II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

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 cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere ([1]), în special articolul 19 alineatul (6),

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia se asigură libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, se aplică un sistem cuprinzător de omologare de tip al UE și un sistem consolidat de supraveghere a pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, precum și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate, instituit prin Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

(2) Termenul „vehicule agricole și forestiere” acoperă o gamă largă de vehicule de diferite tipuri, cu una sau mai multe axe, cu două, patru sau mai multe roți sau cu șenile, de exemplu, tractoarele pe roți, tractoarele cu șenile, remorcile și echipamentele remorcate, utilizate pentru o largă varietate de scopuri agricole și forestiere, inclusiv pentru lucrări cu scop special.

(3) Ca urmare a unei solicitări din partea Parlamentului European și în scopul simplificării și accelerării adoptării legislației privind omologarea de tip, o nouă abordare de reglementare a fost introdusă în legislația Uniunii pentru omologarea de tip a vehiculelor, conform căreia legislatorul, în procedura legislativă ordinară, se limitează la stabilirea regulilor și a principiilor fundamentale și deleagă Comisiei competența de a adopta acte delegate privind prevederile tehnice mai detaliate. În conformitate cu acest principiu, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 prezintă dispozițiile fundamentale privind siguranța în funcționare, siguranța la locul de muncă și performanțele de mediu și deleagă Comisiei competența de a stabili specificațiile tehnice corespunzătoare în cadrul actelor delegate.

(4) Prin urmare, cerințele tehnice pentru omologările de tip ale vehiculelor agricole și forestiere cu privire la performanțele lor de mediu și ale unității lor de propulsie ar trebui să fie, de acum, stabilite.

(5) În 2010, Comisia a stabilit o strategie europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic ([2]). Această strategie propunea ca Uniunea să acționeze în domeniile în care poate genera o valoare adăugată distinctă și să completeze acțiunile întreprinse de industrie, de autoritățile publice naționale și regionale. Acțiunile respective ar trebui să vizeze îmbunătățirea performanțelor de mediu ale vehiculelor și, în același timp,

([1]) JO L 60, 2.3.2013, p. 1.
([2]) COM(2010) 186 final, 28.4.2010.

consolidarea competitivității industriei de automobile din Uniune, fiind necesară, în special, o reducere considerabilă a emisiilor de hidrocarburi generate de vehiculele agricole și forestiere pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile limită privind poluarea. Acest lucru ar trebui să fie realizat nu numai prin reducerea emisiilor evaporative și ale hidrocarburilor de eșapament de la aceste vehicule, ci și prin contribuția la reducerea nivelurilor de particule volatile.

(6) Prin trimitere la dispozițiile Directivei 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]), prezentul regulament stabilește valorile limită pentru emisiile de gaze și pulberi poluante care se aplică în stadii succesive și procedura de încercare pentru motoarele cu ardere internă destinate să propulseze vehiculele agricole sau forestiere. Etapele IIIA, IIIB și IV ale valorilor limită de emisii pentru motoarele vehiculelor agricole și forestiere, prin stabilirea unor limite ambițioase de emisii de gaze și pulberi poluante și prin alinierea în același timp la standardele internaționale, constituie una dintre măsurile menite să reducă emisiile de pulberi și de precursori ai ozonului, cum ar fi oxizii de azot și hidrocarburile.

(7) Pentru împiedicarea apariției oricăror bariere tehnice în comerțul dintre statele membre, este necesară o metodă standardizată de măsurare a consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon ale motoarelor vehiculelor agricole și forestiere. Mai mult, este necesar să li se asigure clienților și utilizatorilor informații obiective și precise.

(8) Unul dintre obiectivele principale ale legislației Uniunii privind omologarea vehiculelor este de a garanta faptul că vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate noi introduse pe piață asigură un nivel ridicat de protecție a mediului. Acest obiectiv nu ar trebui să fie subminat prin montarea anumitor piese sau echipamente după introducerea pe piață sau după intrarea în exploatare a vehiculelor. Astfel, se impune adoptarea unor măsuri adecvate care să garanteze că acele piese sau echipamente care pot fi montate pe vehiculele agricole și forestiere și care au capacitatea de a afecta în mod semnificativ funcționarea sistemelor cu un rol esențial în protecția mediului fac obiectul unui control preliminar efectuat de către o autoritate de omologare, înainte de a fi introduse pe piață. Astfel de măsuri ar trebui să se concretizeze prin dispoziții tehnice privind cerințele care trebuie respectate de piesele sau echipamentele respective.

(9) Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]) a prevăzut omologarea CE de tip a vehiculului complet a vehiculelor pentru toate tipurile de teren și a vehiculelor „side-by-side", utilizate ca vehicule agricole și forestiere. Tipurile de vehicule menționate ar trebui, prin urmare, să fie reglementate, de asemenea, de prezentul regulament în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie, cu condiția ca tipul de vehicul în cauză să fie încadrat la o categorie de vehicule astfel cum sunt menționate în Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

(10) Progresul tehnic necesită o adaptare a cerințelor tehnice enumerate în anexele la directiva menționată. Categoriile de motoare, valorile limită și datele de punere în aplicare din aceasta ar trebui să fie aliniate la modificările viitoare ale Directivei 97/68/CE, în conformitate cu articolul 71 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

(11) Cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie în ceea ce privește emisiile de gaze și pulberi poluante nu ar trebui să se aplice vehiculelor echipate cu motoare care nu sunt reglementate de domeniul de aplicare al Directivei 97/68/CE până la data la care motoarele respective sunt acoperite de directiva menționată anterior. Cu toate acestea, vehiculelor echipate cu motoare care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al Directivei 97/68/CE li se poate acorda omologarea de tip a vehiculului complet în temeiul prezentului regulament.

(12) Prin Decizia 97/836/CE a Consiliului ([3]), Uniunea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind adoptarea de specificații tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958"). În comunicarea sa „CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa", Comisia a subliniat că acceptarea reglementărilor internaționale în cadrul acordului CEE-ONU 1958 este cea mai bună modalitate de a elimina barierele netarifare din calea comerțului. Prin urmare, cerințele prevăzute în directivele abrogate prin Regulamentul (UE) nr. 167/2013 ar trebui înlocuite, după caz, cu trimiteri la regulamentele CEE-ONU corespunzătoare.

([1]) Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de gaze și pulberi poluante provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1).

([2]) Directiva 2003/37/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO L 171, 9.7.2003, p. 1).

([3]) Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958") (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

(13) Posibilitatea de a aplica Regulamentele CEE-ONU în scopul omologării UE de tip ca bază pentru legislația Uniunii este prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 167/2013. În conformitate cu prezentul regulament, omologarea de tip în temeiul regulamentelor CEE-ONU care se aplică în mod egal legislației Uniunii trebuie să fie considerată omologare UE de tip în conformitate cu regulamentul menționat și cu actele delegate și actele de punere în aplicare ale acestuia.

(14) Utilizarea regulamentelor CEE-ONU pe baze egale cu legislația Uniunii permite evitarea suprapunerilor, nu numai în cazul cerințelor tehnice, ci și în cazul procedurilor de certificare și al procedurilor administrative. În plus, omologarea de tip care se bazează în mod direct pe standardele convenite la nivel internațional ar trebui să îmbunătățească accesul la piața țărilor terțe, în special la piața celor care sunt părți contractante la Acordul revizuit din 1958, sporind, astfel, competitivitatea industriei din Uniune.

(15) Date fiind amploarea și impactul acțiunilor propuse pentru sectorul respectiv, măsurile Uniunii din prezentul regulament sunt indispensabile pentru îndeplinirea obiectivelor de mediu și de securitate stabilite, și anume omologarea vehiculelor în Uniune. Aceste obiective nu pot fi realizate în mod corespunzător de către statele membre la nivel individual.

(16) Întrucât cerințele ecologice și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere sunt esențiale pentru omologarea de tip a acestor vehicule, prezentul regulament ar trebui să se aplice de la data de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare privind performanța de mediu și performanța unității de propulsie în ceea ce privește emisiile poluante și nivelurile sonore externe admisibile, precum și aprobarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, a motoarelor acestora și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate ale acestora, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013. De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „poluanți emiși” înseamnă emisiile de gaze și pulberi de eșapament poluante;

2. „sistem de posttratare a emisiilor de gaze de eșapament poluante” înseamnă trecerea gazelor de eșapament printr-un dispozitiv sau printr-un sistem al cărui scop este acela de a modifica chimic sau fizic poluanții emiși înainte de eliberarea lor în atmosferă, inclusiv catalizatori, capcane pentru pulberi în suspensie sau orice altă componentă, sistem sau unitate tehnică separată pentru reducerea sau tratamentul emisiilor poluante de gaze de eșapament și de pulberi ale motorului;

3. „sistem de reducere a emisiilor sonore externe” înseamnă toate componentele și unitățile tehnice separate care formează eșapamentul și sistemul de amortizare a zgomotului, inclusiv sistemul de eșapament, sistemul de admisie a aerului, amortizorul de zgomot sau orice sisteme, componente și unități tehnice separate, având o relevanță pentru nivelurile sonore externe admisibile emise de vehiculele agricole sau forestiere, de tipul existent pe vehicul în momentul omologării de tip sau al extinderii omologării de tip;

4. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă o componentă a unui sistem sau a unei unități tehnice separate care face parte din sistemul de posttratare a emisiilor de gaze de eșapament poluante;

5. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării" înseamnă o componentă a unui sistem sau a unei unități tehnice separate, destinate să înlocuiască, parțial sau integral, un sistem de posttratare a emisiilor de gaze de eșapament poluante al unui vehicul omologat de tip în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și cu prezentul regulament;

6. „tip de motor" înseamnă o categorie de motoare care nu diferă în ceea ce privește caracteristicile esențiale, după cum se specifică în apendicele 1 din anexa II la Directiva 97/68/CE;

7. „motor prototip" înseamnă un motor reprezentativ al familiei de unități de propulsie sau de motoare, astfel cum este stabilit la punctul 7 din anexa I la Directiva 97/68/CE;

8. „familie de motoare" înseamnă o grupare a motoarelor unui producător în conformitate cu punctul 6 din anexa I la Directiva 97/68/CE, care, datorită concepției lor, este de așteptat să aibă caracteristici similare de emisie de gaze de eșapament poluante și care sunt în conformitate cu cerințele prezentului regulament;

9. „motor de schimb" înseamnă un motor nou destinat să înlocuiască un motor într-un vehicul agricol sau forestier și care a fost pus la dispoziție numai în acest scop;

10. „auxiliare" înseamnă toate echipamentele, aparatele și dispozitivele prezentate în tabelul 1 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 120, seria 01 de amendamente;

11. „puterea motorului" înseamnă puterea care este obținută pe un stand de încercări, la capătul arborelui cotit sau al unui mecanism echivalent, la turația corespunzătoare;

12. „putere netă a motorului" înseamnă puterea care este obținută pe un stand de încercări, la capătul arborelui cotit sau al unui mecanism echivalent, la turația corespunzătoare, cu elementele auxiliare și cu echipamentele enumerate în tabelul 1 din anexa 4 la Regulamentul CEE-ONU nr. 120, seria 01 de amendamente ([1]), determinată în condiții atmosferice de referință.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORILOR

Articolul 3

Obligații generale

(1) Producătorul se asigură de faptul că toate vehiculele noi comercializate, înmatriculate sau puse în exploatare în cadrul Uniunii, toate motoarele noi și de schimb introduse pe piață sau puse în exploatare în cadrul Uniunii și toate noile sisteme, componente și unități tehnice separate care pot afecta performanța de mediu și performanța unității de propulsie ale vehiculului care sunt introduse pe piață sau puse în exploatare în cadrul Uniunii sunt proiectate, construite și asamblate astfel încât să permită vehiculului, în condiții normale de utilizare și întreținut în conformitate cu prescripțiile constructorului, să se conformeze cerințelor prevăzute în prezentul regulament.

(2) Producătorul vehiculelor, motoarelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate trebuie să demonstreze autorității de omologare, prin intermediul unor teste fizice de demonstrare, că vehiculele, motoarele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau puse în exploatare în Uniune, respectă cerințele tehnice detaliate și procedurile de încercare stabilite la articolele 6-9a și în anexele I și II la Directiva 97/68/CE.

(3) Prezentul articol nu se aplică tipurilor de vehicule destinate exportului către țări terțe.

Articolul 4

Cerințe generale privind emisiile de poluanți și nivelurile sonore externe

(1) Producătorul trebuie să respecte cerințele privind emisiile de poluanți prevăzute în anexele I și II.

Producătorul trebuie să respecte cerințele privind nivelul sonor extern prevăzute în anexa III.

(2) Omologarea de tip în ceea ce privește emisiile de poluanți de eșapament și cerințele privind nivelul sonor extern pot fi extinse de autoritățile care acordă omologarea de tip la diferite variante și versiuni de vehicule și diferite tipuri de motoare și familii de vehicule, cu condiția ca varianta vehiculului, unitatea de propulsie și parametrii sistemului de control al poluării să aibă o performanță identică sau să rămână la nivelurile prevăzute la articolul 19 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

([1]) JO L 257, 30.9.2010, p. 298.

(3) Constructorul raportează fără întârziere autorității de omologare cu privire la orice modificare a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care poate afecta performanța de mediu și performanța unității de propulsie a vehiculelor agricole și forestiere după ce tipul de vehicul omologat este introdus pe piață în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013. Raportul obligatoriu include următoarele elemente:

(a) parametrii tipului sau familiei de motoare, astfel cum este stabilit în anexa II la Directiva 97/68/CE și la punctul 9 din anexa I la prezentul regulament;

(b) sistemul de posttratare a emisiilor de poluanți de eșapament ale motorului, astfel cum este descris la punctul 6 din anexa I la Directiva 97/68/CE, la punctul 9.1 din anexa I și la punctul 3.2 din anexa II la prezentul regulament;

(c) sistemul de reducere a emisiilor sonore externe ale vehiculului, în conformitate cu cerințele din anexa III.

(4) În plus față de dispozițiile de la punctele 1, 2 și 3 și articolul 14, producătorul respectă următoarele cerințe de mediu și ale unității de propulsie:

(d) în ceea ce privește combustibilii de referință, cerințele prevăzute în anexa 7 la Regulamentul CEE-ONU nr. 120, seria 01 de amendamente și în anexa V la Directiva 97/68/CE;

(e) în ceea ce privește dispozitivele pentru controlul poluării și dispozitivele de schimb pentru controlul poluării, cerințele prevăzute în apendicele 5 din anexa III la Directiva 97/68/CE;

(f) în ceea ce privește echipamentul de încercare, cerințele prevăzute în anexa III la Directiva 97/68/CE.

(5) Producătorul furnizează dovezi autorității de omologare că modificările menționate la alineatul (3) nu alterează performanța de mediu a unui vehicul în comparație cu performanța de mediu demonstrată în momentul omologării de tip.

(6) Producătorul demonstrează că dispozitivele de schimb pentru controlul poluării care necesită omologare de tip, în conformitate cu articolele 9-13 din prezentul regulament, care sunt introduse pe piață sau puse în exploatare în Uniune sunt aprobate în conformitate cu cerințele tehnice detaliate și cu procedurile de testare prevăzute la punctul 4.1.1 din anexa I la Directiva 97/68/CE, după caz.

(7) Vehiculele echipate cu un dispozitiv de schimb pentru controlul poluării respectă aceleași cerințe de încercare de mediu și valori limită ale emisiilor poluante ca și vehiculele echipate cu un dispozitiv de origine pentru controlul poluării.

Articolul 5

Obligații specifice cu privire la omologarea de tip a vehiculelor sau a motoarelor

(1) Producătorul se asigură că emisiile poluante de gaze de eșapament și de pulberi ale tipului de motor nu depășesc emisiile poluante de gaze de eșapament și de pulberi astfel cum sunt specificate pentru categoriile de motoare și gamele de putere care intră în domeniul de aplicare al Directivei 97/68/CE.

(2) Producătorul garantează faptul că performanța unității de propulsie corespunde nivelului raportat autorității de omologare în dosarul informativ atunci când vehiculul a fost pus la dispoziție pe piață sau înainte de punerea sa în circulație.

Utilizarea dispozitivelor de invalidare, astfel cum este definită la punctul 2.8c din anexa I la Directiva 97/68/CE, care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă, în conformitate cu punctul 4.1.1 din anexa III la Directiva 97/68/CE.

(3) Modificările care vor fi aduse unui sistem, unei componente sau unei unități tehnice separate, după omologarea de tip, nu invalidează o omologare de tip în mod automat, cu excepția cazului în care se modifică caracteristicile inițiale sau parametrii tehnici într-un mod care afectează funcționalitatea motorului sau a sistemului de control al poluării.

Articolul 6

Cerințe pentru omologarea de tip a motoarelor ca unitate tehnică separată

Pentru a beneficia de omologarea UE de tip a unui motor sau a unei familii de motoare ca unitate tehnică separată, producătorul, în conformitate cu dispozițiile din anexa I la prezentul regulament, demonstrează că motoarele sunt supuse încercărilor și sunt conforme cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în Directiva 97/68/CE.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE STATELOR MEMBRE

Articolul 7

Echivalența omologărilor de tip alternative

(1) Autoritățile naționale recunosc omologările de tip alternative ca fiind echivalente unei omologări acordate în temeiul prezentului regulament, în conformitate cu anexa IV.

(2) În afara cerințelor menționate la primul paragraf, pentru ca o omologare de tip alternativă să fie recunoscută ca echivalentă cu o omologare de tip acordată în temeiul prezentului regulament, producătorul furnizează acces nediscriminatoriu la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în conformitate cu capitolul XV din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și cu actul delegat corespunzător.

Articolul 8

Măsurarea emisiilor poluante

Serviciile tehnice măsoară emisiile poluante de gaze de eșapament ale vehiculelor agricole și forestiere și ale motoarelor în conformitate cu dispozițiile Directivei 97/68/CE, astfel cum a fost adaptată prin cerințele din anexa I la prezentul regulament.

Articolul 9

Măsurarea nivelului sonor extern

(1) Serviciile tehnice măsoară nivelul sonor extern al vehiculelor agricole și forestiere din categoria T echipate cu pneuri și din categoria C echipate cu șenile din cauciuc, în scopul omologării de tip, în conformitate cu condițiile de încercare și cu metodele stabilite la punctul 1.3.1 din anexa III.

(2) Condițiile de încercare și metodele stabilite la punctul 1.3.2 din anexa III sunt, de asemenea, realizate și rezultatele sunt înregistrate de serviciile tehnice în conformitate cu dispozițiile de la punctul 1.3.2.4 din anexa III.

(3) Serviciile tehnice măsoară nivelul sonor extern al vehiculelor agricole și forestiere din categoria C echipate cu șenile metalice, în scopul omologării de tip, în conformitate cu condițiile de încercare și cu metodele stabilite la punctul 1.3.2 din anexa III.

(4) Condițiile de încercare și metodele stabilite la punctul 1.3.3 din anexa III sunt, de asemenea, realizate și rezultatele sunt înregistrate de serviciile tehnice.

Articolul 10

Cerințe privind performanța unității de propulsie

Pentru a evalua performanța unității de propulsie a vehiculelor agricole și forestiere, măsurarea puterii nete a motorului, a cuplului motorului și a consumului specific de combustibil se efectuează în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 120, seria 01 de amendamente.

Articolul 11

Dispoziții specifice privind omologarea de tip a vehiculelor sau a motoarelor

(1) Omologările de tip pot fi acordate vehiculelor echipate cu motoare care nu intră sub incidența domeniului de aplicare al Directivei 97/68/CE.

(2) După 24 luni de la data intrării în vigoare a legislației privind extinderea domeniului de aplicare a Directivei 97/68/CE la vehiculele echipate cu motoare care nu sunt în prezent acoperite de domeniul de aplicare al directivei (sau cel târziu la 1 ianuarie 2018), statele membre refuză, în temeiul prezentului regulament, acordarea omologării de tip vehiculelor care nu sunt conforme cu toate cerințele din prezentul regulament.

(3) Omologările de tip acordate în temeiul primului alineat încetează să fie valabile la trei ani de la data intrării în vigoare a legislației privind extinderea domeniului de aplicare al Directivei 97/68/CE la motoarele respective (sau cel târziu la 31 decembrie 2018).

Începând cu 1 ianuarie 2019, statele membre consideră că certificatele de conformitate pentru noile vehicule nu mai sunt valabile în sensul articolului 38 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și interzic înmatricularea, vânzarea și punerea în circulație a unor astfel de vehicule.

(4) În sensul omologării de tip, datele prevăzute la articolul 9 alineatul (3c), articolul 9 alineatul (3d) și articolul 9 alineatul (4a) din Directiva 97/68/CE pentru vehiculele agricole și forestiere din categoriile T2, T4.1 și C2, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatele (3), (6) și (9) și la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, care sunt echipate cu motoare din categoriile L-R, sunt amânate pentru o perioadă de 3 ani. Clauzele tranzitorii și derogatorii menționate la articolul 9 alineatul (4a) și articolul 10 alineatul (5) din Directiva 97/68/CE și la articolul 39 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 sunt, de asemenea, amânate în consecință.

(5) Motoarele de rezervă respectă aceleași valori limită pe care au trebuit să le respecte motoarele de înlocuit atunci când au fost introduse inițial pe piață.

(6) Motoarele de rezervă sunt marcate în conformitate cu apendicele la anexa I.

Articolul 12

Procedurile UE de omologare de tip

Fără a aduce atingere articolului 11 și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare menționate la articolul 68 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, în cazul în care un producător o solicită, autoritățile naționale nu pot, pe baza argumentelor privind emisiile vehiculelor, să refuze acordarea omologării UE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul sau motor sau nu pot să interzică înmatricularea, comercializarea sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou și comercializarea sau utilizarea unor motoare noi, atunci când vehiculul sau motoarele vizate respectă prevederile prezentului regulament și măsurile de punere în aplicare a acestuia.

Articolul 13

Punerea la dispoziție pe piață sau echiparea unui vehicul cu dispozitive de schimb pentru controlul poluării

Dispozitivele de schimb pentru controlul poluării care sunt, de asemenea, acoperite de un sistem de omologare de tip cu privire la un vehicul nu depind de nicio aprobare suplimentară a componentelor sau a unităților tehnice separate, în conformitate cu articolul 26 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

Articolul 14

Sistemul de flexibilitate

(1) Prin derogare de la articolul 10 alineatul (3), statele membre permit introducerea pe piață a unui număr limitat de vehicule echipate cu motoare care respectă cerințele de la articolul 9 din Directiva 97/68/CE în cadrul unui sistem de flexibilitate, în conformitate cu dispozițiile din anexa V, la cererea producătorului și cu condiția ca o autoritate de omologare să fi acordat permisul corespunzător pentru intrarea în funcțiune.

(2) Sistemul de flexibilitate prevăzut la alineatul (1) se aplică din momentul începerii fiecărei etape și are aceeași durată ca și etapa respectivă.

Sistemul de flexibilitate prevăzut la punctul 1.2 din anexa V este limitat la durata etapei III B sau la o durată de trei ani, în cazul în care nu există nicio etapă ulterioară.

(3) Tipurile de vehicule care intră în funcțiune în cadrul sistemului de flexibilitate trebuie să fie echipate cu tipurile de motoare care respectă dispozițiile din anexa V.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 15

Intrarea în vigoare și aplicarea

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

Se aplică de la 1 ianuarie 2016.

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

Adoptat la Bruxelles, 1 octombrie 2014.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

LISTA ANEXELOR

Număr anexă	Titlu anexă	Pagina
I	Cerințe pentru omologarea UE de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare de vehicule agricole și forestiere tip ca unitate tehnică separată în ceea ce privește emisiile de poluanți	15
II	Cerințe pentru omologarea UE de tip a unui tip de vehicule agricole și forestiere echipate cu un tip de motor sau a unei familii de motoare în ceea ce privește emisiile de poluanți	21
III	Dispoziții privind emisiile sonore externe	23
IV	Recunoașterea altor tipuri de omologare de tip	27
V	Dispoziții pentru vehiculele agricole și forestiere și pentru motoarele introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate prevăzut la articolul 14	28

ANEXA I

Cerințe pentru omologarea UE de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare de vehicule agricole și forestiere tip ca unitate tehnică separată în ceea ce privește emisiile de poluanți

1. **Generalități**

Dispozițiile Directivei 97/68/CE se aplică în cazul omologării UE de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare de vehicule agricole și forestiere tip ca unitate tehnică separată în ceea ce privește emisiile de poluanți cu următoarele adaptări:

1.1. În sensul prezentului regulament, trimiterile la echipamentele mobile fără destinație rutieră din Directiva 97/68/CE se interpretează drept trimiteri la vehicule agricole și forestiere.

1.2. În sensul prezentului regulament, trimiterile la producătorul de echipamente originale (OEM) din Directiva 97/68/CE se interpretează drept trimiteri la producătorul vehiculului.

1.3. În sensul prezentului regulament, datele la care sunt introduse pe piață motoarele menționate în Directiva 97/68/CE se interpretează drept datele primei puneri în circulație a motoarelor și vehiculelor.

1.4. În sensul prezentului regulament, datele omologării de tip a tipului de motor și a familiilor de motoare din Directiva 97/68/CE se interpretează drept datele omologării UE de tip sau omologării naționale de tip pentru un tip sau o familie de motoare sau un tip de vehicul.

2. **Cererea de omologare UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare ca unitate tehnică separată**

2.1. Cererea de omologare de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare în ceea ce privește emisiile de poluanți este înaintată de către producător sau de către reprezentantul acestuia.

2.2. Cererea de omologare de tip este însoțită de fișa de informații în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 68 litera (c) din regulamentul respectiv.

2.3. Serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare i se prezintă un motor care are caracteristicile unui tip de motor sau ale unui motor prototip descris în anexa I la Directiva 97/68/CE.

3. **Specificații și încercări**

Se aplică dispozițiile punctelor 4, 8 și 9 și ale apendicelor 1 și 2 la anexa I, precum și ale anexelor III, IV și V la Directiva 97/68/CE.

4. **Omologarea de tip a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate**

În conformitate cu dispozițiile privind omologarea UE de tip stabilite la capitolele IV-VII, IX și X din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, unitățile, componentele și sistemele tehnice separate care au un impact asupra performanțelor de mediu și ale unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere trebuie omologate de tip înainte de prima introducere pe piață sau de prima punere în circulație.

În conformitate cu articolele 19 și 52 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, aceste cerințe se aplică în special:

— motoarelor;

— sistemelor de posttratare a emisiilor de evacuare poluante;

— sistemului de reducere a emisiilor sonore externe.

Fișele de informare privind omologarea de tip sunt conforme cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 68 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

5. **Marcajul motorului**

Motorul este marcat în conformitate cu cerințele de la articolul 34 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 68 litera (h) din regulamentul respectiv.

6. **Conformitatea producției**

Pe lângă dispozițiile articolului 28 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, conformitatea producției motoarelor trebuie să se verifice în temeiul dispozițiilor de la punctul 5 din anexa I la Directiva 97/68/CE.

7. **Notificarea acordării omologării de tip**

Decizia privind acordarea omologării de tip, extinderea, refuzul sau retragerea omologării de tip sau încetarea definitivă a producției unui tip de motor în temeiul prezentei anexe sau a unui tip de vehicul agricol sau forestier în temeiul anexei II trebuie comunicată de către producător statelor membre în conformitate cu articolul 31 și cu capitolul XVI din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

8. **Supravegherea pieței**

Având în vedere articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, supravegherea pieței se efectuează în conformitate cu normele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 68 literele (g), (j) și (m) din regulamentul respectiv.

9. **Familia de motoare**

9.1. *Parametrii de definire a familiei de motoare*

Categoria de motoare se poate defini prin parametrii de construcție de bază care trebuie să fie comuni tuturor motoarelor aparținând aceleiași categorii. În anumite cazuri, poate exista o interacțiune între mai mulți parametri. Aceste efecte trebuie, de asemenea, luate în considerare pentru a garanta că numai motoarele care posedă caracteristici similare în ceea ce privește emisiile de evacuare poluante se încadrează într-o categorie de motoare.

Pentru ca motoarele să fie încadrate în aceeași categorie de motoare, acestea trebuie să aibă în comun parametrii de bază enumerați în lista următoare:

9.1.1. Ciclul de aprindere: 2 timpi/4 timpi

9.1.2. Mediul de răcire: aer/apă/ulei

9.1.3. Cilindreea unitară

— cuprinsă între 85 % și 100 % din cea mai mare cilindree din cadrul familiei de motoare

9.1.4. Metoda de aspirare a aerului: aspirat natural/cu supraalimentare

9.1.5. Tip de combustibil: Motorină/benzină

9.1.6. Tipul sau modelul de cameră de combustie

9.1.7. Configurația, mărimea și numărul supapelor și orificiilor

9.1.8. Sistemul de alimentare

Pentru motoare diesel:

— pompă de injecție în linie

— pompă în linie

— pompă de distribuție

— element unic

— pompă de injecție

Pentru motoare alimentate cu benzină:

— carburator

— injecție indirectă

— injecție directă

9.1.9. Caracteristici diverse

— recircularea gazelor de evacuare

— injecție/emulsie cu apă

— injecție cu aer

— sistem de răcire a sarcinii

— tip de aprindere (prin compresie, prin scânteie).

9.1.10. Posttratarea gazelor de evacuare

— catalizator de oxidare

— catalizator de reducere

— catalizator cu trei căi

— reactor termic

— filtru de particule

9.2. *Selectarea motorului prototip*

9.2.1. Motorul prototip din familia de motoare se alege folosindu-se drept criteriu principal valoarea maximă a alimentării per timp la turația cuplului maxim declarată în conformitate cu caracteristicile esențiale ale familiei motorului stabilite în apendicele 2 din anexa II la Directiva 97/68/CE. În cazul în care nu se pot distinge două sau mai multe motoare prin această metodă, selectarea motorului prototip trebuie să ia drept criteriu secundar cea mai mare valoare de alimentare per timp a motorului la turație nominală. În anumite condiții, autoritatea de omologare poate să concluzioneze faptul că cea mai nocivă rată a emisiilor pentru întreaga familie de motoare se poate stabili în mod optim prin încercarea celui de al doilea motor. Prin urmare, autoritatea de omologare poate alege un motor suplimentar pentru a efectua încercări, bazându-se pe caracteristicile care arată că acesta ar putea fi cel cu nivelul cel mai ridicat de emisii de gaze de evacuare dintre toate motoarele din categoria respectivă.

9.2.2. În cazul în care motoarele din aceeași familie posedă alte caracteristici variabile care ar putea fi considerate ca având repercusiuni asupra emisiilor de poluanți, respectivele caracteristici trebuie, de asemenea, să fie definite și să fie luate în considerare cu ocazia alegerii motorului prototip.

Apendice

Marcarea motoarelor

1. Orice motor omologat ca unitate tehnică independentă trebuie să aibă aplicate următoarele elemente:

   (a) marca sau denumirea comercială a producătorului motorului;

   (b) tipul și, după caz, familia motorului, precum și un număr individual de identificare a motorului;

   (c) marca de omologare UE de tip în conformitate cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 68 litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

2. Marcajele menționate la punctul 1 trebuie să reziste pe întreaga durată de viață utilă a motorului și să rămână perfect lizibile și de neșters. În cazul utilizării etichetelor sau a plăcuțelor, acestea trebuie să se aplice în așa fel încât și fixarea acestora să dureze pe toată durata de viață utilă a motorului și să nu poată fi îndepărtate fără a fi distruse sau deformate.

3. Marcajele menționate la punctul 1 trebuie să se aplice pe una dintre piesele motorului care este necesară pentru funcționarea normală a acestuia și care, în mod normal, nu trebuie înlocuită în cursul duratei de viață utilă a motorului. Marcajele respective trebuie să fie aplicate astfel încât să fie ușor vizibile de către orice persoană de înălțime medie după instalarea completă a motorului pe vehiculul agricol și forestier, cu toate piesele auxiliare necesare funcționării motorului. În cazul în care este necesar să se ridice capota pentru ca marca să fie vizibilă, prezenta cerință se consideră a fi respectată dacă acțiunea de ridicare a capotei este ușor de executat.

   În cazul unor dubii privind respectarea prezentei cerințe, aceasta se consideră a fi respectată atunci când se adaugă o marcă suplimentară conținând cel puțin numărul de identificare a motorului, precum și numele, denumirea sau sigla producătorului. Respectiva marcă suplimentară trebuie să se aplice pe sau lângă o piesă importantă care, în mod normal, nu trebuie să fie înlocuită în cursul duratei de viață utilă a motorului și care este ușor accesibilă, fără ajutorul vreunei unelte, în cazul unor lucrări de întreținere curentă; în caz contrar, aceasta trebuie să fie situată la distanță de marca originală de pe carterul motorului. Marca originală și, după caz, cea suplimentară trebuie să fie ușor vizibile după instalarea tuturor pieselor auxiliare necesare pentru funcționarea motorului. Se autorizează o capotă care îndeplinește cerințele menționate la punctul precedent. Marca suplimentară trebuie să se aplice direct pe partea superioară a motorului, într-un mod durabil, de preferință prin gravare sau cu ajutorul unui autocolant sau al unei plăcuțe care îndeplinește cerințele de la punctul 2.

4. Clasificarea motoarelor în funcție de numerele de identificare a motorului trebuie să permită stabilirea fără echivoc a secvenței de producție.

5. Înainte de a ieși din linia de producție, motoarele trebuie să aibă aplicate toate mărcile prevăzute.

6. Amplasarea exactă a marcajelor trebuie să fie declarată în fișa de informații, în conformitate cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 68 litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

7. În cazul înlocuirii motoarelor, textul „MOTOR DE SCHIMB” trebuie menționat pe o etichetă sub formă de placă metalică, fixată pe motor.

ANEXA II

Cerințe pentru omologarea UE de tip a unui tip de vehicule agricole și forestiere echipate cu un tip de motor sau a unei familii de motoare în ceea ce privește emisiile de poluanți

1. **Generalități**

Cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în prezentul regulament, se aplică definițiile, simbolurile, abrevierile, specificațiile și încercările, specificația conformității evaluărilor producției, parametrii care definesc familia de motoare, alegerea motorului prototip astfel cum este prevăzut în anexa I la Directiva 97/68/CE.

2. **Cerere de omologare UE de tip a unui tip de vehicule agricole și forestiere**

2.1. Cerere de omologare UE de tip a unui tip de vehicule agricole și forestiere în ceea ce privește emisiile de poluanți

2.1.1. Cererea de omologare de tip a unui tip de vehicul agricol și forestier în ceea ce privește emisiile de poluanți este înaintată de producătorul vehiculului agricol și forestier sau de reprezentantul acestuia.

2.1.2. Cererea este însoțită de fișa de informații, în conformitate cu actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 68 litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

2.1.3. Producătorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare un motor de vehicul agricol și forestier conform cu caracteristicile tipului de motor sau ale motorului prototip în conformitate cu dispozițiile anexei I la prezentul regulament și cu dispozițiile anexei VII la Directiva 97/68/CE.

2.2. Cerere de omologare UE de tip a unui tip de vehicul agricol și forestier având un motor omologat

2.2.1. Cererea de omologare de tip a unui tip de vehicul agricol și forestier în ceea ce privește emisiile de poluanți este înaintată de producătorul vehiculului agricol și forestier sau de reprezentantul acestuia.

2.2.2. Aceasta este însoțită de o fișă de informații întocmită în conformitate cu modelul prevăzut în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 68 literele (a) și (l) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, precum și de o copie a certificatului de omologare UE de tip a motorului sau a familiei de motoare și, dacă este cazul, a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care sunt instalate pe tipul de vehicul agricol și forestier.

3. **Specificații și încercări**

3.1. Generalități

Se aplică dispozițiile punctelor 4, 8 și 9 și ale apendicelor 1 și 2 la anexa I, precum și ale anexelor III, IV și V la Directiva 97/68/CE.

3.2. Motoare instalate pe vehicul

Instalarea motorului pe vehicul trebuie să respecte următoarele cerințe în ceea ce privește omologarea motorului:

3.2.1. depresiunea la admisie nu trebuie să o depășească pe cea specificată pentru motorul omologat;

3.2.2. contrapresiunea în sistemul de evacuare nu trebuie să o depășească pe cea specificată pentru motorul omologat.

3.3. Elementele vehiculului care pot influența emisiilor de poluanți trebuie proiectate, construite și montate astfel încât să îndeplinească, în condițiile normale de utilizare a vehiculului și în ciuda vibrațiilor la care acesta poate fi supus, cerințele tehnice ale prezentului regulament.

4. **Omologarea**

Oricărui tip de vehicul agricol și forestier echipat cu un motor pentru care s-a eliberat un certificat de omologare de tip în conformitate cu anexa I la prezentul regulament sau s-a acordat o omologare de tip echivalentă în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament i se eliberează un certificat de omologare de tip în conformitate cu actul de implementare adoptat în temeiul articolului 68 litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

ANEXA III

Dispoziții privind emisiile sonore externe

1. **Niveluri sonore externe admise**

1.1. *Aparate de măsură*

Sistemul de instrumente de măsură, inclusiv microfoanele, cablurile și parbrizul, în cazul în care se folosește, trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa 1 de instrumente prevăzute în IEC 61672-1:2002. Filtrele trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa 1 de instrumente precizate în IEC 61260:1995.

1.2. *Condiții de măsurare*

Măsurătorile se efectuează pe vehicule agricole și forestiere cu masa în stare neîncărcată și în stare de funcționare, într-o zonă cu un nivel suficient de redus al zgomotului și suficient de deschisă [zgomotul ambiant și zgomotul produs de vânt trebuie să fie cu cel puțin 10 dB(A) sub nivelul zgomotului exterior care se măsoară].

Această zonă poate fi constituită, de exemplu, dintr-un spațiu deschis cu o rază de 50 metri a cărui parte centrală să fie practic plată, cu o rază de cel puțin 20 metri, să fie îmbrăcată în beton, asfalt sau un material similar și să nu fie acoperită cu zăpadă fină, cu iarbă înaltă, cu pământ sfărâmicios sau cu cenușă.

Îmbrăcămintea pistei de rulare trebuie să fie făcută astfel încât pneurile să nu provoace un zgomot excesiv. Această condiție se aplică numai pentru măsurarea zgomotului exterior produs de vehiculele aflate în mișcare.

Măsurătorile se efectuează pe timp senin și în condiții de vânt redus. Nicio persoană, în afară de observatorul care efectuează măsurătorile, nu trebuie să rămână lângă vehiculul agricol și forestier sau lângă microfon, pentru că prezența spectatorilor lângă vehiculul agricol și forestier sau lângă microfon poate afecta considerabil datele înregistrate de aparat. Orice deviere, cât de mică, care se consideră a nu avea legătură cu caracteristicile nivelului sonor general nu se ia în considerare la citire.

1.3. *Metodă de măsurare*

1.3.1. Măsurarea nivelului sonor extern al vehiculelor agricole și forestiere aflate în mișcare

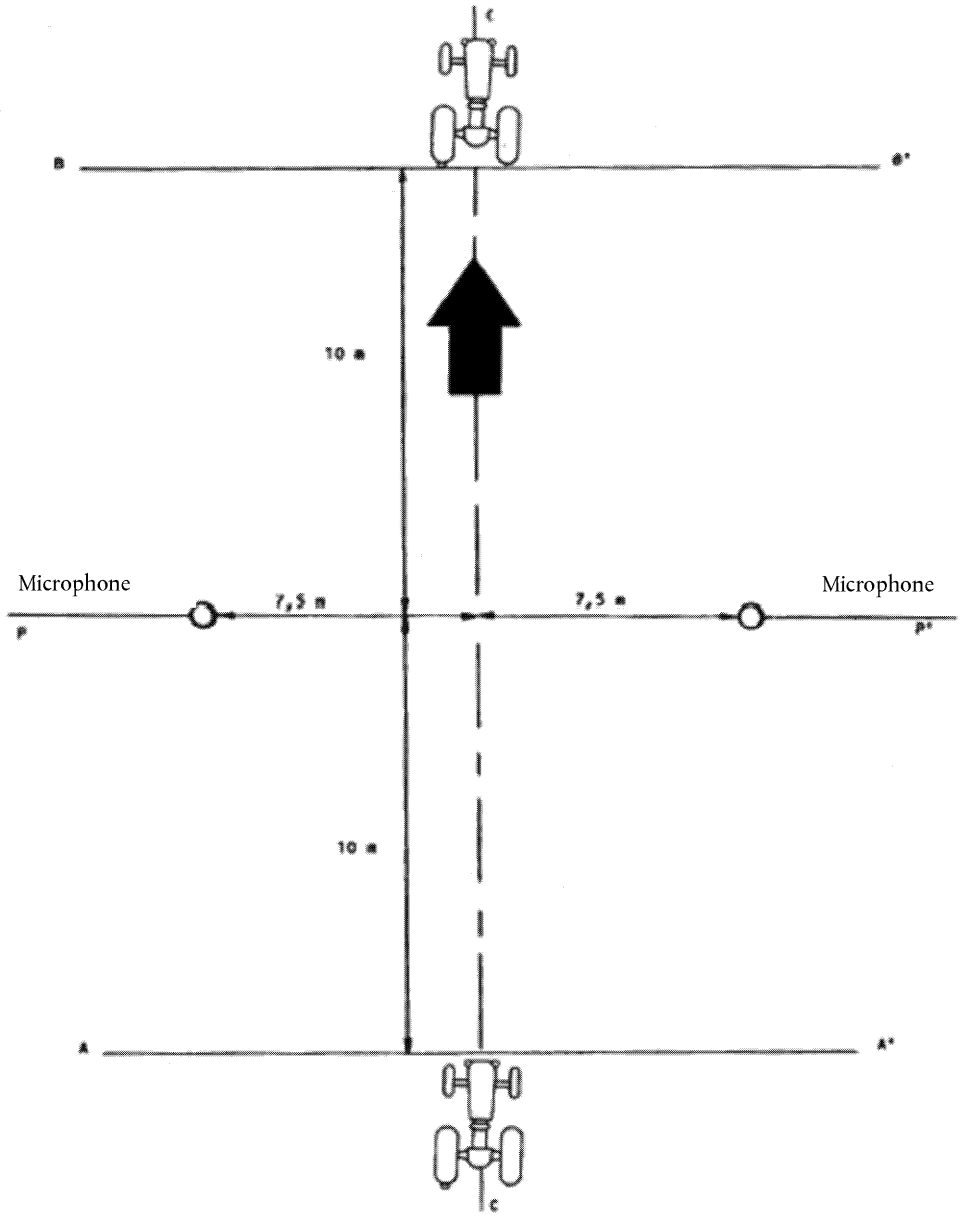
Se efectuează cel puțin două măsurători pe fiecare parte a vehiculului agricol și forestier. Pot fi efectuate măsurători preliminare de reglare, dar acestea nu se iau în considerare.

Microfonul este plasat la 1,2 m deasupra nivelului solului, la o distanță de 7,5 metri de linia de centru CC a vehiculului agricol și forestier, măsurată de-a lungul perpendicularei PP′ pe această linie (figura 1).

Pe pista de încercări se trasează două drepte AA′ și BB′, paralele cu dreapta PP′și situate respectiv la 10 metri în fața sau în spatele acestei drepte. Vehiculele agricole și forestiere trebuie să se apropie de linia AA′ cu o viteză uniformă, astfel cum este specificat mai jos. Clapeta de accelerație se deschide apoi complet, cât mai rapid posibil, și se menține în poziția complet deschisă până ce partea din spate a vehiculului agricol și forestier depășește dreapta BB′, iar apoi clapeta se închide din nou, cât mai repede posibil. Dacă vehiculul agricol și forestier este cuplat la o remorcă, aceasta nu se ia în calcul la determinarea momentului în care este depășită dreapta BB′.

Nivelul maxim al zgomotului înregistrat constituie rezultatul măsurătorii.

Figura 1



1.3.1.1. Viteza de încercare este egală cu trei pătrimi din viteza maximă (vmax), astfel cum a fost declarată de producător, care poate fi obținută la cea mai mare treaptă de viteză folosită pentru deplasarea pe drum.

1.3.1.2. Interpretarea rezultatelor

1.3.1.2.1. Luând în calcul imprecizia aparatelor de măsură, rezultatul fiecărei măsurători este dat de valoarea citită pe aparat, din care se scade 1dB(A).

1.3.1.2.2. Măsurătorile se consideră valabile dacă diferența între două măsurători consecutive de aceeași parte a vehiculului agricol și forestier nu este mai mare de 2 dB(A).

1.3.1.2.3. Valoarea reținută este nivelul cel mai înalt de zgomot care a fost înregistrat. Dacă rezultatul depășește cu 1 dB(A) nivelul maxim admis la categoria vehiculului agricol și forestier supus încercării, trebuie efectuate două măsurători suplimentare. Trei dintre cele patru rezultate astfel obținute trebuie să se încadreze în limitele prescrise.

1.3.2. Măsurarea nivelului sonor extern al vehiculelor agricole și forestiere staționate

1.3.2.1. Poziția sonometrului

Măsurătorile trebuie efectuate în punctul X (a se vedea figura 2), care se află la o distanță de 7 metri față de cea mai apropiată suprafață a vehiculului agricol și forestier. Microfonul este plasat la 1,2 m deasupra nivelului solului.

1.3.2.2. Numărul de măsurători: se efectuează cel puțin două măsurători.

1.3.2.3. Condiții de încercare a vehiculelor agricole și forestiere

Motorul unui vehicul agricol și forestier fără regulator de viteză ar trebui să fie rulat la trei sferturi din turația la care, potrivit producătorului vehiculului, acesta produce puterea maximă. Turația motorului se măsoară cu ajutorul unui instrument independent, de exemplu un banc cu rulouri și un tahometru. Dacă motorul este prevăzut cu un regulator de turație care împiedică motorul să depășească numărul de turații corespunzător puterii sale maxime, acesta este rulat la turația maximă permisă de regulator.

Înainte de începerea măsurătorilor, se aduce motorul la temperatura normală de funcționare.

1.3.2.4. Interpretarea rezultatelor

Se consemnează în raport toate înregistrările nivelului sonor. Puterea motorului se înregistrează în conformitate cu dispozițiile de la articolul 9 din prezentul regulament. Starea de încărcare a vehiculului agricol și forestier trebuie, de asemenea, indicată.

Măsurătorile sunt considerate valabile dacă diferența dintre două măsurători consecutive pe aceeași parte a vehiculului agricol și forestier nu este mai mare de 2 dB(A).

Valoarea cea mai ridicată este considerată drept rezultat al măsurătorii.

1.3.3. Dispoziții pentru încercarea privind nivelul sonor extern al vehiculelor din categoria C cu șenile metalice aflate în mișcare

În cazul vehiculelor agricole și forestiere din categoria C echipate cu șenile metalice, nivelul sonor în mișcare se măsoară cu masa acestora în stare neîncărcată și cu vehiculul în stare de funcționare, având o viteză constantă de 5 km/h (+/– 0,5 km/h), motorul fiind la turația nominală, iar deplasarea fiind efectuată pe un strat de nisip umed, astfel cum este precizat la punctul 5.3.2 din ISO 6395:2008. Microfonul este plasat în conformitate cu dispozițiile de la punctul 1.3.1. Valoarea măsurată a zgomotului se consemnează în raportul de încercare.

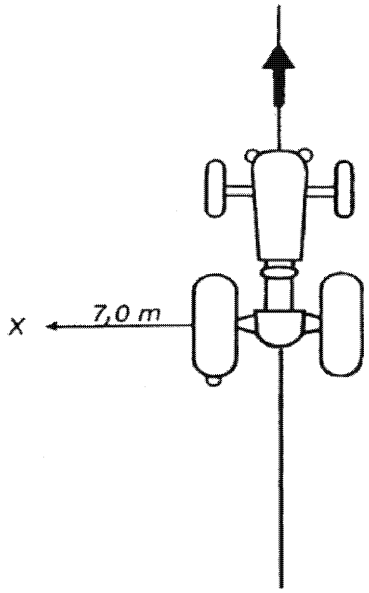
2. **Sistemul de evacuare (amortizor de zgomot)**

2.1. Dacă vehiculul agricol și forestier este dotat cu un dispozitiv proiectat pentru a reduce zgomotul de evacuare (amortizor de zgomot), se aplică specificațiile de la prezentul punct. Dacă conducta de admisie a motorului este echipată cu un filtru de aer, necesar pentru a asigura respectarea nivelului sonor admis, acest filtru este considerat ca făcând parte din amortizorul de zgomot, iar cerințele prezentului punct 2 sunt aplicabile și acestui filtru.

Conducta de evacuare trebuie poziționată astfel încât gazele de evacuare să nu poată pătrunde în cabină.

Poziții de măsurare pentru vehiculele agricole și forestiere staționare

Figura 2



2.2. Schema sistemului de evacuare trebuie să fie anexată la certificatul de omologare de tip a vehiculului agricol și forestier.

2.3. Amortizorul de zgomot trebuie să fie marcat cu o referință de marcă și cu o referință de tip, înscrise în mod lizibil și de neșters.

2.4. Materialele absorbante fibroase pot fi utilizate la fabricarea amortizorului de zgomot numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

2.4.1. materialele absorbante fibroase nu pot fi incluse în părțile amortizorului traversate de gaze;

2.4.2. dispozitive adecvate trebuie să garanteze menținerea materialelor absorbante fibroase în locul în care sunt amplasate, pe toată durata funcționării amortizorului;

2.4.3. materialele absorbante fibroase trebuie să reziste la o temperatură cu cel puțin 20 % mai mare decât temperatura de funcționare (exprimată în grade Celsius) care poate fi atinsă în părțile amortizorului în care se află materialele absorbante fibroase.

ANEXA IV

Recunoașterea altor tipuri de omologare de tip

Următoarele tipuri de omologări de tip și, dacă este cazul, mărcile de omologare de tip corespunzătoare sunt recunoscute ca fiind echivalente cu o omologare de tip acordată în temeiul prezentului regulament:

(a) pentru categoriile de motoare H, I, J și K (etapa IIIA) menționate la articolul 9 alineatele (3a) și (3b) din Directiva 97/68/CE, omologările de tip în conformitate cu punctele 3.1, 3.2 și 3.3 din anexa XII la Directiva 97/68/CE;

(b) pentru categoriile de motoare L, M, N și P (etapa IIIB) menționate la articolul 9 alineatul (3c) din Directiva 97/68/CE, omologările de tip în conformitate cu punctele 4.1, 4.2 și 4.3 din anexa XII la Directiva 97/68/CE;

(c) pentru categoriile de motoare Q și R (etapa IV) menționate la articolul 9 alineatul (3d) din Directiva 97/68/CE, omologările de tip în conformitate cu punctele 5.1 și 5.2 din anexa XII la Directiva 97/68/CE.

ANEXA V

Dispoziții pentru vehiculele agricole și forestiere și pentru motoarele introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate prevăzut la articolul 14

1. **Acțiuni întreprinse de producătorul de vehicule agricole și forestiere**

1.1. Cu excepția etapei III B, un producător de vehicule agricole și forestiere care dorește să utilizeze mecanismul de flexibilitate solicită acordul autorității de omologare pentru a introduce pe piață vehicule agricole și forestiere în conformitate cu dispozițiile relevante prevăzute în prezenta anexă. Numărul vehiculelor agricole și forestiere nu depășește plafoanele prevăzute la punctele 1.1.1 și 1.1.2. Motoarele îndeplinesc cerințele menționate la articolul 9 din Directiva 97/68/CE.

1.1.1. Numărul de vehicule agricole și forestiere introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate nu depășește, pentru fiecare categorie de motoare, 20 % din numărul anual de vehicule agricole și forestiere introduse pe piață de producător și echipate cu motoare din acea categorie de putere (calculat ca medie a vânzărilor din ultimii cinci ani pe piața Uniunii). În cazul în care un producător de vehicule a introdus pe piață vehicule agricole și forestiere în Uniune pe o perioadă mai mică de cinci ani, media se va calcula pe baza perioadei efective în care producătorul vehiculului a introdus pe piață vehicule agricole și forestiere în Uniune.

1.1.2. Ca opțiune alternativă la punctul 1.1.1, numărul vehiculelor agricole și forestiere introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate, pentru fiecare domeniu de putere, nu depășește următoarele plafoane:

Domeniu de putere a motorului P (kW)	Numărul de vehicule
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. În cursul etapei III B, un producător de vehicule care dorește să utilizeze mecanismul de flexibilitate solicită acordul autorității de omologare pentru a introduce pe piață vehicule agricole și forestiere în conformitate cu dispozițiile relevante prevăzute în prezenta anexă. Numărul vehiculelor agricole și forestiere nu depășește plafoanele prevăzute la punctele 1.2.1 și 1.2.2. Motoarele îndeplinesc cerințele menționate la articolul 9 din Directiva 97/68/CE.

1.2.1. Numărul de vehicule agricole și forestiere introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate nu depășește, pentru fiecare domeniu de putere a motoarelor, 40 % din numărul anual de vehicule agricole și forestiere introduse pe piață de producător și echipate cu motoare din acea categorie de motoare (calculat ca medie a vânzărilor din ultimii cinci ani pe piața Uniunii). În cazul în care un producător de vehicule a comercializat vehicule agricole și forestiere în Uniune pe o perioadă mai mică de cinci ani, media se va calcula pe baza perioadei efective în care producătorul vehiculului a comercializat vehicule agricole și forestiere în Uniune.

1.2.2. Ca opțiune alternativă la punctul 1.2.1, numărul vehiculelor agricole și forestiere introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate, pentru fiecare domeniu de putere, nu depășește următoarele plafoane:

Domeniu de putere a motorului P (kW)	Numărul de vehicule
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

1.3. În cererea sa adresată autorității de omologare, producătorul de vehicule include toate informațiile următoare:

(a) un model de etichetă care urmează să fie fixată pe fiecare vehicul agricol și forestier pe care se va instala un motor introdus pe piață în cadrul regimului de flexibilitate. Pe etichete se înscrie următorul text: „VEHICUL AGRICOL ȘI FORESTIER NR. … (secvența de vehicule) din … (numărul total de vehicule din domeniul respectiv de putere) CU MOTORUL NR. … CU OMOLOGAREA DE TIP [de exemplu, în conformitate cu dispozițiile din Directiva 97/68/CE sau de tip alternativ recunoscut — omologare în conformitate cu anexa IV la Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei]";

(b) un model de etichetă suplimentară, care urmează să fie aplicată pe motor, pe etichetă fiind înscris textul menționat la punctul 2.2.

1.4. Producătorul de vehicule agricole și forestiere furnizează autorității de omologare toate informațiile necesare referitoare la punerea în aplicare a mecanismului de flexibilitate pe care autoritatea de omologare le poate solicita pentru a lua o decizie.

1.5. O dată la 12 luni, producătorul vehiculului transmite un raport autorităților de omologare din fiecare stat membru în care vehiculele agricole și forestiere sunt introduse pe piață, referitor la punerea în aplicare a mecanismului de flexibilitate pe care acesta îl utilizează. În raport se includ datele cumulative privind numărul de vehicule agricole și forestiere introduse pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate, numerele de serie ale motorului și vehiculului, precum și statele membre în care tractorul a fost pus în circulație. Această procedură se menține pe întreaga durată de derulare a mecanismului de flexibilitate, fără excepție.

2. **Acțiuni ale producătorului de motoare**

2.1. Un producător de motoare poate introduce pe piață motoare în cadrul mecanismului de flexibilitate autorizat în conformitate cu punctele 1 și 3.

2.2. Producătorul de motoare aplică pe motoare o etichetă cu următorul text: „Motor introdus pe piață în cadrul mecanismului de flexibilitate", în conformitate cu cerințele stabilite în anexa XIII la Directiva 97/68/CE.

3. **Acțiuni ale autorității de omologare**

Autoritatea de omologare evaluează conținutul cererii de utilizare a mecanismului de flexibilitate și documentele anexate acesteia. Aceasta informează producătorul de vehicule agricole și forestiere în legătură cu decizia luată privind autorizarea eventuală a utilizării mecanismului de flexibilitate conform solicitării.