul 32, producătorii indică pe motoarele pe care le-au fabricat și le-au introdus pe piaţă sau, dacă acest lucru nu este posibil, într-un document care însoţește motorul, numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactaţi.

(6) Pe baza unei cereri motivate, producătorii furnizează producătorului de echipamente originale un duplicat al marcajului reglementar menţionat la articolul 15 alineatul (4).

(7) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condiţiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol și cu capitolul III.

(8) Producătorii pun la dispoziţia autorităţilor de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piaţă a unui motor, certificatul de omologare UE de tip împreună cu anexele acestuia, astfel cum sunt menţionate la articolul 23 alineatul (1), și, după caz, copia declaraţiei de conformitate menţionate la articolul 31.

(9) Producătorii furnizează autorităţilor naţionale, pe baza unei cereri motivate și prin intermediul autorităţii de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip pentru un motor. Copia respectivă este redactată într-o limbă care poate fi ușor înţeleasă de către autoritatea naţională solicitantă.

(10) În scopul omologării UE de tip a motoarelor, producătorii stabiliţi în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a îi reprezenta în faţa autorităţii de omologare.

(11) În scopul supravegherii pieţei, producătorii stabiliţi în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi reprezentantul menţionat la alineatul (10).

Articolul 9

Obligaţiile producătorilor privind motoarele care nu sunt conforme

(1) Un producător care are motive să creadă sau consideră că unul dintre motoarele sale introdus pe piaţă nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprinde neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformităţii suspectate și probabilitatea de producere a acesteia.

Pe baza rezultatului anchetei, producătorul adoptă măsuri corective pentru a asigura restabilirea la timp a conformităţii motoarelor aflate în producţie cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

▼B

Producătorul informează fără întârziere despre anchetă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

(2) În pofida alineatului (1), producătorul nu este obligat să adopte măsuri corective cu privire la motoarele care nu sunt în conformitate cu prezentul regulament ca urmare a unor modificări care nu au fost autorizate de producător și care au fost realizate după ce motorul a fost introdus pe piață.

Articolul 10

Obligațiile reprezentanților producătorilor pentru supravegherea pieței

Ca un minim necesar, reprezentanții producătorilor pentru supravegherea pieței îndeplinesc următoarele sarcini care sunt specificate în mandatul scris primit de la producător:

(a) asigură punerea la dispoziția autorităților de omologare a certificatului de omologare UE de tip și a anexelor acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1) și, după caz, a unei copii a declarației de conformitate menționate la articolul 31, pentru o perioadă de cel puțin zece ani de la introducerea pe piață a unui motor;

(b) furnizează autorității de omologare, pe baza unei cereri motivate, toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea producției unui motor;

(c) cooperează cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă în temeiul mandatului.

Articolul 11

Obligațiile generale ale importatorilor

(1) Importatorii introduc pe piață numai motoare conforme, care au primit omologarea UE de tip.

(2) Înainte de introducerea pe piață a unui motor care deține o omologare UE de tip, importatorii se asigură că:

(a) certificatul de omologare UE de tip și anexele acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1), sunt disponibile;

(b) motorul poartă marcajul reglementar menționat la articolul 32;

(c) motorul respectă articolul 8 alineatul (5).

(3) Dacă este cazul, importatorii păstrează la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani de la introducerea pe piață a motorului, o copie a declarației de conformitate menționate la articolul 31 și se asigură că certificatul de omologare UE de tip și anexele acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1), pot fi puse la dispoziția acestor autorități, la cerere.

▼B

(4) Importatorii indică pe motor sau, dacă acest lucru nu este posibil, într-un document care însoţeşte motorul, numele lor, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa la care pot fi contactaţi.

(5) Importatorii se asigură că motorul este însoţit de instrucţiunile și informaţiile menţionate la articolul 43.

(6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condiţiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol sau cu capitolul III.

(7) Importatorii furnizează autorităţii naţionale solicitante, pe baza unei cereri motivate, toate informaţiile și documentaţia necesare pentru a demonstra conformitatea unui motor. Informaţiile și documentaţia respective sunt redactate într-o limbă care poate fi ușor înţeleasă de către autoritatea naţională solicitantă.

Articolul 12

Obligaţiile importatorilor privind motoarele care nu sunt conforme

(1) Importatorul care are motive să creadă sau consideră că un motor nu respectă prezentul regulament și, în special, că acesta nu corespunde omologării UE de tip nu introduce motorul pe piaţă atât timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită.

Importatorul informează cu privire la acest lucru, fără întârzieri nejustificate, producătorul, autorităţile de supraveghere a pieţei, precum și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

(2) Importatorul care are motive să creadă sau consideră că un motor pe care l-a introdus pe piaţă nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprinde neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformităţii suspectate și probabilitatea de producere a acesteia.

Pe baza rezultatului anchetei, importatorul adoptă măsuri corective și informează producătorul în legătură cu acest lucru pentru a asigura restabilirea la timp a conformităţii motoarelor aflate în producţie cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

Articolul 13

Obligaţiile generale ale distribuitorilor

(1) Atunci când pun un motor la dispoziţie pe piaţă, distribuitorii acţionează cu diligenţa necesară în ceea ce privește cerinţele prezentului regulament.

(2) Înainte de punerea la dispoziţie pe piaţă a unui motor, distribuitorii verifică dacă:

(a) producătorul a respectat articolul 8 alineatul (5);

(b) după caz, importatorul a respectat articolul 11 alineatele (2) și (4);

▼B

(c) motorul poartă marcajul reglementar menţionat la articolul 32;

(d) informaţiile și instrucţiunile menţionate la articolul 43 sunt disponibile într-o limbă ușor de înţeles de producătorul de echipamente originale.

(3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condiţiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol sau cu capitolul III.

(4) În urma unei cereri motivate, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorităţii naţionale solicitante documentele specificate la articolul 8 alineatul (8) sau că importatorul furnizează autorităţii naţionale solicitante documentele specificate la articolul 11 alineatul (3).

Articolul 14

Obligaţiile importatorilor privind motoarele care nu sunt conforme

(1) În cazul în care un distribuitor are motive să creadă sau consideră că un motor nu respectă prezentul regulament, acesta nu pune motorul la dispoziţie pe piaţă atât timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită.

(2) Distribuitorul informează producătorul sau reprezentantul producătorului dacă are motive să creadă sau consideră că motorul pe care l-a pus la dispoziţie pe piaţă nu este în conformitate cu prezentul regulament pentru a se asigura că sunt adoptate măsurile corective necesare, în conformitate cu articolul 9 sau 12, pentru a restabili conformitatea motoarelor aflate în producţie cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

Articolul 15

Obligaţiile producătorilor de echipamente originale privind instalarea motoarelor

(1) Producătorii de echipamente originale instalează motoare care deţin o omologare UE de tip pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră conform instrucţiunilor furnizate de producător în temeiul articolului 43 alineatul (2) și într-un mod care să nu afecteze negativ performanţa motorului în ceea ce privește emisiile de poluanţi gazoși și de particule poluante.

(2) În cazul în care un producător de echipamente originale nu urmează instrucţiunile menţionate la alineatul (1) din prezentul articol sau modifică un motor în cursul instalării pe un echipament mobil fără destinaţie rutieră într-un mod care afectează în mod negativ performanţa motorului în ceea ce privește emisiile de poluanţi gazoși și de particule poluante, producătorul de echipamente originale respectiv este considerat ca fiind un producător în sensul prezentului regulament și, în special, face obiectul obligaţiilor prevăzute la articolele 8 și 9.

(3) Producătorii de echipamente originale instalează motoare care deţin o omologare UE de tip pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră doar în conformitate cu tipurile de utilizare exclusivă prevăzute la articolul 4.

▼B

(4) În cazul în care marcajul reglementar al motorului menţionat la articolul 32 nu este vizibil fără a demonta unele componente, producătorul de echipamente originale aplică pe echipamentul mobil fără destinaţie rutieră, în mod vizibil, un duplicat al marcajului menţionat la articolul respectiv și în actul de punere în aplicare relevant, respectivul duplicat fiind furnizat de producător.

(5) În cazul în care un echipament mobil fără destinaţie rutieră cu un motor de tranziţie instalat este introdus pe piaţă în conformitate cu articolul 58 alineatul (5), producătorii de echipamente originale indică data de fabricaţie a echipamentului mobil fără destinaţie rutieră ca parte a marcajului de pe echipament.

(6) În cazul în care un producător furnizează unui producător de echipamente originale un motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare în conformitate cu articolul 34 alineatul (3), producătorul de echipamente originale furnizează, după caz, producătorului informaţiile referitoare la asamblarea motorului și a sistemului de posttratare a gazelor de evacuare al acestuia.

Articolul 16

Aplicarea obligaţiilor producătorilor în cazul importatorilor și al distribuitorilor

Un importator sau un distribuitor care pune la dispoziţie pe piaţă un motor sub numele sau marca sa ori care modifică un astfel de motor în așa fel încât conformitatea sa cu cerinţele aplicabile poate fi afectată este considerat ca fiind un producător în sensul prezentului regulament și, în special, face obiectul obligaţiilor prevăzute la articolele 8 și 9.

Articolul 17

Obligaţia de notificare a operatorilor economici și producătorilor de echipamente originale

Operatorii economici și producătorii de echipamente originale, la cerere, notifică autorităţilor de omologare și de supraveghere a pieţei, pentru o perioadă de cinci ani de la data introducerii pe piaţă:

(a) orice operator economic care le-a furnizat un motor;

(b) orice operator economic sau, în cazul în care poate fi identificat, orice producător de echipamente originale căruia i-au furnizat un motor.

CAPITOLUL III

CERINŢE DE FOND

Articolul 18

Cerinţele privind emisiile de gaze de evacuare pentru omologarea UE de tip

(1) Producătorii se asigură că tipurile de motoare și familiile de motoare sunt proiectate, construite și asamblate astfel încât să se asigure conformitatea cu cerinţele prevăzute în capitolul II și în prezentul capitol.

(2) Începând cu datele introducerii pe piaţă a motoarelor stabilite în anexa III, tipurile de motoare și familiile de motoare nu depășesc valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare denumite „etapa V” și prevăzute în anexa II.

▼B

În cazul în care, conform parametrilor de definire a familiei de motoare din actul de punere în aplicare relevant, o familie de motoare acoperă mai mult de un interval de putere, motorul-prototip (în scopul omologării UE de tip) și toate tipurile de motoare din aceeași familie (în scopul conformității producției) trebuie, cu privire la intervalele de putere aplicabile:

(a) să fie conforme cu cele mai exigente valori-limită ale emisiilor;

(b) să fie încercate în baza ciclurilor de încercări care corespund celor mai exigente valori-limită ale emisiilor;

(c) să facă obiectul primelor date aplicabile pentru omologarea UE de tip și introducerea pe piață prevăzute în anexa III.

(3) Emisiile de gaze de evacuare ale tipurilor de motoare și familiilor de motoare se măsoară pe baza ciclurilor de încercare prevăzute la articolul 24 și în conformitate cu articolul 25.

(4) Tipurile de motoare și familiile de motoare sunt proiectate și prevăzute cu strategii de control al emisiilor, astfel încât să se prevină modificările neautorizate pe cât posibil. Folosirea strategiilor de invalidare este interzisă.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc detaliile referitoare la parametrii care urmează să fie utilizați în definirea tipurilor de motoare și familiilor de motoare, inclusiv a modurilor de operare ale acestora, precum și detaliile tehnice privind prevenirea modificărilor neautorizate menționate la alineatul (4) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 19

Monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație

(1) Emisiile de poluanți gazoși provenite de la motoarele care aparțin tipurilor de motoare sau familiilor de motoare din etapa V a emisiilor care au făcut obiectul unei omologări de tip în conformitate cu prezentul regulament se monitorizează prin încercarea motoarelor în circulație instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră și operate în cicluri normale de funcționare. Astfel de încercări se efectuează, sub responsabilitatea producătorului și în conformitate cu cerințele autorității de omologare, pe motoare întreținute corespunzător conform prevederilor privind selectarea motoarelor, procedurile de încercare și raportarea rezultatelor pentru diferitele categorii de motoare.

Comisia derulează programe-pilot în vederea elaborării unor proceduri de încercare corespunzătoare pentru categoriile și subcategoriile de motoare pentru care nu sunt disponibile astfel de proceduri de încercare.

Comisia desfășoară programe de monitorizare pentru fiecare categorie de motoare pentru a determina în ce măsură emisiile măsurate în ciclul de încercare corespund emisiilor măsurate în condiții normale de funcționare. Aceste programe și rezultatele lor fac obiectul unei prezentări anuale destinate statelor membre și, ulterior, unei comunicări publice.

▼B

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 în scopul completării prezentului regulament cu măsuri detaliate pentru selectarea motoarelor, procedurile de încercare și raportarea rezultatelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 20

Cererea de omologare UE de tip

(1) Producătorii depun o cerere separată de omologare UE de tip pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare la autoritatea de omologare dintr-un stat membru, iar fiecare cerere este însoțită de dosarul informativ menționat la articolul 21. Pentru un anumit tip de motor sau, după caz, pentru o anumită familie de motoare se depune o singură cerere la o singură autoritate de omologare.

(2) Producătorii pun la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare UE de tip un motor care are caracteristicile tipului de motor sau, în cazul unei familii de motoare, ale motorului-prototip descrise în dosarul informativ menționat la articolul 21.

(3) În cazul unei cereri de omologare UE de tip pentru o familie de motoare, dacă autoritatea de omologare hotărăște că, în ceea ce privește motorul-prototip selectat, menționat la alineatul (2) din prezentul articol, cererea depusă nu reprezintă în totalitate familia de motoare descrisă în dosarul informativ menționat la articolul 21, producătorii pun la dispoziție un motor-prototip alternativ și, dacă este necesar, unul suplimentar, care este considerat de către autoritatea competentă ca fiind reprezentativ pentru familia de motoare.

(4) În termen de o lună de la începerea producției tipului de motor omologat sau a familiei de motoare omologate, producătorii prezintă planul inițial de monitorizare a motoarelor în circulație autorității de omologare de tip care a acordat omologarea UE de tip pentru respectivul tip de motor sau, după caz, pentru o familie de motoare.

Articolul 21

Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ care cuprinde următoarele elemente:

(a) un document informativ, inclusiv o listă a combustibililor de referință și, dacă acest lucru este solicitat de către producător, a altor combustibili specificați, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil menționate la articolul 25 alineatul (2) și descrise în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 25 alineatul (4) (denumit în continuare „documentul informativ”);

(b) toate datele, schițele, fotografiile și alte informații relevante, referitoare la tipul de motor sau, după caz, la motorul-prototip;

▼B

(c) orice informaţie suplimentară cerută de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării UE de tip.

(2) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-o formă electronică care este acceptată de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modele pentru documentul informativ și dosarul informativ. Actele de punere în aplicare respective se adoptă, până la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 22

Dispoziţii generale

(1) Autoritatea de omologare căreia i se înaintează cererea acordă omologarea UE de tip pentru toate tipurile de motoare sau familiile de motoare care respectă următoarele elemente:

(a) datele din dosarul informativ;

(b) cerinţele prezentului regulament, și în special conformitatea măsurilor de producţie menţionate la articolul 26.

(2) Atunci când un motor respectă cerinţele prevăzute în prezentul regulament, autorităţile de omologare nu impun nicio altă cerinţă referitoare la omologarea UE de tip cu privire la emisiile de gaze de evacuare pentru echipamente mobile fără destinaţie rutieră pe care este instalat un astfel de motor.

(3) După datele omologării UE de tip a motoarelor prevăzute în anexa III pentru fiecare subcategorie de motoare, autorităţile de omologare nu acordă omologarea UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare care nu îndeplinește cerinţele prevăzute de prezentul regulament.

(4) Certificatele de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu un sistem armonizat care urmează să fie stabilit de Comisie.

(5) Prin intermediul IMI, autoritatea de omologare:

(a) pune la dispoziţia autorităţilor de omologare din celelalte state membre o listă a omologărilor UE de tip acordate sau, după caz, extinse, în termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip corespunzător;

(b) pune la dispoziţia autorităţilor de omologare din celelalte state membre, fără întârziere, o listă a omologărilor UE de tip refuzate sau retrase, precizând motivele deciziei sale;

▼B

(c) trimite autorității de omologare, în termen de o lună de la primirea unei cereri din partea autorității de omologare a unui alt stat membru, un exemplar al certificatului de omologare UE de tip privind tipul de motor sau familia de motoare, dacă există, însoțit de dosarul de omologare menționat la alineatul (6) pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare căreia i-a acordat, a refuzat să îi acorde sau i-a retras omologarea UE de tip.

(6) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare constând în dosarul informativ însoțit de raportul de încercare și orice alt document adăugat de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin (denumit în continuare „dosarul de omologare”).

Dosarul de omologare cuprinde un opis al conținutului acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate clar toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor.

Autoritatea de omologare se asigură că informațiile cuprinse în dosarul de omologare sunt disponibile timp de cel puțin 25 de ani de la încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.

(7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc:

(a) metoda de stabilire a sistemului armonizat de numerotare menționat la alineatul (4);

(b) modelele și structura datelor pentru schimbul de date menționat la alineatul (5).

Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 23

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

(1) Certificatul de omologare UE de tip conține următoarele anexe:

(a) dosarul de omologare;

(b) după caz, numele și specimenul de semnătură al persoanelor autorizate să semneze declarațiile de conformitate menționate la articolul 31 și precizarea funcției lor în cadrul societății.

(2) Comisia stabilește un model pentru certificatul de omologare UE de tip.

(3) Pentru fiecare tip de motor omologat sau pentru fiecare familie de motoare care a fost omologată, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

(a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip și anexează raportul de încercare;

(b) redactează opisul dosarului de omologare;

▼B

(c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoţit de anexele sale.

(4) În cazul în care o omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 35, a fost supusă unor restricţii de valabilitate sau în cazul în care tipul de motor sau familia de motoare a făcut obiectul unor derogări de la anumite cerinţe ale prezentului regulament, certificatul de omologare UE de tip menţionează restricţiile sau derogările respective.

(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul certificatului de omologare UE de tip menţionat la alineatul (2) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 24

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Conformitatea cu specificaţiile tehnice stabilite prin prezentul regulament este demonstrată prin intermediul încercărilor relevante efectuate de către serviciile tehnice desemnate. Procedurile de măsurare și de încercare, precum și echipamentul și instrumentele specifice pentru desfășurarea acestor încercări sunt cele stabilite la articolul 25.

(2) Producătorul pune la dispoziţia autorităţii de omologare numărul de motoare necesare în temeiul actelor de punere în aplicare relevante pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.

(3) Încercările necesare se desfășoară pe motoare reprezentative pentru tipul de motor sau, după caz, motorul-prototip al familiei de motoare care urmează să fie omologat.

În pofida primului paragraf, producătorul poate alege, cu acordul autorității de omologare, un motor care, deși nu este reprezentativ pentru tipul de motor sau, după caz, motorul-prototip al familiei de motoare care urmează să fie omologat, include o parte dintre cele mai nefavorabile caracteristici cu privire la nivelul de performanţă impus. Pot fi folosite metode de încercare virtuală pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecţie.

(4) Ciclurile de încercare aplicabile în scopul efectuării încercărilor de omologare UE de tip sunt cele prevăzute în anexa IV. Ciclurile de încercare aplicabile fiecărui tip de motor inclus în omologarea UE de tip se indică în documentul informativ.

(5) Motorul care este reprezentativ pentru tipul de motor sau, după caz, pentru motorul-prototip al familiei de motoare, sau motorul selectat în conformitate cu alineatul (3) al doilea paragraf este încercat pe un dinamometru, folosind ciclul de încercare aplicabil efectuat în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinaţie rutieră, care este identificat în tabelele IV-1 până la IV-10 din anexa IV. Producătorul poate alege să efectueze respectiva încercare folosind metoda de

▼B

încercare discretă sau metoda de încercare în regim continuu. Cu excepţia situaţiilor menţionate la alineatele (7) și (8), un motor cu turaţie variabilă dintr-o anumită categorie folosit în condiţii de funcţionare la turaţie constantă aplicabile aceleiași categorii nu este necesar a fi încercat prin aplicarea ciclului de încercare în regim stabilizat la turaţie constantă.

(6) În cazul unui motor cu turaţie constantă cu regulator care poate fi reglat la o turaţie alternativă, cerinţele de la alineatul (5) trebuie îndeplinite la fiecare valoare constantă a turaţiei, iar documentul informativ indică turaţiile aplicabile pentru fiecare tip de motor.

(7) În cazul unui motor din categoria IWP destinat utilizării atât în condiţii de funcţionare cu turaţie variabilă, cât și cu turaţie constantă, cerinţele de la alineatul (5) trebuie îndeplinite pentru fiecare ciclu individual de încercare în regim stabilizat, iar documentul informativ indică fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat pentru care s-au îndeplinit cerinţele respective.

(8) În cazul unui motor din categoria IWP care este destinat utilizării în locul unui motor din categoria IWA în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), cerinţele de la alineatul (5) din prezentul articol trebuie îndeplinite separat pentru fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat menţionat în tabelele IV-5 și IV-6 din anexa IV, iar documentul informativ indică fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat pentru care s-au îndeplinit cerinţele respective.

(9) Cu excepţia motoarelor cărora li s-a acordat o omologare de tip conform articolului 34 alineatele (5) și (6), motoarele cu turaţie variabilă din categoria NRE cu o putere netă mai mare sau egală cu 19 kW, dar care nu depășește 560 kW, se încearcă, în plus faţă de îndeplinirea cerinţelor de la alineatul (5) din prezentul articol, pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu definit în tabelul IV-11 din anexa IV.

(10) Motoarele din subcategoriile NRS-v-2b și NRS-v-3 cu o turaţie maximă mai mică sau egală cu 3 400 rot./min., în plus faţă de îndeplinirea cerinţelor de la alineatul (5), se încearcă și pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu identificat în tabelul IV-12 din anexa IV.

(11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin stabilirea specificaţiilor tehnice detaliate și a caracteristicilor ciclurilor de încercare în regim stabilizat și ale ciclurilor de încercare în regim tranzitoriu menţionate la prezentul articol, inclusiv a metodei corespunzătoare pentru stabilirea sarcinii motorului și a setărilor privind turaţia. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

(12) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare prin care se stabilește formatul unic al raportului de încercare necesar pentru omologarea UE de tip. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

▼B

Articolul 25

Efectuarea măsurătorilor și a încercărilor pentru omologarea UE de tip

(1) Rezultatele finale ale încercărilor privind emisiile de gaze de evacuare pentru motoarele care intră sub incidența prezentului regulament se calculează prin aplicarea tuturor elementelor următoare la rezultatele încercărilor de laborator:

(a) emisiile de gaze de carter, în cazurile prevăzute la alineatul (3) și în cazul în care acestea nu au fost deja incluse în măsurătoarea efectuată în laborator;

(b) orice factor de ajustare necesar, în cazurile prevăzute la alineatul (3) și în cazul în care motorul include un sistem de posttratare a gazelor de evacuare cu regenerare;

(c) pentru toate motoarele, factorii de deteriorare corespunzători perioadelor de durabilitate a emisiilor specificate în anexa V.

(2) Încercarea unui tip de motor sau unei familii de motoare pentru a determina dacă respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în prezentul regulament se efectuează folosind următorii combustibili de referință sau combinații de combustibili, după caz:

(a) motorină;

(b) benzină;

(c) amestec benzină/ulei, pentru motoare cu aprindere prin scânteie în doi timpi;

(d) gaz natural/biometan;

(e) gaz petrolier lichefiat (GPL);

(f) etanol.

Tipul de motor sau familia de motoare respectă, în plus, limitele privind emisiile de gaze de evacuare stabilite în prezentul regulament cu privire la orice alți combustibili specificați, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil incluse de producător în cererea de omologare UE de tip și descrise în dosarul informativ.

(3) În ceea ce privește efectuarea măsurătorilor și încercărilor, trebuie îndeplinite cerințele tehnice cu privire la:

(a) aparatele și procedurile pentru efectuarea încercărilor;

(b) aparatele și procedurile pentru măsurarea și eșantionarea emisiilor;

(c) metodele de evaluare a datelor și calculare;

(d) metodele de stabilire a factorilor de deteriorare;

(e) pentru motoarele din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB și ATS conforme cu limitele de emisii din etapa V prevăzute în anexa II:

(i) metodele de luare în considerare a emisiilor de gaze de carter;

▼B

(ii) metodele de determinare și luare în considerare a regenerării continue sau neregulate a sistemelor de posttratare a gazelor de evacuare;

(f) pentru motoarele comandate electronic din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLL și RLR conforme cu limitele de emisii din etapa V prevăzute în anexa II și care utilizează controlul electronic pentru stabilirea atât a cantității, cât și a intervalului de injecţie cu combustibil sau care utilizează controlul electronic pentru a activa, dezactiva sau modula sistemul de control al emisiilor folosit pentru a reduce NO_x:

(i) strategiile de control al emisiilor, inclusiv documentaţia necesară pentru dovedirea strategiilor respective;

(ii) măsurile de control al NO_x, inclusiv metoda folosită pentru a demonstra măsurile de control respective;

(iii) domeniul asociat ciclului de testare relevant efectuat în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinaţie rutieră, în cadrul căruia este permisă depășirea limitelor emisiilor prevăzute în anexa II la un nivel care este controlat;

(iv) selectarea de către serviciul tehnic a unor puncte suplimentare de măsurători din domeniul de control, în cadrul încercării de determinare a emisiilor pe banc.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care să precizeze:

(a) metodologia de adaptare a rezultatelor încercărilor de laborator privind emisiile pentru includerea factorilor de deteriorare menţionaţi la alineatul (1) litera (c);

(b) caracteristicile tehnice ale combustibililor de referinţă menţionaţi la alineatul (2) și, după caz, cerinţele privind descrierea altor combustibili specificaţi, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil descrise în dosarul informativ;

(c) cerinţele și caracteristicile tehnice detaliate pentru efectuarea măsurătorilor și încercărilor menţionate la alineatul (3);

(d) metoda folosită pentru măsurarea PN, cu luarea în considerare a specificaţiilor din seria 06 a Regulamentului UNECE nr. 49;

(e) cerinţele tehnice detaliate aplicabile încercărilor motoarelor cu dublă alimentare sau a motoarelor cu combustibili gazoși și cu un singur tip de alimentare, menţionate în anexa II.

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

▼B

Articolul 26

Măsuri privind conformitatea producţiei

(1) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autorităţile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea motoarelor în producţie cu tipul omologat, în ceea ce privește cerinţele prezentului regulament.

(2) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica dacă declaraţiile de conformitate eliberate de producător respectă articolul 31.

(3) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autorităţile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol continuă să fie adecvate astfel încât motoarele aflate în producţie să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar declaraţiile de conformitate, după caz, să continue să respecte articolul 31.

(4) Pentru a verifica conformitatea unui motor cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificare sau încercare impusă pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unităţile de producţie ale acestuia.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menţionate la alineatul (1) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile convenite astfel cum se menţionează la alineatul (1), au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producţia nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă fie ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformităţii producţiei este urmată corect, fie retrage omologarea UE de tip.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 pentru completarea prezentului regulament prin stabilirea măsurilor detaliate care urmează să fie luate și a procedurilor care să fie urmate de către autorităţile de omologare pentru a se asigura că motoarele aflate în producţie sunt în conformitate cu tipul omologat. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 27

Dispoziţii generale

(1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.

▼B

În cazul unei astfel de modificări, respectiva autoritate de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la articolul 28 trebuie urmată.

Dacă este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că trebuie acordată o nouă omologare UE de tip.

(2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată numai autorităţii de omologare care a acordat omologarea UE de tip iniţială.

(3) În cazul în care constată că, pentru efectuarea unei modificări, inspecţiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecinţă.

Procedurile stabilite la articolul 28 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecţii sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerinţele pentru omologarea UE de tip continuă să fie îndeplinite.

Articolul 28

Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecţiilor sau încercărilor, o astfel de modificare este denumită „revizuire”.

În cazul unei astfel de revizuiri, autoritatea de omologare revizuiește, fără întârzieri nejustificate, paginile relevante din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și precizează data revizuirii și include un opis revizuit al dosarului de omologare. Cerinţa de la prezentul alineat se consideră îndeplinită prin întocmirea unei versiuni consolidate și actualizate a dosarului de omologare, însoţite de o descriere detaliată a modificării.

(2) O modificare astfel cum este menţionată la alineatul (1) este denumită „extindere” în cazul în care datele din dosarul de omologare au fost modificate și survine una dintre situaţiile de mai jos:

(a) sunt necesare noi inspecţii sau încercări;

(b) oricare dintre informaţiile incluse în certificatul de omologare UE de tip, cu excepţia anexelor, s-a modificat;

(c) o nouă cerinţă prevăzută în prezentul regulament sau într-un act delegat sau act de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament devine aplicabilă tipului de motor sau familiei de motoare omologate.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare stabilește un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoţit de un număr de extindere, care crește în concordanţă cu numărul de extinderi succesive acordate anterior. Certificatul de omologare UE de tip respectiv specifică în mod clar motivul și data extinderii.

▼B

(3) Ori de câte ori sunt modificate pagini din dosarul de omologare sau se stabilește o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare UE de tip se modifică în consecinţă, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuiri sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării UE de tip a unui tip de motor sau familii de motoare în cazul în care o nouă cerinţă menţionată la alineatul (2) litera (c) este irelevantă din punct de vedere tehnic pentru respectivul tip de motor sau respectiva familie de motoare din punctul de vedere al performanţei în materie de emisii.

Articolul 29

Eliberarea și notificarea modificărilor

(1) În cazul revizuirii unei omologări UE de tip, autoritatea de omologare eliberează solicitantului, fără întârzieri nejustificate, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată și actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, astfel cum este menţionat la articolul 28 alineatul (1) al doilea paragraf.

(2) În cazul extinderii unei omologări UE de tip, autoritatea de omologare eliberează solicitantului, fără întârzieri nejustificate, certificatul de omologare UE de tip actualizat menţionat la articolul 28 alineatul (2) al doilea paragraf, inclusiv anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare.

(3) Autoritatea de omologare notifică autorităţilor de omologare ale celorlalte state membre, prin intermediul IMI, orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

Articolul 30

Valabilitatea omologării UE de tip

(1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.

(2) Valabilitatea unei omologări UE de tip acordate pentru un motor încetează în oricare dintre situaţiile următoare:

(a) în cazul în care noi cerinţe aplicabile tipului de motor omologat sau, după caz, familiei de motoare devin obligatorii pentru introducerea pe piaţă, iar omologarea UE de tip nu poate fi extinsă sau revizuită în consecinţă;

(b) în cazul în care producţia tipului de motor omologat sau a familiei de motoare omologate este suspendată definitiv și în mod voluntar;

(c) în cazul în care valabilitatea omologării UE de tip expiră ca urmare a unei restricţii în conformitate cu articolul 35 alineatul (3);

(d) în cazul în care omologarea UE de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 26 alineatul (5), articolul 39 alineatul (1) sau articolul 40 alineatul (3).

▼B

(3) În cazul în care condiţiile pentru valabilitatea omologării UE de tip nu mai sunt respectate cu privire la un singur tip de motor dintr-o familie de motoare, valabilitatea omologării UE de tip a respectivei familii de motoare încetează numai cu privire la tipul de motor în cauză.

(4) În cazul în care producţia unui tip de motor sau, după caz, a unei familii de motoare este întreruptă definitiv, producătorul notifică întreruperea autorităţii de omologare care a acordat omologarea UE de tip corespunzătoare.

În termen de o lună de la primirea notificării respective, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru tipul de motor sau familia de motoare în cauză informează în consecinţă autorităţile de omologare ale celorlalte state membre.

(5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care valabilitatea unei omologări UE de tip pentru un tip de motor sau, după caz, o familie de motoare urmează să înceteze, producătorul notifică acest fapt autorităţii de omologare care a acordat omologarea UE de tip corespunzătoare.

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informaţiile relevante autorităţilor de omologare din celelalte state membre.

Comunicarea respectivă specifică în special data de fabricaţie și numărul de identificare ale ultimului motor produs.

(6) Cerinţele de notificare menţionate la alineatele (4) și (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informaţiilor relevante în IMI.

CAPITOLUL VII

DECLARAŢIA DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 31

Declaraţia de conformitate

(1) Producătorul, în calitate de titular al unei omologări UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare, furnizează o declaraţie de conformitate (denumită în continuare „declaraţia de conformitate”) care să însoţească motoarele care sunt introduse pe piaţă, pe baza:

(a) unei derogări menţionate la articolul 34 alineatul (2), (4), (5), (6), (7) sau (8), la articolul 35 alineatul (4); sau

(b) unei dispoziţii tranzitorii menţionate la articolul 58 alineatul (9), (10) sau (11).

Declaraţia de conformitate precizează caracteristicile speciale și restricţiile care se aplică motorului, se furnizează gratuit, împreună cu motorul, și, dacă este cazul, însoţește echipamentul mobil fără destinaţie rutieră pe care este instalat motorul. Furnizarea certificatului nu este condiţionată de o cerere explicită sau de transmiterea de informaţii suplimentare producătorului. Declaraţia de conformitate poate fi furnizată și sub forma unui fișier electronic securizat.

▼B

În decursul unei perioade de 10 ani de la data de fabricaţie a motorului, producătorul eliberează, la cererea utilizatorului final, un duplicat al declaraţiei de conformitate contra plăţii unei sume care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” trebuie să fie vizibil în mod clar pe oricare duplicat al declaraţiei de conformitate.

(2) Declaraţia de conformitate se redactează cel puţin într-una dintre limbile oficiale ale instituţiilor Uniunii.

Orice stat membru poate solicita producătorului traducerea declaraţiei de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.

(3) Persoana sau persoanele autorizate să semneze declaraţii de conformitate aparţin organizaţiei producătorului și sunt autorizate de către conducerea organizaţiei respective să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcţia sau conformitatea producţiei motorului.

(4) Declaraţia de conformitate se completează integral și nu conţine restricţii de utilizare a motorului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament.

(5) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul declaraţiei de conformitate, inclusiv specificaţiile pentru prevenirea falsificării și pentru verificarea fișierului electronic securizat. În acest scop, actele de punere în aplicare includ elementele de siguranţă utilizate pentru protejarea declaraţiei de conformitate. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 32

Marcajul reglementar al motoarelor

(1) Producătorul aplică un marcaj pe fiecare motor fabricat în conformitate cu tipul omologat (denumit în continuare „marcajul reglementar”).

(2) În ceea ce privește următoarele motoare, marcajul reglementar include informaţii suplimentare care indică faptul că motorul face obiectul derogării sau al dispoziţiei tranzitorii relevante:

(a) motoarele destinate exportului în ţări terţe în conformitate cu articolul 34 alineatul (1) care sunt fabricate fie în Uniune, fie în afara Uniunii și instalate ulterior pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră în Uniune;

(b) motoarele introduse pe piaţă în conformitate cu articolul 34 alineatul (2), (5), (6) sau (8);

(c) motoarele introduse temporar pe piaţă în conformitate cu articolul 34 alineatul (4);

▼B

(d) motoarele de tranziţie introduse pe piaţă în conformitate cu articolul 58 alineatul (5);

(e) motoarele de înlocuire introduse pe piaţă în conformitate cu articolul 34 alineatul (7), articolul 58 alineatul (10) sau (11).

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul pentru marcajul reglementar, inclusiv informaţiile esenţiale obligatorii ale acestuia prevăzute a fi specificate în momentul în care motorul părăsește linia de producţie, informaţiile esenţiale obligatorii ale acestuia prevăzute a fi specificate înaintea introducerii pe piaţă a motorului și, după caz, informaţiile suplimentare menţionate la alineatul (2) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 33

Marcajul reglementar al motoarelor

(1) Producătorul aplică un marcaj temporar pe fiecare motor fabricat în conformitate cu tipul omologat care este introdus pe piaţă în temeiul articolului 34 alineatul (3).

(2) Motorului care nu este încă în conformitate cu tipul omologat și care este livrat unui producător al respectivului motor i se aplică doar un marcaj temporar.

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul pentru marcajele temporare menţionate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, inclusiv informaţiile esenţiale obligatorii indicate de acestea. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL VIII

DEROGĂRI

Articolul 34

Derogări generale

(1) Cu excepţia articolului 32 alineatul (2) litera (a), motoarele destinate exportului către ţări terţe nu fac obiectul prezentului regulament.

(2) Cu excepţia articolului 32 alineatul (2) litera (b), motoarele destinate utilizării de către forţele armate nu fac obiectul prezentului regulament.

În sensul prezentului alineat, serviciile de pompieri, serviciile de protecţie civilă, forţele de menţinere a ordinii publice și serviciile medicale de urgenţă nu sunt considerate ca făcând parte din forţele armate.

(3) Fără a aduce atingere articolului 32, un producător poate livra un motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare unui producător de echipamente originale cu consimţământul acestuia din urmă.

▼B

(4) În pofida articolului 5 alineatul (3), statele membre autorizează introducerea temporară pe piaţă, în scopul încercării pe teren, a motoarelor care nu deţin o omologare UE de tip în conformitate cu prezentul regulament.

(5) În pofida articolului 18 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (3), statele membre acordă omologarea UE de tip și autorizează introducerea pe piaţă a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante stabilite pentru motoarele cu destinaţie specială prevăzute în anexa VI, cu condiţia ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră dedicate utilizării în atmosfere potenţial explozive, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]).

(6) În pofida articolului 18 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (3), statele membre pot acorda, la cerere, omologarea UE de tip și pot autoriza introducerea pe piaţă a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante stabilite pentru motoarele cu destinaţie specială prevăzute în anexa VI, cu condiţia ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră utilizate exclusiv pentru lansarea și recuperarea bărcilor de salvare operate de către un serviciu naţional de salvare.

(7) În pofida articolului 5 alineatul (3) și articolului 18 alineatul (2), pentru motoarele din categoriile RLL sau RLR care au fost introduse pe piaţa Uniunii cel târziu la 31 decembrie 2011, statele membre pot autoriza introducerea pe piaţă a motoarelor de înlocuire dacă autoritatea de omologare, cu ocazia examinării, recunoaște și constată faptul că instalarea unui motor care respectă limitele aplicabile ale emisiilor prevăzute în tabelele II-7 și II-8 din anexa II va crea dificultăţi tehnice semnificative. În acest caz, motoarele de înlocuire respectă limitele emisiilor pe care ar fi trebuit să le respecte în vederea introducerii lor pe piaţa Uniunii la 31 decembrie 2011 sau respectă limite mai stricte ale emisiilor.

În ceea ce privește motoarele din categoriile RLL și RLR care au fost introduse pe piaţa Uniunii după 31 decembrie 2011, statele membre pot autoriza introducerea pe piaţă a motoarelor de înlocuire care respectă limitele emisiilor pe care motoarele care urmează să fie înlocuite au trebuit să le îndeplinească în momentul introducerii lor iniţiale pe piaţa Uniunii.

(8) În cazul motoarelor din categoriile RLL sau RLR, statele membre pot autoriza introducerea pe piaţă a motoarelor care respectă cele mai recente limite aplicabile ale emisiilor, definite în legislaţia relevantă aplicabilă la 5 octombrie 2016, cu condiţia ca:

(a) motoarele respective să facă parte dintr-un proiect care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare la 6 octombrie 2016, astfel cum este definit în Directiva 2008/57/CE; și

(b) utilizarea motoarelor care respectă limitele aplicabile ale emisiilor prevăzute în anexa II tabelele II-7 sau II-8 să conducă la costuri disproporţionate.

([1]) Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislaţiilor statelor membre referitoare la echipamentele și sistemele de protecţie destinate utilizării în atmosfere potenţial explozive (JO L 96, 29.3.2014, p. 309).

▼B

Până la 17 septembrie 2017, fiecare stat membru transmite Comisiei lista oricăror astfel de proiecte.

(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 în scopul completării prezentului regulament cu specificaţiile tehnice detaliate și condiţiile pentru:

(a) livrarea de către un producător a unui motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare către un producător de echipamente originale, astfel cum este menţionat la alineatul (3);

(b) introducerea temporară pe piaţă, în scopul încercării pe teren, a motoarelor care nu au primit omologarea UE de tip în conformitate cu prezentul regulament, astfel cum este menţionat la alineatul (4);

(c) acordarea omologării UE de tip și autorizarea introducerii pe piaţă a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanţi gazoși și de particule poluante aferente motoarelor cu destinaţie specială menţionate în anexa VI, astfel cum este menţionat la alineatele (5) și (6).

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 35

Derogările pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare care include tehnologii noi sau concepte noi și care, ca urmare a respectivelor tehnologii noi sau concepte noi, sunt incompatibile cu una sau mai multe dintre cerinţele prezentului regulament.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menţionată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condiţiile următoare:

(a) în cerere se menţionează motivele pentru care tehnologiile noi sau conceptele noi fac ca tipul de motor sau familia de motoare să fie incompatibilă cu una sau mai multe dintre cerinţele prezentului regulament;

(b) în cerere sunt descrise implicaţiile de mediu ale noilor tehnologii sau ale noilor concepte și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de protecţie a mediului care este cel puţin echivalent cu nivelul prevăzut de cerinţele prezentului regulament pentru care se solicită derogare;

(c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiţia specificată la litera (b).

(3) Acordarea omologării UE de tip menţionate la alineatul (1) face obiectul unei autorizaţii din partea Comisiei.

▼B

După caz, autorizaţia din partea Comisiei precizează dacă face obiectul vreunei restricţii.

Autorizaţia se acordă printr-un act de punere în aplicare.

(4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea în temeiul alineatului (3), autoritatea de omologare poate elibera o omologare UE de tip provizorie valabilă:

(a) numai pe teritoriul statului membru în cauză;

(b) numai pentru un tip de motor sau o familie de motoare care face obiectul derogării solicitate; și

(c) pentru o perioadă de minimum 36 de luni.

Atunci când eliberează o omologare UE de tip provizorie, autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și celelalte state membre prin intermediul unui dosar care conţine informaţiile menţionate la alineatul (2).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată a unei astfel de omologări UE de tip provizorii figurează în titlul certificatului de omologare UE de tip și în titlul declaraţiei de conformitate corespunzătoare.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare decide să accepte pe teritoriul său o omologare UE de tip provizorie menţionată la alineatul (4), aceasta informează autoritatea de omologare competentă și Comisia cu privire la acest lucru, în scris.

(6) În cazul în care Comisia decide să nu acorde autorizaţia menţionată la alineatul (3), autoritatea de omologare notifică de îndată deţinătorul omologării UE de tip provizorii menţionate la alineatul (4) că omologarea UE de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

În pofida deciziei Comisiei de a nu acorda autorizaţia menţionată la alineatul (3), motoarele fabricate conform omologării UE de tip provizorii înainte ca aceasta să își piardă valabilitatea pot fi introduse pe piaţă în orice stat membru a cărui autoritate de omologare a acceptat omologarea UE de tip provizorie.

(7) Cerinţele menţionate la alineatul (4) al doilea paragraf și la alineatul (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informaţiilor relevante în IMI.

▼B

(8) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește autorizația menționată la alineatul (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

(9) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modelele armonizate pentru certificatul de omologare UE de tip și pentru declarația de conformitate menționate la alineatul (4) din prezentul articol, inclusiv informațiile esențiale obligatorii ale acestora. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 36

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

(1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 35, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 35 se referă la un aspect reglementat de regulamentul UNECE, Comisia propune o modificare a regulamentului respectiv, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(2) De îndată ce actele delegate sau de punere în aplicare relevante menționate la alineatul (1) au fost modificate, Comisia ridică orice restricție impusă prin decizia de autorizare a derogării.

În cazul în care măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost adoptate, Comisia poate, la cererea statului membru care a acordat omologarea UE de tip provizorie, să autorizeze statul membru respectiv să o extindă printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL IX

RAPORTAREA PRODUCȚIEI ȘI VERIFICAREA

Articolul 37

Obligațiile producătorilor cu privire la raportarea producției

(1) Producătorul transmite autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip o listă cu numărul de motoare pentru fiecare tip de motor și subcategorie de motoare produsă în conformitate cu prezentul regulament și cu omologarea UE de tip de la data transmiterii ultimei raportări a producției sau din momentul în care cerințele prezentului regulament au devenit aplicabile pentru prima dată.

▼B

Lista respectivă se transmite:

(a) în termen de 45 de zile de la încheierea fiecărui an calendaristic;

(b) imediat după fiecare dintre datele pentru introducerea pe piaţă a motoarelor, menţionate în anexa III; și

(c) până la orice altă dată pe care autoritatea de omologare o poate stipula.

(2) Lista menţionată la alineatul (1) specifică modul cum se corelează numerele de identificare cu tipul de motor și, după caz, familia de motoare corespunzătoare și cu numerele omologărilor UE de tip în cazul în care respectivele corelaţii nu reies din sistemul de codare al motoarelor.

(3) Lista menţionată la alineatul (1) indică orice situaţie în care producătorul întrerupe producţia unui tip de motor omologat sau a unei familii de motoare omologate.

(4) Producătorul păstrează o copie a listei menţionate la alineatul (1) timp de cel puţin 20 de ani după încetarea valabilităţii omologării UE de tip în cauză.

(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește formatul listei menţionate la alineatul (1) din prezentul articol. Actele respective de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menţionată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 38

Măsurile de verificare

(1) Autoritatea de omologare a unui stat membru care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, dacă este cazul în cooperare cu autorităţile de omologare ale celorlalte state membre, pentru a se asigura că numerele de identificare privind omologarea UE de tip sunt alocate corect producătorilor și sunt utilizate corespunzător de aceștia, înainte de introducerea pe piaţă sau punerea la dispoziţie pe piaţă a motorului care deţine o omologare de tip.

(2) Se poate efectua o verificare suplimentară a numerelor de identificare, alături de controlul conformităţii producţiei prevăzută la articolul 26.

(3) În ceea ce privește verificarea numerelor de identificare, producătorul sau reprezentantul acestuia furnizează autorităţii de omologare responsabile, la cerere și fără întârziere, toate informaţiile necesare referitoare la achizitorii producătorului, împreună cu numerele de identificare ale motoarelor raportate ca fiind produse în conformitate cu articolul 37. Dacă motoarele sunt puse la dispoziţia unui producător de echipamente originale, nu sunt solicitate informaţii suplimentare producătorului.

▼B

(4) Dacă, în urma unei cereri din partea autorității de omologare, producătorul nu poate să demonstreze respectarea cerințelor privind marcajul reglementar, autoritatea de omologare poate retrage omologarea UE de tip acordată tipului de motor sau familiei de motoare corespunzătoare. Autoritățile de omologare se informează reciproc, în termen de o lună, în legătură cu orice retragere a omologării UE de tip și în legătură cu motivele respectivei retrageri, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

CAPITOLUL X

CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 39

Motoarele neconforme cu tipul omologat

(1) În cazul în care motoarele prevăzute cu un marcaj reglementar și, după caz, însoțite de o declarație de conformitate nu sunt în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare pentru a se asigura că motoarele aflate în producție sunt aduse în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată. Astfel de măsuri pot include retragerea omologării UE de tip dacă măsurile de remediere luate de producător sunt insuficiente.

Autoritatea de omologare relevantă informează autoritățile de omologare din celelalte state membre cu privire la măsurile luate.

(2) În sensul alineatului (1), abaterile de la specificațiile din certificatul de omologare UE de tip sau din dosarul de omologare, în măsura în care nu au fost autorizate în conformitate cu capitolul VI, sunt interpretate ca nerespectare a tipului de motor sau familiei de motoare omologate.

(3) În cazul în care o autoritate de omologare constată că motorul însoțit de o declarație de conformitate, dacă este cazul, sau purtând o marcă de omologare de tip eliberată în alt stat membru nu este în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă motoarele în curs de fabricație se conformează în continuare tipului de motor sau familiei de motoare omologate. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile menționate la alineatul (1) în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.

(4) Autoritățile de omologare se informează reciproc, în termen de o lună, în legătură cu orice retragere a omologării UE de tip și în legătură cu motivele respectivei retrageri, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

(5) În cazul în care autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului.

Autoritatea de omologare informează Comisia cu privire la acest lucru și Comisia organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

▼B

Articolul 40

Rechemarea motoarelor

(1) În cazul în care un producător căruia i s-a acordat o omologare UE de tip are obligaţia, în temeiul articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme motoarele introduse pe piaţă, indiferent dacă sunt sau nu instalate pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră, datorită faptului că motoarele reprezintă un risc grav la adresa protecţiei mediului sau a sănătăţii publice, respectivul producător:

(a) informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip; și

(b) propune autorităţii de omologare respective un ansamblu de soluţii adecvate pentru a gestiona riscul grav.

(2) Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităţilor de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei soluţiile propuse.

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

(3) În cazul în care o autoritate de omologare consideră că soluţiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

În cazul în care, ulterior, producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia toate măsurile de protecţie necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip.

În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare notifică producătorul, autorităţile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia în legătură cu acest lucru, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente.

Articolul 41

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

(1) Următoarele tipuri de decizii sau deciziile adoptate pentru următoarele scopuri se motivează:

(a) cele adoptate în conformitate cu prezentul regulament;

(b) cele privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip;

(c) cele care solicită rechemarea unui motor de pe piaţă;

▼B

(d) cele care interzic, restricționează sau împiedică introducerea pe piață a unui motor; sau

(e) cele care interzic, restricționează sau împiedică introducerea pe piață a unui echipament mobil fără destinație rutieră pe care este instalat un motor care intră sub incidența prezentului regulament.

(2) Autoritățile de omologare notifică partea în cauză cu privire la:

(a) orice decizie menționată la alineatul (1);

(b) căile de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și cu privire la termenele aplicabile căilor de atac respective.

CAPITOLUL XI

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE ȘI FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 42

Acceptarea omologărilor de tip echivalente pentru motoare

(1) Uniunea poate recunoaște, în contextul acordurilor multilaterale sau bilaterale dintre Uniune și țări terțe, echivalența dintre condițiile și dispozițiile pentru acordarea omologării UE de tip a motoarelor prevăzute de prezentul regulament și cele din procedurile prevăzute de reglementările internaționale sau ale țărilor terțe.

(2) Omologările de tip acordate și marcajele reglementare care sunt conforme cu regulamentele UNECE sau modificările la acestea, în cazul cărora Uniunea a votat pentru sau la care a aderat conform dispozițiilor din actul delegat menționat la alineatul 4 litera (a) sunt recunoscute ca fiind echivalente cu omologările UE de tip acordate și cu marcajele reglementare prevăzute de prezentul regulament.

(3) Omologările UE de tip acordate în temeiul actelor Uniunii, astfel cum sunt enumerate în actul delegat menționat la alineatul (4) litera (b), sunt recunoscute ca fiind echivalente omologărilor UE de tip acordate conform prezentului regulament.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se prevede:

(a) lista regulamentelor UNECE sau a modificărilor la acestea, inclusiv orice cerință stabilită de acestea care se referă la aplicarea lor, în cazul cărora Uniunea a votat pentru sau la care a aderat și care urmează a fi aplicate în cazul omologării UE de tip a tipurilor de motoare și a familiilor de motoare ce urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră;

▼B

(b) lista actelor Uniunii în temeiul cărora se acordă omologări UE de tip, inclusiv orice cerinţă stabilită de acestea care se referă la aplicarea lor.

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 43

Informaţii și instrucţiuni destinate producătorilor de echipamente originale și utilizatorilor finali

(1) Un producător nu transmite producătorilor de echipamente originale sau utilizatorilor finali niciun fel de date tehnice referitoare la elementele specifice prevăzute în prezentul regulament care se abat de la cele omologate de către autoritatea de omologare.

(2) Producătorul pune la dispoziţia producătorilor de echipamente originale toate informaţiile și instrucţiunile relevante necesare pentru instalarea corectă a motorului pe echipamentul mobil fără destinaţie rutieră, inclusiv o descriere a oricăror condiţii speciale sau limitări referitoare la instalarea sau utilizarea motorului.

(3) Producătorul pune la dispoziţia producătorilor de echipamente originale toate informaţiile relevante și instrucţiunile necesare destinate utilizatorului final, inclusiv o descriere a oricăror condiţii sau limitări speciale referitoare la utilizarea unui motor.

(4) Producătorii pun la dispoziţia producătorilor de echipamente originale valoarea emisiilor de dioxid de carbon (CO_2) măsurată în cadrul procedurii de omologare UE de tip și solicită producătorilor de echipamente originale să comunice informaţia respectivă, împreună cu informaţii explicative privind condiţiile de încercare, utilizatorilor finali ai echipamentului mobil fără destinaţie rutieră pe care urmează să fie instalat motorul.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se prevăd detaliile legate de informaţiile și instrucţiunile menţionate la alineatele (2), (3) și (4) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 44

Schimbul de date și informaţii prin intermediul IMI

(1) Schimbul de date și informaţii referitoare la omologările UE de tip între autorităţile naţionale sau între autorităţile naţionale și Comisie în cadrul prezentului regulament se efectuează în format electronic prin intermediul IMI.

(2) Toate informaţiile relevante referitoare la omologările UE de tip acordate conform prezentului regulament se colectează la nivel central și se pun la dispoziţia autorităţilor naţionale și a Comisiei prin intermediul IMI.

▼B

(3) Comisia se asigură că IMI, de asemenea:

(a) permite schimbul de date și informații între producători sau serviciile tehnice, pe de o parte, și autoritățile naționale sau Comisie, pe de altă parte;

(b) asigură accesul public la anumite informații și date privind rezultatele omologărilor de tip și ale monitorizării motoarelor în circulație;

(c) în cazul în care acest lucru este adecvat și fezabil din punct de vedere tehnic și economic și cu acordul statelor membre în cauză, facilitează transferul automat de date între bazele de date naționale existente și IMI.

(4) Utilizările IMI menționate la alineatul (3) sunt opționale.

(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc cerințele tehnice detaliate și procedurile necesare pentru interconectarea IMI cu bazele de date naționale existente astfel cum se menționează la alineatul (3) litera (c) din prezentul articol. Actele respective de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL XII

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 45

Cerințe legate de serviciile tehnice

(1) Serviciul tehnic este desemnat de autoritatea de omologare în conformitate cu articolul 47 și îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) din prezentul articol.

(2) Serviciul tehnic se instituie în conformitate cu dreptul intern al statului membru și are personalitate juridică.

(3) Serviciul tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a motoarelor pe care le evaluează.

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

(4) Serviciul tehnic, inclusiv personalul său din conducerea superioară și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care serviciul tehnic este numit în conformitate cu articolul 47 alineatul (1), nu trebuie să aibă calitatea de proiectant, producător, furnizor, instalator sau operator de întreținere pentru motoarele pe care le evaluează și nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Această restricție nu exclude utilizarea motoarelor evaluate, menționate la alineatul (3) din prezentul articol, care sunt necesare pentru operarea serviciului tehnic sau utilizarea unor astfel de motoare în scopuri personale.

Serviciul tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea sa cu privire la categoriile de activități pentru care a fost desemnat.

▼B

(5) Serviciul tehnic îndeplinește categoriile de activități pentru care a fost desemnat la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv, iar personalul său este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților sale de evaluare și, în special, de presiunile și stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

(6) Serviciul tehnic demonstrează autorității de omologare care l-a desemnat că este capabil să îndeplinească toate categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu articolul 47 alineatul (1), asigurându-se că dispune de:

(a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;

(b) descrierea procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;

(c) proceduri pentru îndeplinirea categoriilor de activități pentru care solicită să fie desemnat, care să ia în considerare nivelul de complexitate a tehnologiei motorului în cauză și dacă motorul este fabricat conform unui proces de producție în masă sau în serie; și

(d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.

(7) Serviciul tehnic, inclusiv personalul său din conducerea superioară și personalul de evaluare, este imparțial și nu se implică în niciun fel de activitate care ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește categoriile de activități pentru care a fost desemnat serviciul tehnic.

(8) Serviciul tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine statului membru, în conformitate cu dreptul intern, sau a cazului în care statul membru este direct responsabil de evaluare.

(9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții de drept intern de punere în aplicare a acestuia.

Personalul serviciului tehnic nu este ținut să respecte obligația menționată la primul paragraf în privința schimbului de informații cu autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea sau în cazul în care un astfel de schimb este prevăzut de dreptul Uniunii sau de dreptul intern.

Drepturile de proprietate sunt protejate.

▼B

Articolul 46

Filialele și subcontractanții serviciilor tehnice

(1) Serviciul tehnic poate subcontracta anumite sarcini legate de categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 47 alineatul (1) sau poate delega aceste activități unei filiale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.

În astfel de cazuri, serviciul tehnic se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 45 și informează autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea în acest sens.

(2) Serviciul tehnic își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau filialele sale, indiferent de locul de stabilire a acestora.

(3) Serviciul tehnic pune la dispoziția autorității de omologare care l-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 47

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritățile de omologare desemnează servicii tehnice pentru una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în conformitate cu domeniul lor de competență:

(a) categoria A: efectuarea încercărilor menționate în prezentul regulament în unitățile care aparțin serviciului tehnic în cauză;

(b) categoria B: supravegherea încercărilor menționate în prezentul regulament, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;

(c) categoria C: evaluarea și monitorizarea cu regularitate a procedurilor producătorului de asigurare a conformității producției;

(d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau inspecțiilor pentru asigurarea conformității producției.

(2) Autoritatea de omologare poate acționa în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).

(3) Serviciile tehnice dintr-o țară terță, altele decât cele desemnate în conformitate cu prezentul articol, pot face obiectul unei notificări în temeiul articolului 50, dacă o astfel de recunoaștere a serviciilor tehnice este prevăzută printr-un acord bilateral încheiat între Uniune și țara terță în cauză.

▼B

Cu toate acestea, un serviciu tehnic instituit în conformitate cu articolul 45 alineatul (2) poate să stabilească filiale în ţări terţe, cu condiţia ca filialele să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic respectiv.

Articolul 48

Proceduri pentru standardele de performanţă și evaluarea serviciilor tehnice

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se stabilesc:

(a) standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice; și

(b) procedura de evaluare a serviciilor tehnice, inclusiv raportul corespunzător, în conformitate cu articolul 49.

Articolul 49

Evaluarea competenţelor serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea prezentului regulament și a actelor delegate adoptate în temeiul acestuia. Raportul de evaluare poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism naţional de acreditare, care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerinţele prezentului regulament.

Evaluarea care stă la baza raportului de evaluare se efectuează în conformitate cu dispoziţiile stabilite într-un act delegat menţionat la articolul 48.

(2) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea revizuiește raportul de evaluare cel puțin o dată la trei ani.

(3) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea comunică raportul de evaluare Comisiei, la cererea acesteia. În cazurile în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare naţional, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică următoarele:

(a) competenţele serviciului tehnic;

(b) măsurile luate pentru a asigura faptul că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea; și

(c) faptul că serviciul tehnic îndeplinește cerinţele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia.

▼B

(4) Autoritatea de omologare care intenţionează să funcţioneze ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 47 alineatul (2) documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenţi de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparţine aceleiași organizaţii, cu condiţia de a fi administraţi în mod separat faţă de personalul implicat în activitatea evaluată.

Articolul 50

Procedurile de notificare

(1) Referitor la fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, statele membre notifică Comisiei următoarele:

(a) numele serviciului tehnic;

(b) adresa, inclusiv adresa electronică;

(c) persoanele responsabile;

(d) categoria de activităţi; și

(e) orice modificare referitoare la desemnarea menţionată la articolul 47.

(2) Un serviciu tehnic poate exercita activităţile menţionate la articolul 47 alineatul (1) în numele autorităţii de omologare însărcinate cu desemnarea, numai dacă respectivul serviciu tehnic a fost notificat în prealabil Comisiei, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorităţi de omologare însărcinate cu desemnarea și notificat de statele membre cărora le aparţin respectivele autorităţi de omologare însărcinate cu desemnarea, indiferent de categoria sau categoriile de activităţi pe care acesta urmează să le desfășoare în conformitate cu articolul 47 alineatul (1).

(4) În cazul în care, în aplicarea unui act delegat, trebuie desemnată o organizaţie specifică sau un organism competent care să desfășoare o activitate ce nu este inclusă la articolul 47 alineatul (1), statul membru în cauză notifică Comisiei în conformitate cu prezentul articol.

(5) Comisia publică pe site-ul său internet o listă și detalii privind serviciile tehnice care au făcut obiectul unei notificări în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 51

Modificările desemnărilor

(1) În cazul în care o autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerinţele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligaţiile, aceasta restricţionează, suspendă sau revocă desemnarea, după caz, în funcţie de gravitatea încălcării cerinţelor sau a neîndeplinirii obligaţiilor.

Statul membru care notifică respectivul serviciu tehnic Comisiei în conformitate cu articolul 50 alineatul (1) informează fără întârziere Comisia cu privire la orice astfel de restricţionare, suspendare sau revocare.

Comisia modifică în consecinţă informaţiile publicate, menţionate la articolul 50 alineatul (5).

▼B

(2) În caz de restricţionare, suspendare sau revocare a desemnării menţionate la alineatul (1) sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv fie sunt tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziţia autorităţii de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităţilor de supraveghere a pieţei, la cererea acestora.

Articolul 52

Contestarea competenţei serviciilor tehnice

(1) Comisia investighează toate cazurile în care are îndoieli sau i se atrage atenţia asupra unor îndoieli privind competenţa unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerinţelor și responsabilităţilor care îi revin.

(2) Statul membru căruia îi aparţine autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informaţiile referitoare la baza pentru desemnare sau la menţinerea desemnării serviciului tehnic în cauză.

(3) Comisia se asigură că toate informaţiile sensibile obţinute pe parcursul investigaţiilor sale sunt tratate confidenţial.

(4) În cazul în care constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerinţele pentru desemnarea sa, Comisia informează statul membru căruia îi aparţine autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea, în vederea adoptării, în cooperare cu statul membru respectiv, a măsurilor corective necesare și solicită statului membru respectiv să aplice aceste măsuri corective, inclusiv, dacă este necesar, să revoce desemnarea.

Articolul 53

Obligaţiile privind activitatea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activităţi pentru care au fost desemnate în numele autorităţii de omologare însărcinate cu desemnarea și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare.

Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea UE de tip sau pentru inspecţiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele delegate sau de punere în aplicare, cu excepţia cazului în care sunt permise proceduri alternative.

Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecţii pentru care nu au fost desemnate.

(2) Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:

(a) permit autorităţii de omologare însărcinate cu desemnarea să îi observe atunci când își realizează evaluările, în cazul în care respectiva autoritate consideră că este necesar; și

▼B

(b) fără a aduce atingere articolului 45 alineatul (9) și articolului 54, furnizează autorității de omologare însărcinate cu desemnarea informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile de activități pe care le desfășoară și care intră sub incidența prezentului regulament.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta raportează acest lucru autorității de omologare însărcinate cu desemnarea care, la rândul său, solicită producătorului să ia măsurile corective adecvate.

Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea nu eliberează un certificat de omologare UE de tip până când producătorul nu a luat măsurile corective necesare, considerate satisfăcătoare de autoritatea de omologare respectivă.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare UE de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea constată că un tip de motor sau o familie de motoare nu mai respectă prezentul regulament, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea.

Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 26.

Articolul 54

Obligațiile serviciilor tehnice privind informarea

(1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea cu privire la orice:

(a) neconformitate care poate implica refuzarea, restricționarea, suspendarea sau retragerea omologării UE de tip;

(b) circumstanță care afectează domeniul de aplicare sau condițiile desemnării lor;

(c) cerere de informare cu privire la activitățile lor din partea autorităților de supraveghere a pieței.

(2) La cererea autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.

CAPITOLUL XIII

ACTE DELEGATE ȘI ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE

Articolul 55

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

▼B

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 19 alineatul (2), articolul 24 alineatul (11), articolul 25 alineatul (4), articolul 26 alineatul (6), articolul 34 alineatul (9), articolul 42 alineatul (4), articolul 43 alineatul (5) și articolul 48 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 6 octombrie 2016.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 19 alineatul (2), la articolul 24 alineatul (11), la articolul 25 alineatul (4), la articolul 26 alineatul (6), la articolul 34 alineatul (9), la articolul 42 alineatul (4), la articolul 43 alineatul (5) și la articolul 48 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 19 alineatul (2), articolului 24 alineatul (11), articolului 25 alineatul (4), articolului 26 alineatul (6), articolului 34 alineatul (9), articolului 42 alineatul (4), articolului 43 alineatul (5) și articolului 48 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la data notificării actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 56

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule (CTAV) instituit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL XIV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 57

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc sancțiuni pentru nerespectarea prezentului regulament și a actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament de către operatorii economici sau de către producătorii de echipamente originale. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

▼B

Statele membre notifică normele respectivele Comisiei până la 7 octombrie 2018 și îi notifică acesteia, fără întârziere, orice modificări ulterioare privind aceste norme.

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancţiunile sunt aplicate.

(2) Încălcările care fac obiectul unei sancţiuni includ:

(a) falsul în declaraţii, în special în timpul procedurilor de omologare UE de tip, al procedurilor care determină rechemarea sau al procedurilor referitoare la derogări;

(b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea UE de tip sau monitorizarea motoarelor în circulaţie;

(c) nefurnizarea datelor sau a specificaţiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea motoarelor, refuzul sau retragerea omologării UE de tip;

(d) utilizarea strategiilor de invalidare;

(e) refuzul de a furniza accesul la informaţii;

(f) introducerea pe piaţă a unor motoare supuse omologării UE de tip fără omologarea UE de tip sau cu falsificarea documentelor sau a marcajelor reglementare în acest scop;

(g) introducerea pe piaţă a motoarelor de tranziţie și a echipamentelor mobile fără destinaţie rutieră pe care sunt instalate astfel de motoare cu încălcarea dispoziţiilor referitoare la derogări;

(h) încălcarea restricţiilor prevăzute la articolul 35 alineatele (3) și (4);

(i) introducerea pe piaţă a unui motor modificat în așa fel încât acesta nu mai este conform cu specificaţiile omologării UE de tip;

(j) instalarea motorului pe un echipament mobil fără destinaţie rutieră destinat unei alte utilizări decât cea exclusivă prevăzută la articolul 4;

(k) introducerea pe piaţă a unui motor cu destinaţie specială conform articolului 34 alineatul (5) sau (6), în scopul utilizării pe un alt echipament mobil fără destinaţie rutieră decât cel prevăzut la alineatele respective;

(l) introducerea pe piaţă a unui motor conform articolului 34 alineatul (7) sau (8) și articolului 58 alineatul (9), (10) sau (11) în scopul utilizării pe un alt echipament decât cel prevăzut la alineatele respective;

▼B

(m) introducerea pe piaţă a unor echipamente mobile fără destinaţie rutieră pe care sunt instalate motoare supuse omologării UE de tip în temeiul prezentului regulament, în lipsa unei astfel de omologări;

(n) introducerea pe piaţă a unor echipamente mobile fără destinaţie rutieră care încalcă restricţiile privind echipamentele mobile fără destinaţie rutieră stabilite la articolul 34 alineatul (8).

Articolul 58

Dispoziţii tranzitorii

(1) Fără a aduce atingere capitolelor II și III, prezentul regulament nu anulează nicio omologare UE de tip ori derogare anterior datelor de introducere pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III.

(2) Autorităţile de omologare pot continua să acorde omologări UE de tip conform legislaţiei relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 până la datele obligatorii pentru omologarea UE de tip a motoarelor prevăzute în anexa III și pot continua să acorde derogări în conformitate cu legislaţia respectivă până la datele obligatorii pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III.

Statele membre pot continua să permită introducerea pe piaţă a motoarelor conform legislaţiei relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 până la datele obligatorii pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III.

(3) Prin derogare de la prezentul regulament, motoarele care au primit o omologare UE de tip conform legislaţiei relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 sau care îndeplinesc cerinţele prevăzute de către Comisia Centrală pentru Navigaţia pe Rin (CCNR) și adoptate sub denumirea CCNR etapa II, în contextul Convenţiei revizuite privind navigaţia pe Rin, pot fi introduse pe piaţă în continuare până la datele introducerii pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III.

În acest caz, autorităţile naţionale nu interzic, nu restricţionează și nu îngreunează introducerea pe piaţă a motoarelor conforme cu tipul omologat.

(4) Motoarele care la 5 octombrie 2016 nu intrau sub incidenţa Directivei 97/68/CE pot fi introduse pe piaţă în continuare pe baza normelor naţionale în vigoare, dacă există, până la datele introducerii pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III.

(5) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (3), articolului 18 alineatul (2) și, după caz, Directivei 2008/57/CE și Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ([1]), motoarele de tranziţie și, dacă este cazul, echipamentele mobile fără destinaţie rutieră pe care sunt instalate respectivele motoare de tranziţie pot fi introduse pe piaţă în continuare în perioada de tranziţie, cu condiţia ca data de fabricaţie a echipamentului pe care este instalat motorul de tranziţie să fie nu mai târziu de 18 luni de la debutul perioadei de tranziţie.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificaţie tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

▼M1

Pentru motoarele din subcategoriile categoriei NRE pentru care data stabilită în anexa III pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V este 1 ianuarie 2020, statele membre autorizează prelungirea perioadei de tranziţie și a perioadei de 18 luni menţionate la primul paragraf cu o durată suplimentară de 12 luni pentru producătorii de echipamente originale a căror producţie totală anuală este mai mică de 100 de unităţi de echipamente mobile fără destinaţie rutieră echipate cu motoare cu ardere internă. În scopul calculării respectivei producţii totale anuale, toţi producătorii de echipamente originale aflaţi sub controlul aceleiași persoane fizice sau juridice vor fi consideraţi drept unul și același producător de echipamente originale.

Pentru motoarele din subcategoriile categoriei NRE pentru care data stabilită în anexa III pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V este 1 ianuarie 2020 și care sunt utilizate pe macarale mobile, perioada de tranziţie și perioada de 18 luni menţionate la primul paragraf se prelungesc cu 12 luni.

▼B

Pentru motoarele din categoria NRS cu o putere a motorului sub 19 kW utilizate pe frezele de zăpadă, perioada de tranziţie și perioada de 18 luni menţionate la primul paragraf se prelungesc cu 24 de luni.

▼M1

Pentru motoarele din toate subcategoriile pentru care data stabilită în anexa III pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V este 1 ianuarie 2019, cu excepţia motoarelor menţionate la al patrulea paragraf, perioada de tranziţie și perioada de 18 luni menţionate la primul paragraf se prelungesc cu 12 luni.

▼B

(6) Sub rezerva alineatului (5) din prezentul articol, motoarele de tranziţie respectă cel puţin una dintre următoarele cerinţe:

(a) sunt conforme cu tipurile de motoare sau familiile de motoare a căror omologare UE de tip nu mai este valabilă conform articolului 30 alineatul (2) litera (a) și sunt, la data de fabricaţie a motoarelor, acoperite de o omologare UE de tip valabilă care respectă cele mai recente limite aplicabile ale emisiilor, astfel cum sunt definite în legislaţia relevantă aplicabilă la 5 octombrie 2016;

(b) aparţin unui interval de putere care nu a făcut obiectul unei omologări de tip în materie de emisii poluante la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016; sau

(c) sunt utilizate sau destinate utilizării într-o aplicaţie care nu a făcut obiectul unei omologări de tip în materie de emisii poluante la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016.

(7) Perioada pentru introducerea pe piaţă a motoarelor de tranziţie este limitată la:

(a) 24 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III, în situaţia menţionată la alineatul (5) primul paragraf;

(b) 36 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III, în situaţia menţionată la alineatul (5) al doilea paragraf;

(c) 48 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III, în situaţia menţionată la alineatul (5) al patrulea paragraf;

▼M1

(d) 36 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piaţă a motoarelor prevăzute în anexa III, în situaţia menţionată la alineatul (5) al cincilea paragraf.

▼B

(8) Producătorii se asigură că motoarele de tranziţie introduse pe piaţă în perioada de tranziţie respectă marcajul menţionat la articolul 32 alineatul (2) litera (d).

(9) În pofida articolului 5 alineatul (3), articolului 18 alineatul (2) și articolului 22, statele membre pot, pentru o perioadă care se va încheia cel târziu la 17 septembrie 2026, să autorizeze introducerea pe piaţă a motoarelor din categoria RLL cu o putere netă maximă mai mare de 2 000 kW care nu respectă limitele emisiilor prevăzute în anexa II și care urmează să fie instalate pe locomotive care circulă doar într-o reţea feroviară de 1 520 mm izolată din punct de vedere tehnic. În această perioadă, motoarele introduse pe piaţă respectă cel puţin limitele emisiilor pe care motoarele trebuiau să le îndeplinească pentru a fi introduse pe piaţă la 31 decembrie 2011. Autorităţile de omologare din statele membre acordă omologarea UE de tip pentru aceste motoare și autorizează introducerea lor pe piaţă.

(10) În pofida articolului 5 alineatul (3) și a articolului 18 alineatul (2), statele membre autorizează introducerea pe piaţă a motoarelor de înlocuire, pentru o perioadă care să nu depășească 15 ani de la datele aplicabile pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V prevăzute în anexa III, cu condiţia ca acestea să aparţină unei categorii echivalente cu NRS cu o putere de referinţă de cel puţin 19 kW sau să aparţină unei categorii echivalente cu NRG, atunci când motorul de înlocuire și motorul iniţial aparţin unei categorii de motoare sau unui interval de putere care nu au făcut obiectul omologării de tip la nivelul Uniunii la 31 decembrie 2016.

(11) În pofida articolului 5 alineatul (3) și a articolului 18 alineatul (2), statele membre autorizează introducerea pe piaţă a motoarelor de înlocuire, pentru o perioadă de cel mult 20 de ani de la datele aplicabile pentru introducerea pe piaţă a motoarelor din etapa V prevăzute în anexa III, cu condiţia ca acestea:

(a) să aparţină categoriei NRE, să aibă o putere de referinţă de cel puţin 19 kW și cel mult 560 kW și să se încadreze într-o etapă de emisii care a expirat cu cel mult 20 de ani înainte de introducerea pe piaţă a motoarelor respective și care este cel puţin la fel de strictă ca limitele de emisii pe care trebuia să le respecte motorul care urma să fie înlocuit atunci când a fost introdus iniţial pe piaţă;

(b) să aparţină unei categorii echivalente cu NRE și cu o putere de referinţă peste 560 kW, atunci când motorul de înlocuire și motorul iniţial aparţin unei categorii de motoare sau unui interval de putere care nu au făcut obiectul omologării de tip la nivelul Uniunii la 31 decembrie 2016.

(12) Statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament, pentru o perioadă care se încheie până la data de 17 septembrie 2026, pentru motoarele instalate pe mașini de recoltat bumbac.

(13) Producătorii se asigură că motoarele de înlocuire respectă marcajul menţionat la articolul 32 alineatul (2) litera (e).

▼B

Articolul 59

Raportarea

(1) Până la 31 decembrie 2021, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare UE de tip prevăzute în prezentul regulament.

(2) Până la 31 decembrie 2022, pe baza informaţiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament.

Articolul 60

Revizuirea

(1) Până la 31 decembrie 2018, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la evaluarea posibilităţii de a stabili măsuri armonizate pentru instalarea dispozitivelor de postechipare pentru controlul emisiilor pe motoarele instalate pe echipamentele mobile fără destinaţie rutieră deja introduse pe piaţa Uniunii. Respectivul raport abordează, de asemenea, măsuri tehnice și planuri de stimulente financiare, pentru a ajuta statele membre să se conformeze cu legislaţia Uniunii în domeniul calităţii aerului prin evaluarea acţiunilor posibile împotriva poluării aerului în zonele dens populate și cu respectarea corespunzătoare a normelor Uniunii privind ajutorul de stat.

(2) Până la 31 decembrie 2020, Comisia transmite un raport Parlamentului European și Consiliului privind:

(a) evaluarea potenţialului de reducere în continuare a emisiilor poluante, pe baza tehnologiilor disponibile și a analizei cost-beneficii.

În special, în cazul motoarelor din categoriile IWP și IWA, evaluarea fezabilităţii din punct de vedere tehnologic și economic a următoarelor:

(i) o reducere suplimentară a valorii-limită a emisiilor pentru PN și emisiile de NO_x;

(ii) o reducere suplimentară a factorului A pentru motoarele alimentate integral sau parţial cu combustibili gazoși în cadrul unei funcţionări neutre din punct de vedere climatic în comparaţie cu motoarele alimentate cu motorină; și

(iii) o adăugare a unor valori-limită ale PN la acele categorii de motoare pentru care astfel de valori nu au fost stabilite în anexa II la prezentul regulament;

(b) identificării tipurilor de poluanţi potenţial relevante, neacoperite de prezentul regulament.

(3) Până la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la utilizarea clauzelor de derogare prevăzute la articolul 34 alineatele (4) și (5) și monitorizarea rezultatelor încercărilor referitoare la emisii prevăzute la articolul 19 și concluziile acestora.

▼B

În plus, raportul evaluează încercările necesare pentru omologarea UE de tip prevăzută la articolele 24 și 25, cu un accent deosebit asupra măsurii în care aceste încercări corespund condiţiilor reale de funcţionare a motoarelor, și evaluează, de asemenea, fezabilitatea introducerii încercărilor pentru emisiile de particule poluante în cadrul încercării motoarelor în circulaţie, prevăzute la articolul 19.

(4) Rapoartele menţionate la alineatele (2) și (3):

(a) se bazează pe o consultare cu părţile interesate relevante;

(b) iau în considerare standardele Uniunii și internaţionale existente în materie; și

(c) sunt însoţite, atunci când este cazul, de propuneri legislative.

Articolul 61

Modificarea Directivei 97/68/CE

Directiva 97/68/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 9 alineatul (4a) se adaugă următoarele paragrafe:

„Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot acorda, la cererea unui producător de echipamente originale, introducerea pe piaţă a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor din etapa III A, cu condiţia ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră care urmează a fi utilizate în atmosfere potenţial explozive, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*).

Producătorii furnizează autorităţii de omologare dovezi care să ateste că motoarele sunt instalate exclusiv pe echipamente mobile fără destinaţie rutieră certificate ca îndeplinind aceste cerinţe. O etichetă cu menţiunea «Motor destinat utilizării restricţionate pe echipamente fabricate de», urmată de numele producătorului de echipamente originale și de referinţa unică a derogării aferente se aplică pe orice astfel de motor alături de marcajul reglementar al motorului prevăzut în secţiunea 3 din anexa I.

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot acorda omologarea UE de tip și pot autoriza introducerea pe piaţă a motoarelor din categoria RLL cu o putere netă maximă mai mare de 2 000 kW care nu respectă limitele emisiilor prevăzute în anexa II și care urmează să fie instalate pe locomotive care circulă doar într-o reţea feroviară cu ecartamentul de 1 520 mm izolată din punct de vedere tehnic. Aceste motoare respectă cel puţin limitele emisiilor pe care motoarele trebuia să le îndeplinească pentru a fi introduse pe piaţă la 31 decembrie 2011.

(*) Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislaţiilor statelor membre referitoare la echipamentele și sistemele de protecţie destinate utilizării în atmosfere potenţial explozive (JO L 96, 29.3.2014, p. 309).”;

▼B

2. La articolul 10 se adaugă următorul alineat:

„(8) Statele membre pot decide să nu aplice prezenta directivă pentru motoarele instalate pe mașini de recoltat bumbac.”

Articolul 62

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următorul punct:

▼C1

„10. Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (*): Articolul 44.

(*) JO L 252, 16.9.2016, p. 53.”

▼B

Articolul 63

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 167/2013

Articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Se aplică dispozițiile privind categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurătorilor și a încercărilor, precum și dispozițiile tranzitorii și dispozițiile care permit omologarea UE de tip timpurie și introducerea pe piață timpurie a motoarelor din etapa V prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

În sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, motoarele din intervalul de putere 56-130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

(*) Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 și a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 53).”

▼B

2. La alineatul (6) se adaugă următorul paragraf:

„Prin derogare de la principiul enunţat în al doilea paragraf, Comisia este împuternicită să modifice până la 31 decembrie 2016 Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei (*), astfel încât:

(a) în scopul omologării UE de tip pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2, perioada de amânare prevăzută la articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul delegat (UE) 2015/96 să fie de patru ani;

(b) în cadrul regimului de flexibilitate menţionat la articolul 14 din Regulamentul delegat (UE) 2015/96, flexibilitatea permisă în temeiul punctului 1.1.1 din anexa V la regulamentul delegat menţionat anterior să fie majorată la 150 % pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2.

_____

(*) Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerinţele de performanţă de mediu și de performanţă a unităţii de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere (JO L 16, 23.1.2015, p. 1).”

Articolul 64

Abrogare

(1) Fără a aduce atingere articolului 58 alineatele (1)-(4) din prezentul regulament, Directiva 97/68/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2017.

(2) Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 65

Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2017, cu excepţia articolului 61, care se aplică de la 6 octombrie 2016.

Începând de la 6 octombrie 2016, autorităţile de omologare nu refuză acordarea unei omologări UE de tip pentru un nou tip de motor sau o nouă familie de motoare și nici nu interzic introducerea pe piaţă a tipului de motor sau a familiei de motoare dacă acestea sunt conforme cu capitolele II, III, IV și VIII și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

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

▼B

ANEXA I

Definirea subcategoriilor de motoare menţionate la articolul 4

Tabelul I-1: Subcategoriile aferente categoriei NRE de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 1

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referinţă
NRE	CI	variabilă	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Puterea netă maximă
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constantă	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Puterea netă nominală
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelul I-2: Subcategoriile aferente categoriei NRG de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 2

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referinţă
NRG	toate	variabilă	$P > 560$	NRG-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 560$	NRG-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-3: Subcategoriile aferente categoriei NRSh de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 3

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm^3)	Subcategorie	Putere de referinţă
NRSh	SI	variabilă sau constantă	$0 < P < 19$	SV < 50	NRSh-v-1a	Puterea netă maximă
				SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

▼B

Tabelul I-4: Subcategoriile aferente categoriei NRS de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 4

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm^3)	Subcategorie	Putere de referință
NRS	SI	variabilă, ≥ 3 600 rpm; sau constantă	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Puterea netă maximă
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variabilă, < 3 600 rpm		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variabilă sau constantă	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Puterea netă maximă
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	oricare	NRS-v-3	Puterea netă maximă

În cazul motoarelor cu o putere mai mică de 19 kW și SV < 80 cm^3 instalate pe alte echipamente decât cele portabile, se folosesc motoare din categoria NRSh.

Tabelul I-5: Subcategoriile aferente categoriei IWP de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 5

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
IWP	toate	variabilă	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Puterea netă maximă
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constantă	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Puterea netă nominală
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Tabelul I-6: Subcategoriile aferente categoriei IWA de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 6

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
IWA	toate	variabilă	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Puterea netă maximă
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		constantă	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Puterea netă nominală
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabelul I-7: Subcategoriile aferente categoriei RLL de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 7

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
RLL	toate	variabilă	$P > 0$	RLL-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 0$	RLL-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-8: Subcategoriile aferente categoriei RLR de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 8

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
RLR	toate	variabilă	$P > 0$	RLR-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 0$	RLR-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-9: Subcategoriile aferente categoriei SMB de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 9

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
SMB	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	SMB-v-1	Puterea netă maximă

Tabelul I-10: Subcategoriile aferente categoriei ATS de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 10

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
ATS	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	ATS-v-1	Puterea netă maximă

▼B

ANEXA II

Limitele de emisii de gaze de evacuare menţionate la articolul 18 alineatul (2).

Tabelul II-1: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRE de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 1

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8,00	$(HC + NO_x \leq 7,50)$		0,40 (1)	—	1,10
Etapa V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,60	$(HC + NO_x \leq 7,50)$		0,40	—	1,10
Etapa V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Etapa V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,00	$(HC + NO_x \leq 4,70)$		0,015	1×10^{12}	1,10
Etapa V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	toate	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Etapa V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	toate	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Etapa V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	toate	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

(1) 0,60 pentru motoarele cu injecţie directă, răcite cu aer, cu pornire manuală

Tabelul II-2: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRG de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 2

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	NRG-v-1 NRG-c-1	$P > 560$	toate	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabelul II-3: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRSh de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 3

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	NRSh-v-1a	$0 < P < 19$	SI	805	50
Etapa V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Tabelul II-4: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRS de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 4

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Etapa V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Etapa V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Etapa V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Opţional, ca alternativă, orice combinaţie de valori care respectă ecuaţia: (HC + NO_x) × $CO^{0,784}$ ≤ 8,57, precum şi următoarele condiţii: CO ≤ 20,6 g/kWh şi (HC + NO_x) ≤ 2,7 g/kWh.

Tabelul II-5: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria IWP de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 5

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	toate	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etapa V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	toate	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Etapa V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	toate	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etapa V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	toate	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelul II-6: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria IWA de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 6

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	toate	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etapa V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	toate	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Etapa V	IWA-v-3 IWA-c-3	130 ≤ P < 300	toate	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etapa V	IWA-v-4 IWA-c-4	P ≥ 300	toate	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Tabelul II-7: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria RLL de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 7

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	toate	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tabelul II-8: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria RLR de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 8

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	toate	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelul II-9: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria SMB de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 9

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	NO_x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Etapa V	SMB-v-1	P > 0	SI	275	—	75

Tabelul II-10: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria ATS de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 10

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	ATS-v-1	P > 0	SI	400	8

Dispoziţii specifice privind limitele totale de hidrocarburi (HC) pentru motoarele alimentate integral sau parţial cu combustibili gazoși

1. Pentru subcategoriile unde este definit un factor A, limita HC pentru motoarele alimentate integral sau parţial cu combustibili gazoși indicată în tabelele II-1-II-10 se înlocuiește cu o limită calculată pe baza următoarei formule:

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

   unde GER este media raportului gaz/energie pe durata ciclului de încercare corespunzător. Acolo unde se aplică atât ciclul de încercare în regim stabilizat, cât și cel în regim tranzitoriu, GER se determină pe baza ciclului de încercare în regim tranzitoriu cu pornire la cald. Acolo unde se aplică mai multe cicluri de încercare în regim stabilizat, media GER se determină pentru fiecare ciclu în parte.

▼B

Dacă limita calculată pentru HC depășește valoarea de 0,19 + A, limita pentru HC se stabilește la 0,19 + A.

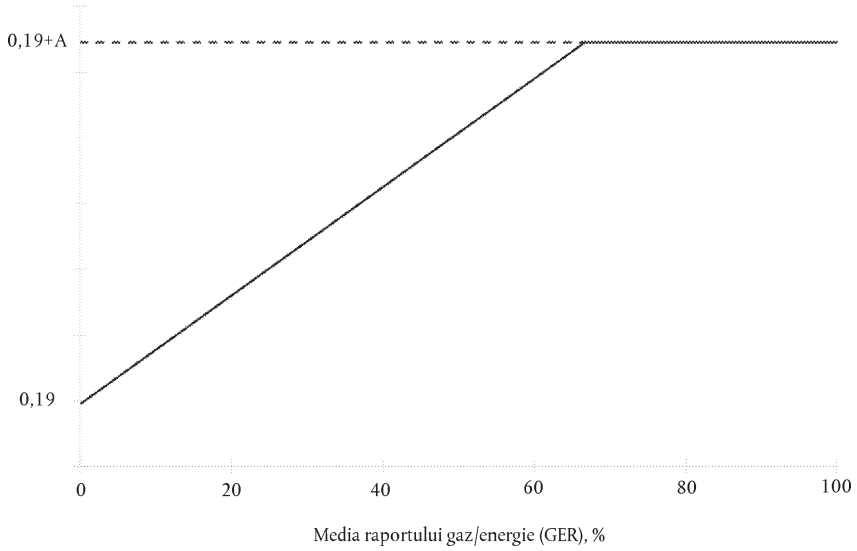


Figura 1. Diagramă indicând limita emisiilor de HC ca funcţie a mediei GER

2. Pentru subcategoriile cu o limită combinată de HC și NO_x, valoarea limitei combinate pentru HC și NO_x se reduce cu 0,19 g/kWh și se aplică numai pentru NO_x.

3. Formula nu se aplică în cazul motoarelor care nu sunt alimentate cu combustibili gazoși.

▼B

ANEXA III

Calendarul punerii în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește omologarea UE de tip și introducerea pe piață

Tabelul III-1: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRE de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	toate	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-2: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRG de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRG	toate	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-3: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRSh de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

▼B

Tabelul III-4: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
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 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-5: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria IWP de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
IWP	toate	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020

Tabelul III-6: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria IWA de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
IWA	toate	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020

Tabelul III-7: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria RLL de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
RLL	toate	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1 ianuarie 2020	1 ianuarie 2021

▼B

Tabelul III-8: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria RLR de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
RLR	toate	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1 ianuarie 2020	1 ianuarie 2021

Tabelul III-9: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria SMB de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
SMB	SI	P > 0	SMB-v-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-10: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria ATS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
ATS	SI	P > 0	ATS-v-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

▼B

ANEXA IV

Cicluri de încercare în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (NRSC)

Tabelul IV-1: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRE

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRE	variabilă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mică de 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 sau C1
		Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW, ce nu depășește însă 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare de 560 kW	NRE-v-7	C1
	constantă	Motor cu turație constantă	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabelul IV-2: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRG

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRG	variabilă	Motor cu turație variabilă pentru grup electrogen	NRG-v-1	C1
	constantă	Motor cu turație constantă pentru grup electrogen	NRG-c-1	D2

Tabelul IV-3: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRSh

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRSh	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință de maximum 19 kW, pentru utilizare pe echipamente portabile	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabelul IV-4: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRS

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRS	variabilă < 3 600 rpm	Motor cu turație variabilă având o putere de referință de maximum 19 kW, destinat funcționării la turații < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabilă ≥ 3 600 rpm; sau constantă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință de maximum 19 kW, destinat funcționării la turații ≥ 3 600 rpm; motor cu turație constantă având o putere de referință de maximum 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2a	G2
		Motor având o putere de referință mai mare de 19 kW, exceptând motoarele care au o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Tabelul IV-5: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria IWP

Categorie	Mod de funcţionare a turaţiei	Scop	Subcategorie	NRSC
IWP	variabilă	Motor cu turaţie variabilă proiectat pentru propulsie, care funcţionează pe o curbă cu elice cu pas fix	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constantă	Motor cu turaţie constantă proiectat pentru propulsie, care funcţionează cu elice cu pas controlabil sau cuplată electric	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabelul IV-6: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria IWA

Categorie	Mod de funcţionare a turaţiei	Scop	Subcategorie	NRSC
IWA	variabilă	Motor cu turaţie variabilă destinat utilizării auxiliare pe nave de navigaţie interioară	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constantă	Motor cu turaţie constantă destinat utilizării auxiliare pe nave de navigaţie interioară	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabelul IV-7: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria RLL

Categorie	Mod de funcţionare a turaţiei	Scop	Subcategorie	NRSC
RLL	variabilă	Motor cu turaţie variabilă pentru propulsia locomotivelor	RLL-v-1	F
	constantă	Motor cu turaţie constantă pentru propulsia locomotivelor	RLL-c-1	D2

Tabelul IV-8: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria RLR

Categorie	Mod de funcţionare a turaţiei	Scop	Subcategorie	NRSC
RLR	variabilă	Motor cu turaţie variabilă pentru propulsia automotoarelor	RLR-v-1	C1
	constantă	Motor cu turaţie constantă pentru propulsia automotoarelor	RLR-c-1	D2

▼B

Tabelul IV-9: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria SMB

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
SMB	variabilă sau constantă	Motoare pentru propulsia snowmobilelor	SMB-v-1	H

Tabelul IV-10: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria ATS

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
ATS	variabilă sau constantă	Motoare pentru propulsia vehiculelor ATV sau SbS	ATS-v-1	G1

Cicluri de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră

Tabelul IV-11: Ciclul de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră din categoria NRE

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	
NRE	variabilă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW, ce nu depășește însă 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabelul IV-12: Ciclul de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră din categoria NRS ([1])

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	
NRS	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință mai mare de 19 kW, exceptând motoarele care au o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Se aplică doar în cazul motoarelor cu o turație de încercare maximă ≤ 3 400 rpm.

▼B

ANEXA V

Perioada de durabilitate a emisiilor (EDP) menţionată la articolul 25 alineatul (1).

Tabelul V-1: EDP pentru motoare din categoria NRE

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
NRE	CI	variabilă	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
	toate		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6	
			P > 560	NRE-v-7	
	CI	constantă	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
	toate		56 ≤ P < 130	NRE-c-5	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-c-6	
			P > 560	NRE-c-7	

Tabelul V-2: EDP pentru categoria NRG de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
NRG	toate	constantă	P > 560	NRG-v-1	8 000
		variabilă		NRG-c-1	

Tabelul V-3: EDP pentru categoria NRSh de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm^3)	Subcategorie	EDP (ore)
NRSh	SI	variabilă sau constantă	0 < P < 19	SV < 50	NRSh-v-1a	50/125/ 300 ([1])
				SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

([1]) Orele EDP corespund categoriilor EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3, astfel cum sunt acestea definite în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

▼B

Tabelul V-4: EDP pentru categoria NRS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm^3)	Subcategorie	EDP (ore)
NRS	SI	variabilă, ≥ 3 600 rpm; sau constantă	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/500 (1)
		variabilă < 3 600 rpm			NRS-vi-1a	
		variabilă, ≥ 3 600 rpm; sau constantă		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 (1)
		variabilă < 3 600 rpm			NRS-vi-1b	
		variabilă sau constantă	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	oricare	NRS-v-3	5 000

(1) Orele EDP corespund categoriilor EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3, astfel cum sunt acestea definite în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

Tabelul V-5: EDP pentru categoria IWP de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
IWP	toate	variabilă	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	
		constantă	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	

Tabelul V-6: EDP pentru categoria IWA de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
IWA	toate	variabilă	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	
		constantă	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

Tabelul V-7: EDP pentru categoria RLL de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
RLL	toate	variabilă	P > 0	RLL-v-1	10 000
		constantă	P > 0	RLL-c-1	

Tabelul V-8: EDP pentru categoria RLR de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
RLR	toate	variabilă	P > 0	RLR-v-1	10 000
		constantă	P > 0	RLR-c-1	

Tabelul V-9: EDP pentru categoria SMB

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
SMB	SI	variabilă sau constantă	P > 0	SMB-v-1	400 ([1])

([1]) în mod alternativ, este permisă o perioadă de durabilitate a emisiilor de 8 000 km

Tabelul V-10: EDP pentru categoria ATS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcţionare a turaţiei	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
ATS	SI	variabilă sau constantă	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 ([1])

([1]) Orele EDP corespund următoarelor capacităţi cilindrice totale ale motorului: < 100 cm^3/≥ 100 cm^3.

▼B

ANEXA VI

Valorile-limită pentru emisiile motoarelor cu destinație specială (SPE) menționate la articolul 34 alineatul (5)

Tabelul VI-1: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria NRE de motoare

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	toate	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	toate	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	toate	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelul VI-2: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria NRG de motoare

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	$P > 560$	toate	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelul VI-3: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria RLL de motoare

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO_x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P \leq 560$	toate	3,5	($HC + NO_x \leq 4,0$)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 560$ kW	toate	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 2\,000$ kW și SVc [1] > 5 litri	toate	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

[1] Capacitate cilindrică per cilindru.