



Bruxelles, 30 giugno 2015
(OR. en)

10414/15

**Fascicolo interistituzionale:
2014/0268 (COD)**

**ENT 127
ENV 444
MI 431
CODEC 964**

NOTA

Origine:	presidenza/Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	delegazioni
n. doc. prec.:	10077/15 ENT 119 ENV 426 MI 405 CODEC 899 IA 8
n. doc. Comm.:	13690/14 ENT 208 ENV 790 MI 710 CODEC 1898 + ADD 3
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali <i>- Risultati dei lavori del Coreper</i>

Si allega per le delegazioni il testo della proposta di regolamento in oggetto, modificato e approvato dal Coreper il 30 giugno 2015 come base per i negoziati con il Parlamento europeo al fine di raggiungere un accordo in prima lettura.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del ...

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,
considerando quanto segue:

¹ **Parere del 18 febbraio 2015, GUL ...**

² **GUL ...**

- (1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine la direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³ ha stabilito misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dai motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali. È opportuno proseguire gli sforzi in materia di sviluppo e funzionamento del mercato interno dell'Unione.
- (2) Il mercato interno dovrebbe essere basato su norme trasparenti, semplici e coerenti, atte a garantire certezza del diritto e chiarezza, a beneficio tanto delle imprese quanto dei consumatori.
- (3) Nell'intento di semplificare la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei motori, e di accelerarne l'adozione, è stato sviluppato un nuovo approccio normativo. **Sulla base di tale approccio, il** legislatore stabilisce le norme e i principi fondamentali e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati **e di esecuzione** riguardo a ulteriori dettagli tecnici. In merito alle prescrizioni essenziali, il presente regolamento dovrebbe pertanto limitarsi a stabilire le disposizioni fondamentali sulle emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante e conferire alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche in atti delegati **e di esecuzione**.
- (4) Il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ ha già definito un quadro normativo in tema di omologazione e di vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali. Considerate le affinità tra i settori e alla luce dell'esperienza positiva realizzata con l'applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013, molti dei diritti e degli obblighi sanciti da tale regolamento dovrebbero essere presi in considerazione per quanto concerne le macchine **mobili** non stradali. Tuttavia, al fine di tenere pienamente conto delle prescrizioni specifiche per i motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali, è indispensabile che venga adottato un complesso di norme distinto.

³ *Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1).*

⁴ *Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).*

(4 bis) La direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ determina i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute da rispettare nella progettazione e fabbricazione per migliorare il livello di sicurezza delle macchine immesse sul mercato. Tuttavia, tale direttiva non stabilisce le prescrizioni relative alle emissioni gassose e di particolato per i motori installati su macchine mobili non stradali. È pertanto necessario stabilire alcune prescrizioni specifiche per i costruttori di macchine mobili non stradali al fine di garantire che l'installazione di motori su tali macchine sia effettuata in modo da non incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni gassose e di particolato. Al fine di garantire l'efficacia dei limiti di emissione per motori stabiliti nel presente regolamento, sono altresì necessari taluni obblighi in materia di macchine mobili non stradali su cui è o è stato installato un motore, per quanto concerne gli aspetti relativi ai limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante di tali motori.

- (5) Il presente regolamento dovrebbe contenere prescrizioni sostanziali in merito ai limiti di emissione e alle procedure di omologazione UE dei motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali. I principali elementi delle pertinenti prescrizioni del presente regolamento si basano sui risultati della valutazione d'impatto della Commissione del 20 novembre 2013, che ha analizzato le varie opzioni elencando i possibili vantaggi e svantaggi in termini economici, ambientali, sociali e di sicurezza. In tale analisi sono stati inclusi tanto gli aspetti qualitativi quanto quelli quantitativi. Dopo aver proceduto al confronto tra le varie opzioni, sono state individuate e selezionate le opzioni migliori per servire da base per il presente regolamento.

⁵ ***Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).***

- (6) Il presente regolamento [...] **dovrebbe** stabilire norme armonizzate per l'omologazione UE dei motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, al fine di garantire il funzionamento del mercato interno. A tale scopo dovrebbero essere fissati nuovi limiti di emissione per rispecchiare i progressi tecnologici e per garantire la convergenza con le politiche dell'Unione nel settore dei trasporti su strada, al fine di conseguire gli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni delle macchine mobili non stradali, rendendo in tal modo più proporzionata la quota di emissioni delle macchine rispetto alle emissioni dei veicoli stradali. L'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione in questo settore dovrebbe essere ampliato al fine di migliorare l'armonizzazione del mercato a livello internazionale e dell'U[...] **nione** e di ridurre al minimo il rischio di distorsioni del mercato. Inoltre, il presente regolamento [...] **dovrebbe** semplificare l'attuale quadro normativo, **segnatamente tramite** misure [...] **volte a** semplificare le procedure amministrative e [...] **dovrebbe** migliorare le condizioni generali per l'applicazione delle norme, in particolare mediante il rafforzamento delle disposizioni sulla vigilanza del mercato.
- (7) Le prescrizioni fissate per i motori delle macchine **mobili** non stradali e per i motori secondari per autovetture e veicoli commerciali dovrebbero seguire i principi stabiliti nella comunicazione della Commissione del 5 giugno 2002 dal titolo "Piano d'azione « Semplificare e migliorare la regolamentazione »".

- (8) Il settimo programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente, adottato con la decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, ricorda che l'Unione si è prefissa di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente. La legislazione dell'Unione ha fissato appropriati limiti di emissione per la qualità dell'aria ambiente, a tutela della salute umana e in particolare degli individui sensibili, nonché per i limiti nazionali di emissione⁷. Successivamente alla sua comunicazione del 4 maggio 2001 che ha istituito il programma "Aria pulita per l'Europa" (*Clean Air for Europe* - CAFE), il 21 settembre 2005 la Commissione ha adottato un'altra comunicazione dal titolo "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico". Una delle conclusioni cui è giunta tale strategia tematica è che per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria dell'Unione [...] è necessario ridurre ulteriormente le emissioni prodotte dai trasporti (aerei, marittimi e terrestri), dalle famiglie e dai settori dell'energia, dell'agricoltura e dell'industria. In questo contesto, l'obiettivo di una riduzione delle emissioni dei motori installati su macchine mobili non stradali dovrebbe essere considerato come parte di una strategia globale. I limiti di emissione della fase V costituiscono una delle misure dirette a ridurre le emissioni [...] **attuali** di inquinanti atmosferici durante l'uso, come il particolato inquinante e i precursori dell'ozono quali gli ossidi d'azoto (NOx) e gli idrocarburi.
- (9) Il 12 giugno 2012 l'Organizzazione mondiale della sanità [...] attraverso la sua Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro [...] ha riclassificato i gas di scarico dei motori diesel come "cancerogeni per gli esseri umani" (gruppo 1) sulla base di sufficienti elementi di prova che l'esposizione è associata a un aumento del rischio di tumore ai polmoni.

⁶ *Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta» (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 171).*

⁷ ***Decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1); direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).***

- (10) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione, è necessario un impegno costante in direzione di una riduzione delle emissioni dei motori. Per questo motivo, ai costruttori dovrebbero essere fornite informazioni chiare sui futuri valori limite delle emissioni e dovrebbe essere concesso loro un periodo di tempo sufficiente per raggiungerli e per sviluppare le necessarie soluzioni tecniche.
- (11) Quando si fissano limiti di emissione è importante considerare le implicazioni per la competitività dei mercati e dei costruttori, i costi diretti e indiretti per le imprese, i vantaggi in termini di stimolazione dell'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita.
- (12) Le emissioni prodotte dai motori delle macchine mobili non stradali rappresentano una parte significativa delle emissioni totali di origine antropica di alcuni inquinanti atmosferici nocivi. I motori responsabili di una quota considerevole dell'inquinamento atmosferico da ossidi di azoto [...] e particolato [...] dovrebbero rientrare nel campo di applicazione delle nuove norme sui limiti di emissione.
- (13) La Commissione dovrebbe vigilare sulle emissioni non ancora oggetto di regolamentazione conseguenti a un più ampio uso di carburanti di nuova formula, nuove tecnologie motoristiche e nuovi sistemi di controllo delle emissioni. Se necessario, la Commissione dovrebbe [...] presentare una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio al fine di disciplinare tali emissioni.
- (14) È opportuno incoraggiare l'introduzione di veicoli a carburanti alternativi, suscettibili di produrre minori emissioni di NOx e di particolato. Pertanto, i valori limite per gli idrocarburi totali dovrebbero essere adattati in modo da prendere in considerazione gli idrocarburi non metanici e le emissioni di metano.
- (15) Al fine di garantire il controllo delle emissioni di particolato inquinante ultrafine (0,1 µm e inferiori), alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare per le emissioni di particolato inquinante un approccio basato sul numero, in aggiunta all'approccio basato sulla massa attualmente utilizzato. L'approccio basato sul numero per le emissioni di particelle dovrebbe impennarsi sui risultati del programma di misurazione del particolato [...] della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) ed essere coerente con gli attuali ambiziosi obiettivi in campo ambientale.

- (16) Al fine di conseguire tali obiettivi ambientali è opportuno precisare che i limiti basati sul numero di particelle rispecchiano con ogni probabilità i livelli di prestazione più elevati attualmente ottenuti con i filtri antiparticolato applicando la migliore tecnologia disponibile.
- (17) Nelle procedure di prova che sono alla base della normativa sulle emissioni per l'omologazione UE, la Commissione dovrebbe adottare cicli di prova armonizzati a livello mondiale. Ai fini della sorveglianza delle emissioni effettive durante l'uso dovrebbe essere presa in considerazione anche l'applicazione di sistemi portatili di misurazione delle emissioni.
- (18) Per controllare meglio le emissioni effettive durante l'uso e predisporre il processo di conformità in servizio, dovrebbe essere adottata entro un termine adeguato una metodologia di prova per il monitoraggio delle prescrizioni sulle prestazioni in termini di emissioni sulla base dell'uso di sistemi portatili di misurazione delle emissioni.
- (19) Il corretto funzionamento del sistema di post-trattamento, in particolare nel caso degli NOx, costituisce il requisito fondamentale per soddisfare i limiti stabiliti in materia di emissioni inquinanti. In questo contesto si dovrebbero adottare misure per garantire il corretto funzionamento dei sistemi **di post-trattamento dei gas di scarico** che si basano sull'uso di [...] **qualsiasi sostanza di consumo o non recuperabile**.

(19 bis) Le pompe antincendio mobili sono macchine fondamentali in talune situazioni di emergenza in cui la distribuzione di acqua dalla rete idrica non è disponibile.

L'installazione di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico in motori destinati a tali macchine ne accrescerebbe il peso e le temperature di funzionamento al punto che diventerebbero pericolose per l'operatore e impossibili da trasportare a mano. È pertanto opportuno che le pompe antincendio mobili siano escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

(19 ter) Le modifiche a un motore, quali la disattivazione del suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico o l'aumento della potenza, potrebbero avere gravi conseguenze sulle risultanti durabilità e prestazioni in materia di emissioni. Le persone giuridiche che apportano tali modifiche dovrebbero quindi avere la responsabilità di garantire i limiti di emissione applicabili.

(20) I motori che ottemperano alle nuove norme sui limiti di emissione e sulle procedure di omologazione UE **stabilite dal presente regolamento** e che [...] **sono da esse disciplinati** dovrebbero essere autorizzati a essere immessi sul mercato degli Stati membri; tali motori non dovrebbero essere disciplinati da nessun'altra disposizione nazionale in materia di emissioni. **Gli Stati membri che concedono l'omologazione dovrebbero adottare le necessarie misure di controllo al fine di assicurare l'identificazione dei motori prodotti nell'ambito di ciascuna omologazione UE.**

(21) Eventuali deroghe per rispondere a esigenze specifiche in relazione alle forze armate, a vincoli logistici dell'offerta, a prove sul campo di prototipi e all'uso di macchine **mobili non stradali** in atmosfera esplosiva dovrebbero essere concesse in numero limitato.

(21 bis) I motori destinati a essere esportati e a essere utilizzati dalle forze armate non dovrebbero essere soggetti ai limiti di emissione stabiliti nel presente regolamento. Tuttavia, al fine di operare una distinzione tra tali motori e quelli soggetti a tali limiti di emissione, in alcuni casi è opportuno imporre marcature.

(21 ter) Al fine di tenere conto dei vincoli logistici dell'offerta e di rendere possibile un flusso di produzione "just in time", come pure di evitare inutili costi e oneri amministrativi, a un costruttore dovrebbe essere consentito di consegnare un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico con l'approvazione dell'OEM.

(21 quater) Alcune macchine mobili non stradali operano in condizioni estreme che comportano rischi per la salute o la vita oppure sono soggette a prescrizioni tecniche molto gravose. Considerate tali circostanze particolari e il numero relativamente ridotto di motori installati su macchine mobili non stradali del genere, dovrebbero essere previste talune deroghe in merito alle prescrizioni relative ai limiti di emissione stabiliti nel presente regolamento per i motori da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva e in veicoli per la messa a mare di imbarcazioni di salvataggio.

(21 quinquies) Al fine di rendere possibili le attività relative alle prove sul campo svolte dai costruttori di motori, che sono parte integrante del processo di sviluppo del motore, dovrebbe essere consentita l'immissione temporanea sul mercato di motori non omologati UE in tale fase. Dovrebbero altresì essere possibili deroghe che permettano l'immissione temporanea sul mercato ai fini delle prove sul campo di prototipi.

(21 sexies) Al fine di tenere conto di progetti a lungo termine nel settore ferroviario che implicano onerosi investimenti, conformemente alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario è opportuno prevedere una deroga per i motori facenti parte di un progetto, avviato anteriormente alla data di applicazione del presente regolamento, che sia in una fase avanzata di sviluppo.

(21 septies) È fondamentale non ostacolare l'innovazione tecnica relativa alle prestazioni in termini di emissioni di motori per macchine mobili non stradali le cui prescrizioni non siano attualmente previste dalle esistenti procedure amministrative di omologazione. Occorre pertanto consentire talune deroghe e regole per motori comprendenti nuove tecnologie o nuove concezioni.

(21 octies) Gli OEM che fabbricano meno di 100 macchine all'anno si trovano confrontati a gravi sfide nella riprogettazione della flotta entro i termini del periodo di transizione standard. Si tratta solitamente di PMI con una capacità ingegneristica limitata e che spesso ottengono le informazioni relative ai motori di fasi future in ritardo rispetto agli altri OEM. Tale è il caso, in particolare, dei costruttori di macchine agricole, in cui le PMI che fabbricano meno di 100 unità all'anno affrontano importanti sfide strutturali nell'intraprendere la transizione verso i limiti di emissione della fase V. È pertanto opportuno accordare una proroga del piano di transizione per gli OEM che fabbricano meno di 100 unità all'anno.

(21 nonies) L'immissione sul mercato di motori destinati a sostituire i motori che sono già installati su macchine mobili non stradali e che sono conformi a limiti di emissione inferiori a quelli stabiliti nel presente regolamento dovrebbe essere permessa al fine di consentire ai costruttori di motori di soddisfare le loro obbligazioni di garanzia e di assicurare una sufficiente disponibilità di tali motori sul mercato.

(21 decies) Secondo le attuali stime, circa 150 locomotive della rete ferroviaria baltica dovranno essere sostituite tra il 2016 e il 2025. Locomotive con motori ad alta potenza adatte per la rete ferroviaria baltica a scartamento di 1520 mm non sono disponibili sul mercato dell'UE. Soluzioni su misura farebbero aumentare significativamente il costo della nuova locomotiva e dissuaderebbero gli operatori ferroviari dal rinnovare le loro flotte. Al fine di facilitare e velocizzare l'ecologizzazione del settore ferroviario negli Stati baltici e di promuovere l'uso della migliore tecnologia disponibile attualmente sul mercato, è opportuno accordare una deroga temporanea per tali locomotive della rete ferroviaria baltica.

- (22) [...] **Il presente regolamento dovrebbe stabilire** obblighi delle autorità nazionali [...] [...] **relativi alla** vigilanza del mercato [...] più specifici delle corrispondenti disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸.
- (23) Per garantire che la procedura di controllo della conformità della produzione, che costituisce uno dei pilastri del sistema di omologazione UE, sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, i costruttori dovrebbero essere sottoposti a regolari verifiche da parte dell'autorità competente designata o di un servizio tecnico designato a tal fine, in possesso delle qualifiche necessarie.
- (24) L'Unione è parte contraente dell'accordo dell'**UNECE** relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto").
- (25) Di conseguenza, **le omologazioni rilasciate ai sensi dei** regolamenti UNECE e **delle** relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, in applicazione della decisione 97/836/CE **del Consiglio**⁹, dovrebbero essere riconosciuti equivalenti alle omologazioni UE rilasciate ai sensi del presente regolamento. Alla Commissione dovrebbe essere pertanto conferito il potere di adottare atti delegati allo scopo di determinare quali regolamenti UNECE si applicheranno alle omologazioni UE.

⁸ *Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).*

⁹ **Decisione 97/836/CE del Consiglio del 27 novembre 1997 ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).**

- (26) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰.
- (27) Al fine di integrare il presente regolamento con ulteriori dettagli tecnici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti, conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardo [...] alla conformità della produzione, alla fornitura separata di un sistema di post-trattamento dei gas di scarico del motore, ai motori destinati a prove sul campo, ai motori destinati ad essere utilizzati in atmosfera pericolosa, all'equivalenza delle omologazioni **UE** di motori, alle informazioni per i costruttori di apparecchiature originali [...] e gli utilizzatori finali, [...] agli standard e alla valutazione dei servizi tecnici [...]. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti **degli Stati membri**. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (28) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni da irrogare in caso di violazione del presente regolamento e assicurarne l'esecuzione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (29) Al fine di tener conto dei progressi della tecnica e dei risultati più recenti nei settori della ricerca e dell'innovazione è opportuno individuare **le** ulteriori potenzialità di riduzione delle emissioni inquinanti dei motori installati su macchine mobili non stradali. Queste valutazioni dovrebbero essere incentrate sulle categorie di motori che rientrano per la prima volta nell'ambito di applicazione del presente regolamento e su quelle per le quali i valori limite di emissione rimangono invariati a norma del presente regolamento.

¹⁰ *Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).*

- (30) Per ragioni di chiarezza, prevedibilità, razionalità e semplificazione, nonché al fine di ridurre gli oneri a carico dei costruttori di motori e macchine **mobili non stradali**, è opportuno che il presente regolamento preveda solo un numero limitato di fasi di applicazione per l'introduzione di nuovi livelli di emissione e di nuove procedure di omologazione **UE**. Una definizione tempestiva delle prescrizioni è essenziale per lasciare un intervallo di tempo sufficiente ai costruttori per poter sviluppare, testare e realizzare soluzioni tecniche per i motori prodotti in serie e ai costruttori e alle autorità di omologazione degli Stati membri per istituire i necessari sistemi amministrativi.
- (31) La direttiva 97/68/CE è stata modificata in modo sostanziale a più riprese. Nell'interesse della chiarezza, della prevedibilità, della razionalità e della semplificazione, è opportuno sostituire **tale** direttiva [...] con un regolamento e un numero limitato di atti delegati e di esecuzione. Il ricorso a un regolamento [...] garantisce che le disposizioni [...] siano direttamente applicabili ai costruttori, alle autorità di omologazione e ai servizi tecnici e che possano essere aggiornate in modo più rapido ed efficiente, **tenendo così maggiormente** [...] conto dei progressi della tecnica.
- (32) [...] **È** opportuno **pertanto** abrogare la direttiva 97/68/CE a decorrere da[...] **una** [...] data **che** [...] consenta all'industria di disporre di tempo sufficiente per adeguarsi al[...] [...] presente regolamento e alle specifiche tecniche e alle disposizioni amministrative che saranno definite dagli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

(32 bis) La direttiva 97/68/CE non prevede una deroga per i motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva. Per tenere conto delle rigorose prescrizioni tecniche indispensabili per la [...] sicurezza operativa di tali motori, è dunque opportuno modificare la direttiva 97/68/CE al fine di consentire l'applicazione di deroghe per tali motori fino all'abrogazione della suddetta direttiva.

(32 ter) Ai fini di un'efficace e rapida applicazione del presente regolamento, è necessario migliorare lo scambio di informazioni e dati relativi alle omologazioni UE. È pertanto opportuno imporre alle autorità di omologazione di cooperare in modo efficiente tra di loro e con la Commissione, e di scambiarsi informazioni relative alle omologazioni UE tramite il sistema di informazione del mercato interno ("IMI") istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹. Per facilitare l'attuazione del presente regolamento, occorrerebbe creare un modulo IMI specificamente adattato per le macchine mobili non stradali. I costruttori e i servizi tecnici dovrebbero inoltre poter utilizzare l'IMI per lo scambio di tali dati e informazioni.

(32 quater) A norma del regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, i valori limite specifici, i metodi di prova e le prescrizioni relativi alle emissioni inquinanti stabiliti per le macchine mobili dalla direttiva 97/68/CE si applicano ai veicoli agricoli. Dopo l'abrogazione di detta direttiva si applicheranno le disposizioni del presente regolamento. È importante che la Commissione, nell'adeguare le prescrizioni sulle prestazioni ambientali dei veicoli agricoli a quelle del presente regolamento, tenga conto delle caratteristiche delle specifiche categorie di veicoli agricoli e, in particolare, del calendario delle fasi modificato per tali categorie, nonché delle relative disposizioni transitorie, e adotti, se del caso, strumenti legislativi.

(33) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di norme armonizzate circa le prescrizioni amministrative e tecniche relative ai limiti di emissione e alle procedure di omologazione UE dei motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, [...] **ma** possono **piuttosto** [...], a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

¹¹ **Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione ("regolamento IMI") (GUL 316 del 14.11.2012, pag. 1).**

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

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

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

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

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i motori **corrispondenti alle categorie** di cui all'articolo 4, **paragrafo 1**, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali [...] **e, per quanto concerne gli aspetti relativi ai limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante di tali motori, a dette macchine mobili non stradali.**
2. Il presente regolamento non si applica ai motori:
 - a) per la propulsione dei veicoli [...] **di cui all'articolo 2, paragrafo 1**, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹²; per la propulsione dei [...] **trattori** agricoli e forestali quali definiti all'articolo 3, punto ([...] **8**), del regolamento (UE) n. 167/2013 [...] ¹³;
 - b bis) per la propulsione dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio;**¹⁴

¹² *Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).*

¹³ [...]

¹⁴ **Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).**

- c) per macchine fisse;
 - d) per le navi della navigazione marittima che richiedono un valido titolo di navigazione o di sicurezza marittima;
 - e) per la propulsione, o per scopi ausiliari, di navi della navigazione interna, di potenza netta inferiore a [...] **19** kW;
 - f) per le [...] **unità** da diporto quali definite all'articolo 3, punto 1), della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵;
 - g) per gli aeromobili **quali definiti all'articolo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1321/2014**¹⁶;
 - h) per qualsiasi veicolo da diporto, ad eccezione delle motoslitte, dei veicoli fuoristrada e dei veicoli side-by-side;
 - i) per i veicoli e le macchine **utilizzati esclusivamente o destinati a essere utilizzati** esclusivamente [...] in competizioni;
- i bis) per le pompe antincendio mobili quali definite e previste dalla norma europea EN-14466;**
- j) per i modelli in scala ridotta o le riproduzioni in scala ridotta di veicoli o macchine quando questi modelli o riproduzioni hanno una potenza netta inferiore a 19 kW.

¹⁵ *Direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 90).*

¹⁶ **Regolamento (CE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1).**

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) "macchina mobile non stradale": qualsiasi macchina mobile, apparecchiatura trasportabile o veicolo, con o senza carrozzeria o ruote, non destinato al trasporto di passeggeri o merci su strada; sono comprese le macchine installate sul telaio dei veicoli destinati al trasporto di passeggeri o merci su strada;
- 2) "omologazione UE": la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di motore o una famiglia di motori ottemperano alle pertinenti disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 3) "inquinanti gassosi": **i seguenti inquinanti allo stato gassoso emessi dal motore**: il monossido di carbonio (CO), gli idrocarburi (HC) totali e gli ossidi di azoto (NO_x) comprendenti l'ossido nitrico (NO) e il biossido di azoto (NO₂) ed espressi in equivalenti di biossido di azoto (NO₂[...]);
- 3 bis) **"particolato inquinante": qualsiasi sostanza emessa dal motore e misurata in PM o PN;**
- 4) "particolato" **o [...]"PM" [...]: la massa di qualsiasi materiale presente nel gas emesso dal motore e** raccolto su un determinato materiale filtrante previa diluizione del gas [...] con aria filtrata e pulita in modo che la temperatura non superi i 325 K (52°C);
- 5) "numero di particelle" **o [...]"PN" [...]: il numero di particelle solide emesse dal motore** aventi diametro superiore a 23nm;

- 6) **"motore a combustione interna"** ("motore"): un convertitore di energia diverso da una turbina a gas [...] **progettato per trasformare l'energia chimica (entrata) in energia meccanica (uscita) mediante un processo di combustione interna**; sono compresi, **ove installati**, il sistema di controllo delle emissioni e l'interfaccia di comunicazione (hardware e messaggi) tra una o più centraline elettroniche di controllo [...] del [...] motore e qualsiasi altra centralina di controllo del gruppo propulsore o del veicolo necessaria per conformarsi ai capi II e III;
- 7) "tipo di motore": [...] **un gruppo di** motori che non differiscono per quanto riguarda le caratteristiche essenziali del motore;
- 8) "famiglia di motori": un gruppo di tipi di motore stabilito dal costruttore che, per loro concezione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico analoghe e rispettano i valori limite di emissione applicabili;
- 9) "motore capostipite": un tipo di motore selezionato all'interno di una famiglia di motori in modo che le sue caratteristiche di emissione siano rappresentative per tale famiglia;

9 bis) "motore di ricambio": un motore che:

- a) **è utilizzato esclusivamente per sostituirne uno già immesso sul mercato e installato su una macchina mobile non stradale; e**
- b) **è conforme a una fase di emissione inferiore a quella applicabile alla data di sostituzione del motore;**

9 ter) "motore in servizio": un motore impiegato secondo gli schemi, le condizioni e i carichi utili previsti dal suo normale funzionamento e utilizzato per eseguire le prove di monitoraggio delle emissioni di cui all'articolo 18;

- 10) "motore ad accensione spontanea" **o "motore AS"**: un motore che funziona in base al principio dell'accensione spontanea (**"AS"**);
- 11) "motore ad accensione comandata" **o "motore AC"**: un motore che funziona in base al principio dell'accensione comandata (**"AC"**);

- 12) "motore a doppia alimentazione": un motore progettato per funzionare contemporaneamente con un carburante liquido e un carburante gassoso; i due carburanti vengono dosati separatamente, con il quantitativo consumato di uno dei due carburanti rispetto all'altro in grado di variare a seconda del funzionamento;
- 13) "motore monocarburante": un motore che non è un motore a doppia alimentazione [...];
- 14) "carburante liquido": un carburante allo stato liquido in condizioni ambientali standard¹⁷ **(298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa)**;
- 15) "carburante gassoso": qualsiasi carburante interamente gassoso in condizioni ambientali standard **(298K, pressione ambientale assoluta 101,3 kPa)**;
- 16) "**GER** (Gas Energy Ratio - **indice energetico del gas**)": nel caso di un motore a doppia alimentazione, il rapporto tra il contenuto energetico del carburante gassoso e il contenuto energetico di entrambi i carburanti; nel caso dei motori monocarburante il GER è definito come 1 o 0 in funzione del tipo di carburante;
- 17) "motore a regime variabile": un motore che non è un motore a regime costante [...];

17 bis) "funzionamento a regime variabile": il funzionamento di un motore che non è un funzionamento a regime costante;

- 18) "motore a regime costante": un motore la cui omologazione **UE** è limitata al funzionamento a regime costante, esclusi i motori in cui la funzione di regolazione del regime costante è rimossa o disattivata; [...] può essere dotato di un regime minimo che può essere utilizzato nelle fasi di avvio o di arresto [...] **e** può essere provvisto di dispositivo regolabile su altre velocità quando il motore è spento;
- 19) "funzionamento a regime costante": il funzionamento di **un** motore con un regolatore che controlla automaticamente la richiesta dell'operatore in modo da mantenere costante il regime del motore anche se cambia il carico;

¹⁷ [...]

- 20) "motore portatile ad accensione comandata": un motore ad accensione comandata **con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW** che soddisfa almeno una delle seguenti prescrizioni:
- a) è installato su un'apparecchiatura portata dall'operatore per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
 - b) è installato su un'apparecchiatura che, per svolgere la funzione o le funzioni cui è adibita, opera in diverse posizioni, ad esempio capovolta o di lato;
 - c) deve essere installato su un'apparecchiatura la cui somma del peso a secco (motore + apparecchiatura) è inferiore a 20 kg e soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:
 - i) l'operatore sostiene oppure porta l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
 - ii) l'operatore sostiene o dirige l'apparecchiatura per tutta la durata della funzione o delle funzioni cui è adibita;
 - iii) il motore è utilizzato in un generatore o in una pompa;
- 21) [...]
- 22) "motore ausiliario": un motore [...] installato o destinato a essere installato in [...] una macchina mobile non stradale **che non produce propulsione né direttamente né indirettamente;**
- 23) "potenza netta": la potenza del motore **in kW** ottenuta al banco di prova all'estremità dell'albero a gomiti, o suo equivalente, misurata secondo il metodo di misurazione della potenza dei motori a combustione interna specificato nel regolamento UNECE n. 120 utilizzando un carburante **o una combinazione di carburanti** di riferimento di cui all'articolo 24, paragrafo 2;
- 24) "potenza di riferimento": la potenza netta [...] **utilizzata** per determinare i valori limite di emissione applicabili per il motore;

- 25) "potenza nominale netta": la potenza netta **in kW** dichiarata dal costruttore di un motore al regime di rotazione nominale;
- 26) "potenza massima netta": il valore massimo della potenza netta sulla curva di potenza a pieno carico nominale per il tipo di motore;
- 27) "regime nominale": **il regime massimo a pieno carico consentito dal regolatore e progettato dal costruttore oppure, in assenza del regolatore, il regime al quale il motore raggiunge la potenza massima netta, come indicato dal costruttore** [...];
- 28) "data di fabbricazione del motore": la data (espressa come mese e anno) in cui il motore supera il controllo finale dopo essere uscito dalla linea di produzione ed è pronto per essere consegnato o immagazzinato;
- 29) "periodo di transizione": i primi [...] **24** mesi successivi alla data di attuazione obbligatoria della fase V, di cui **all'allegato III** [...];
- 30) "motore di transizione": un motore la cui data di fabbricazione è anteriore **alla data** di immissione sul mercato dei motori di cui all'**allegato III** [...] e che soddisfa le seguenti prescrizioni:
- a) ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il ...* [...], [...]
- b) [...] **rientra in una fascia di potenza o è utilizzato o destinato a essere utilizzato in un'applicazione che non era soggetta a limiti di emissione di inquinanti e a un'omologazione** a livello dell'Unione il ...* [...];
- 31) "data di fabbricazione della macchina": **il mese e** l'anno indicati sulla marcatura regolamentare della macchina o, in assenza di una [...] marcatura [...] **regolamentare**, l'anno in cui la macchina supera il controllo finale dopo essere uscita dalla linea di produzione;

* **GU: inserire la data corrispondente al giorno precedente all'entrata in vigore del presente regolamento.**

- 32) "nave della navigazione interna": [...] **un'imbarcazione** che rientra nel campo d'applicazione della direttiva 2006/87/CE **del Parlamento europeo e del Consiglio**¹⁸;
- 33) "gruppo elettrogeno": una macchina mobile non stradale indipendente che non fa parte di un gruppo propulsore, destinata principalmente alla produzione di energia elettrica;
- 34) "macchina fissa": una macchina destinata a essere installata in modo permanente in un sito per il suo primo impiego e a non essere spostata, su strada o con altro modo di trasporto, tranne al momento della spedizione dal luogo di fabbricazione al luogo della prima installazione;
- 35) "permanentemente installata": imbullonata o altrimenti fissata in maniera efficace, in modo da non poter essere rimossa senza ricorrere a utensili o attrezzature, a una fondazione o un altro mezzo vincolante destinato a obbligare il motore a funzionare in un unico sito in un edificio, una struttura, un impianto o un'installazione;
- 36) "[...] modello in scala ridotta" **o "riproduzione in scala ridotta"**: un modello o una riproduzione di una macchina o di un veicolo fabbricato a fini ricreativi in scala più piccola rispetto all'originale;
- 37) "motoslitta": una macchina semovente destinata a viaggiare fuori strada essenzialmente sulla neve, che si muove su cingoli a contatto con la neve e utilizza uno o più sci a contatto con la neve per cambiare direzione del moto, avente una massa massima a vuoto in ordine di marcia di 454 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante[...] **e attrezzature** [...], ma esclusi gli accessori opzionali **e il conducente**);
- 38) "veicolo fuoristrada": un veicolo a motore, azionato da un motore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote con pneumatici a bassa pressione, dotato di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il solo conducente, o di un sedile sul quale si siede a cavalcioni il conducente e di un secondo sedile per al massimo un passeggero, e di un manubrio per la guida;

¹⁸ **Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).**

- 39) "veicolo side-by-side": un veicolo semovente non articolato, guidato da un operatore, destinato principalmente a viaggiare su superfici non pavimentate su quattro o più ruote, avente una massa minima a vuoto in ordine di marcia di 300 kg (compresi dotazioni standard, liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante [...] e attrezzature, ma esclusi gli accessori opzionali e il conducente) e una velocità massima di progetto di 25 km/h o superiore; concepito inoltre per il trasporto di persone e/o di merci e per tirare e spingere attrezzature e guidato servendosi di un dispositivo diverso da un manubrio; destinato a scopi ricreativi o commerciali e che non trasporta più di 6 persone, compreso il conducente, che siedono vicine su uno o più sedili diversi dai sedili sui quali ci si siede a cavalcioni;
- 40) "automotrice": un veicolo ferroviario, diverso da una locomotiva, progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per l'autopropulsione, specificamente concepito per il trasporto di merci o di passeggeri oppure per il trasporto misto merci-passeggeri;
- 41) "locomotiva": un veicolo ferroviario progettato per fornire, direttamente grazie alle proprie ruote o indirettamente grazie alle ruote di altri veicoli ferroviari, la forza motrice per l'autopropulsione e per la propulsione di altri veicoli ferroviari adibiti al trasporto di passeggeri, merci e altro materiale, senza essere concepito o destinato al trasporto di merci o passeggeri (tranne il conducente o qualsiasi altro operatore addetto alla locomotiva);
- 42) "veicolo ferroviario ausiliario": un veicolo ferroviario diverso da un'automotrice [...] o da una locomotiva [...], comprendente, ma non esclusivamente, un veicolo ferroviario progettato specificamente per effettuare lavori di manutenzione o di costruzione od operazioni di sollevamento associati ai binari ferroviari o ad altre infrastrutture ferroviarie;
- 43) "veicolo ferroviario": una [...] macchina mobile non stradale che opera esclusivamente su binari ferroviari;

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

- 44) "messa a disposizione sul mercato": la fornitura di un motore [...] **o di una macchina mobile non stradale** per la distribuzione o l'uso sul mercato dell'Unione nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;

- 45) "immissione sul mercato": la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un motore **o di una macchina mobile non stradale** [...];
- 46) "costruttore": la persona fisica o giuridica che, dinanzi all'autorità di omologazione, è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione UE o di autorizzazione del motore nonché della conformità della produzione del motore, ed è inoltre responsabile in relazione alle problematiche di vigilanza del mercato per i motori prodotti, indipendentemente dal fatto che sia direttamente coinvolta o no in tutte le fasi di progettazione e di fabbricazione del motore oggetto della procedura di omologazione **UE**;
- 47) "rappresentante del costruttore" **o "rappresentante"**: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione debitamente nominata dal costruttore, **mediante mandato scritto**, per rappresentarlo dinanzi all'autorità di omologazione o all'autorità di vigilanza del mercato e per agire per suo conto negli ambiti trattati dal presente regolamento;
- 48) "importatore": la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato un motore [...] in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dal fatto che il motore sia già installato o no su macchine **mobili non stradali**;
- 49) "distributore": la persona fisica o giuridica presente nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato un motore [...];
- 50) "operatore economico": il costruttore [...], il rappresentante del costruttore [...], l'importatore [...] o il distributore [...];
- 51) "costruttore di apparecchiature originali" **o [...] "OEM" [...]**: il costruttore di macchine mobili non stradali;

- 52) "autorità di omologazione": l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata **e notificata alla Commissione** dallo Stato membro [...], competente per:
- a) tutti gli aspetti dell'omologazione **UE** di un tipo di motore o di una famiglia di motori; [...]
 - b) la procedura di autorizzazione; [...]
 - c) il rilascio e l'eventuale revoca o rifiuto delle schede di omologazione **UE**; [...]
 - d) la funzione di referente delle autorità di omologazione di altri Stati membri; [...]
 - e) la designazione dei servizi tecnici; e [...]
 - f) l'accertamento che il costruttore rispetti i propri obblighi circa la conformità della produzione;
- 53) "servizio tecnico": un organismo o un ente che l'autorità di omologazione di uno Stato membro designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come ente per la valutazione della conformità presso il quale effettuare le valutazioni iniziali e le altre prove o ispezioni, per conto dell'autorità di omologazione; tali funzioni possono essere svolte anche dalla stessa autorità di omologazione;
- 54) "vigilanza del mercato": le attività svolte e le misure adottate dalle autorità nazionali per garantire che i motori messi a disposizione sul mercato ottemperino alle prescrizioni fissate nella pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione [...];
- 55) "autorità di vigilanza del mercato": l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale Stato;
- 56) "autorità nazionale": un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa ed è responsabile della vigilanza del mercato, dei controlli alle frontiere o dell'immissione sul mercato in uno Stato membro in relazione a motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali **o a macchine mobili non stradali sulle quali sono installati motori**;

- 57) "utilizzatore finale": la persona fisica o giuridica, diversa dal costruttore, dal costruttore di apparecchiature originali (OEM), dall'importatore o dal distributore, che è responsabile del funzionamento del motore una volta che esso è installato su una [...] macchina mobile non stradale;
- 58) [...]
- 59) [...]
- 60) [...]
- 61) [...]
- 62) "strategia di manomissione": una strategia di controllo delle emissioni che riduce l'efficacia dei dispositivi di controllo delle emissioni in condizioni ambientali o di funzionamento del motore tipiche del normale funzionamento delle macchine o estranee alle procedure di prova per l'omologazione UE;
- 63) "sistema di controllo delle emissioni": qualsiasi dispositivo, sistema o elemento progettuale che controlla o riduce le emissioni;

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

- 64) [...]
- 65) "centralina elettronica di controllo": il dispositivo elettronico del motore che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e usa i dati dai sensori del motore per controllare i parametri del motore;

- 66) "sistema di post-trattamento dei gas di scarico": il catalizzatore, il filtro antiparticolato, il sistema deNOx, il sistema combinato deNOx-filtro antiparticolato o qualsiasi altro dispositivo di riduzione delle emissioni, **ad eccezione del sistema di ricircolo dei gas di scarico [...] e dei turbocompressori**, che fa parte del sistema di controllo delle emissioni ma è installato a valle delle valvole di scarico del motore [...];
- 67) "ricircolo dei gas di scarico" **o [...] "EGR" [...]**: una tecnologia che fa parte del sistema di controllo delle emissioni e riduce le emissioni reincanalando i gas di scarico che sono stati espulsi dalla camera o dalle camere di combustione nel motore per essere miscelati con l'aria in entrata prima o durante la combustione, fatta eccezione per l'impiego della fasatura delle valvole per aumentare la quantità di gas di scarico residui nella camera o nelle camere di combustione che è miscelata con l'aria in entrata prima o durante la combustione;
- 68) "manomissione": la disattivazione, l'adattamento o la modifica del sistema di controllo delle emissioni del motore, ivi compresi eventuali software o altri elementi logici di controllo di **tale sistema**, che, intenzionalmente o meno, possa causare il deterioramento delle prestazioni del motore in materia di emissioni;
- 69) "ciclo di prova": una sequenza di punti di prova aventi ciascuno un regime e una coppia definiti da far seguire al motore in sede di prova in condizioni operative stazionarie o transitorie;
- 70) "ciclo di prova stazionario": un ciclo di prova in cui il regime e la coppia del motore sono mantenuti a un insieme limitato di valori nominalmente costanti; le prove in stato stazionario sono prove in modalità discreta o prove modali con rampe di transizione;
- 71) "ciclo di prova transitorio": un ciclo di prova con una sequenza di valori di regime e coppia normalizzati che variano secondo per secondo nel tempo;
- 72) [...]

- 73) "basamento del motore": gli spazi delimitati, nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio da condotti interni o esterni, attraverso i quali gas e vapori possono essere emessi;
- 74) "rigenerazione": l'evento durante il quale il livello delle emissioni cambia mentre il sistema di post-trattamento **dei gas di scarico** viene ripristinato secondo i parametri di progettazione, classificato come rigenerazione continua o rigenerazione periodica (non frequente);
- 75) "periodo di durabilità delle emissioni": il numero di ore utilizzato per determinare i fattori di deterioramento;
- 76) "fattori di deterioramento": la serie di fattori che esprimono il rapporto tra emissioni all'inizio e alla fine del periodo di durabilità delle emissioni;
- 77) "prova virtuale": simulazioni al computer, compresi calcoli, realizzate per dimostrare il livello di prestazioni di un motore come ausilio alla presa di decisioni senza ricorrere fisicamente all'uso di un motore.
- 78) [...]
- 79) [...]
- [...]

Categorie di motori

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

- 1) "categoria NRE" [...]:
 - a) [...] motori per macchine mobili non stradali destinate e idonee a spostarsi o a essere spostate, su strada o con altro modo di trasporto, non esclusi a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, e non inclusi in nessun'altra categoria di cui ai punti da 2) a 10) **del presente paragrafo**,
 - b) [...] motori con una potenza di riferimento inferiore a 560 kW utilizzati in sostituzione dei motori delle categorie IWP, **IWA**, RLL o RLR;
- 2) "categoria NRG" [...] **;** [...] motori con una potenza di riferimento superiore a 560 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in gruppi elettrogeni.

I motori per gruppi elettrogeni diversi da quelli che presentano le caratteristiche specificate **alla prima** [...] **frase del presente punto** sono inclusi nelle categorie NRE o NRS a seconda delle relative caratteristiche;

- 3) "categoria NRSh" [...] **;** [...] motori portatili ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 19 kW, destinati esclusivamente a essere utilizzati in macchine portatili;
- 4) "categoria NRS" [...] **;** [...] motori ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 56 kW, non inclusi nella categoria NRSh;
- 5) "categoria IWP" [...]:
 - a) [...] motori da utilizzare esclusivamente in navi della navigazione interna, per la loro propulsione **diretta o indiretta**, o destinati alla loro propulsione **diretta o indiretta**, con una potenza di riferimento pari o superiore a [...] **19** kW,

- b) [...] motori [...] utilizzati in sostituzione dei motori della categoria IWA fatto salvo il rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 23, paragrafo 8;
- 6) "categoria IWA" [...] : [...] motori **ausiliari** da utilizzare esclusivamente in navi della navigazione interna, [...] con una potenza netta superiore a [...] **19** kW;
- [...]
- 7) "categoria RLL" [...] : [...] motori da utilizzare esclusivamente in locomotive, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;
- 8) "categoria RLR" [...] : [...] motori da utilizzare esclusivamente in automotrici, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;
- 9) "categoria SMB" [...] : [...] motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in motoslitte.

I motori per motoslitte diversi da[...] **i motori ad accensione comandata** sono inclusi nella categoria NRE;

- 10) "categoria ATS" [...] : [...] motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in veicoli fuoristrada e veicoli side-by-side.

I motori per veicoli fuoristrada e veicoli side-by-side diversi da[...] **i motori ad accensione comandata** sono inclusi nella categoria NRE.

- 2.** Un motore **a regime variabile** di una particolare categoria [...] può essere utilizzato [...] in sostituzione di un motore **a regime costante** della stessa categoria [...]. I motori a regime variabile della categoria IWP utilizzati [...] **per il funzionamento** a regime costante devono inoltre [...] **conformarsi** all'articolo 23, paragrafo 7, o all'articolo 23, paragrafo 8, a seconda dei casi.

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

CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 5

Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità di omologazione [...] e le autorità di vigilanza del mercato [...] conformemente al presente regolamento. [...]
2. **Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione** [...] delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato **di cui al paragrafo 1,** [...] specific[...] **andone** il relativo nome, l'indirizzo **postale** ed [...] elettronico [...] e il settore di competenza.

La Commissione pubblica [...] un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione **sul suo sito web.**

3. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato esclusivamente di:
- a)** motori [...] provvisti di una valida omologazione UE rilasciata conformemente al presente regolamento, **già installati o meno su macchine mobili non stradali;**
[...]
 - b)** [...] macchine **mobili non stradali** su cui sono installati motori provvisti di una valida omologazione UE rilasciata conformemente al presente regolamento.
4. Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato di:
- a)** motori per motivi connessi ad aspetti di fabbricazione o di funzionamento oggetto del presente regolamento, se tali motori ne soddisfano le prescrizioni;
 - b)** **macchine mobili non stradali per motivi connessi ad aspetti relativi alle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dei motori installati su tali macchine, qualora tali motori rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento e ne soddisfino le prescrizioni.**
5. Gli Stati membri organizzano ed esercitano la vigilanza del mercato e i controlli dei motori che entrano nel mercato conformemente al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008 [...] ¹⁹.

¹⁹ [...]

Obblighi delle autorità di omologazione

1. Le autorità di omologazione si assicurano che i costruttori che chiedono un'omologazione UE [...] **rispettino il** presente regolamento.
2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni UE esclusivamente ai tipi di motore o alle famiglie di motori **che sono** conformi al [...] presente regolamento.
3. Le autorità di omologazione rendono pubblico, mediante [...] **il sistema di informazione del mercato interno istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ("IMI")**, un registro di tutti i tipi di motore e delle famiglie di motori per cui [...] omologazioni UE **sono state rilasciate, estese o revocate, o relativamente ai quali una domanda di omologazione UE è stata respinta.**

Il registro contiene [...] come minimo le seguenti informazioni:

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

a bis) marchio o marchi appartenenti al costruttore;

b) designazione [...] dei tipi di motore provvisti di omologazione UE del tipo di motore o, se del caso, della famiglia di motori;

c) categoria di motore;

d) numero di omologazione UE, compreso l'eventuale numero di estensioni; [...]

e) data di omologazione UE; e

f) il contenuto delle sezioni "Informazioni generali sul motore" e "Risultato definitivo relativo alle emissioni" del verbale di prova di cui all'articolo 21, paragrafo 9.

Obblighi delle autorità [...] di vigilanza del mercato

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

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

[...]

Obblighi generali dei costruttori

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

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

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

2. [...]
3. [...]
4. I costruttori sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione **UE** e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente o no a tutte le fasi di fabbricazione di un motore.
5. [...] **I** costruttori si assicurano che [...] le procedure necessarie a **monitorare le emissioni dei motori in servizio conformemente all'articolo 18 siano predisposte e seguite.**

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

6. Oltre alla marcatura **regolamentare** apposta sui propri motori a norma dell'articolo 31, i costruttori appongono sui motori [...] **immessi** sul mercato, oppure, ove ciò non sia possibile, [...] in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo nell'Unione presso il quale possono essere contattati.

6 bis. I costruttori forniscono all'OEM, su richiesta motivata, un duplicato della marcatura regolamentare di cui all'articolo 14 bis, paragrafo 3 bis.

7. I costruttori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità [...] al **presente** capo [...] e al capo III.
- 8. I costruttori tengono a disposizione delle autorità di omologazione, per un periodo di 10 anni dopo l'immissione sul mercato di un motore, la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 22, paragrafo 1, e, se del caso, una copia della dichiarazione di conformità di cui all'articolo 30.**
- 9. I costruttori forniscono a un'autorità nazionale una copia della scheda di omologazione UE di un motore, per il tramite dell'autorità di omologazione, su richiesta motivata. Tale scheda è redatta in una lingua che possa essere facilmente compresa dall'autorità richiedente.**
- 10.** Ai fini dell'omologazione **UE** dei motori, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione che li rappresenti nei loro rapporti con l'autorità di omologazione.
- 11. Ai fini della vigilanza del mercato, [...] i** costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano [...] un rappresentante unico stabilito nell'Unione [...], che può essere lo stesso di cui al paragrafo [...] **10** [...].

Obblighi dei costruttori in relazione ai [...] motori non conformi

1. I costruttori che ritengono o hanno motivo di credere che un loro motore immesso sul mercato non sia conforme al presente regolamento indagano immediatamente le cause della mancata conformità e stabiliscono la probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati delle loro ricerche, **i costruttori** [...] adottano misure correttive per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo o alla famiglia omologati.

[...]

I costruttori informano immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE, fornendo i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e alle eventuali misure correttive adottate.

[...]

2. [...]. **In deroga al paragrafo 1, i costruttori non sono tenuti ad adottare misure correttive in merito a un motore che non è conforme alle disposizioni del presente regolamento in conseguenza di modifiche non autorizzate dal costruttore apportate dopo che il motore è stato immesso sul mercato.**

3. [...]

4. [...]

Articolo 10

Obblighi dei rappresentanti dei costruttori [...] per la vigilanza del mercato

I [...] rappresentanti dei costruttori incaricati della vigilanza del mercato eseguono **almeno** i **seguenti** compiti **che sono** specificati nel mandato **scritto** ricevuto dal costruttore [...] [...]:

[...] **a**) [...] **garantire che** la [...] **scheda di omologazione UE e i suoi allegati** di cui all'articolo [...] **22, paragrafo 1, e, se del caso,** [...] **una copia della dichiarazione** di conformità di cui all'articolo 30, [...] possano essere [...] messi a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato di un motore;

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

[...] **c**) cooperare con le autorità di omologazione o di vigilanza del mercato, su loro richiesta, a qualsiasi azione intrapresa [...].

Obblighi generali degli importatori

1. Gli importatori immettono sul mercato solo motori conformi che hanno ottenuto l'omologazione UE.
2. Prima di immettere sul mercato un motore al quale è stata rilasciata l'omologazione UE, gli importatori si accertano che:
 - a)** [...] esistano **la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 22;**
 - b)** il motore rechi la [...] marcatura **regolamentare prescritta;** [...]
 - c)** **il motore** ottemperi alle prescrizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 6.
3. [...] **Per i dieci anni successivi all'immissione del motore sul mercato gli importatori, se del caso,** tengono a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato una copia della **dichiarazione** [...] di conformità **di cui all'articolo 30** e si assicurano che [...] **la scheda di omologazione UE e i suoi allegati di cui all'articolo 22** siano messi, su richiesta, a disposizione di tali autorità.
4. Gli importatori indicano sul motore, oppure, ove ciò non sia possibile, [...] in un documento di accompagnamento del motore, la propria ragione sociale, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e l'indirizzo presso il quale possono essere contattati.
5. Gli importatori [...] **si assicurano che il motore sia accompagnato dalle** istruzioni e informazioni [...] **di cui** all'articolo 41.
6. Gli importatori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al [...] **presente** capo [...] e al capo III.

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

Articolo 12

Obblighi degli importatori in relazione ai [...] motori non conformi

1. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore non sia conforme al [...] presente regolamento e in particolare alla sua omologazione **UE** non [...] **immettono** il motore **sul mercato** fintanto che non sia stato reso conforme.

[...] **Gli importatori** ne informano **senza ritardi ingiustificati** il costruttore, le autorità di vigilanza del mercato, nonché l'autorità di omologazione che **ne** ha rilasciato l'[...] omologazione **UE**.

2. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore da loro immesso sul mercato non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento indagano immediatamente le cause della mancata conformità e stabiliscono la probabilità che essa si verifichi.

Sulla base dei risultati delle loro ricerche **gli importatori** [...] adottano misure correttive **e ne informano il costruttore** per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo o alla famiglia omologati.

[...]

3. [...]

Obblighi generali dei distributori

1. Quando mettono un motore a disposizione sul mercato, i distributori applicano scrupolosamente le prescrizioni del presente regolamento.
2. Prima di metterlo a disposizione sul mercato, i distributori verificano che:
 - a) il motore rechi la marcatura regolamentare prescritta **di cui all'articolo 31** [...] [...]
 - b) [...] le istruzioni e [...] informazioni **prescritte** [...] **di cui all'articolo 41** siano disponibili in una lingua che possa essere facilmente compresa dal costruttore di apparecchiature originali; [...]
 - c) **se del caso**, l'importatore [...] abbia[...] rispettato [...] l'articolo 11, paragrafi 2 e 4; [...]
 - d) **il costruttore abbia rispettato l'articolo 8, paragrafo 6 e l'articolo 31, paragrafi 1 e 2.**
3. I distributori si assicurano che, allorché un motore è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non ne compromettano la conformità al [...] **presente** capo [...] e al capo III.
4. **I distributori si assicurano, su richiesta motivata, che il costruttore fornisca all'autorità nazionale richiedente le informazioni di cui all'articolo 8, paragrafo 8, o che l'importatore fornisca a tale autorità le informazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 3.**

Obblighi dei distributori in relazione ai [...] motori non conformi

1. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore non sia conforme al [...] presente regolamento non [...] **mettono il motore a disposizione sul mercato** [...] fintanto che non sia stato reso conforme.
2. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore che hanno [...] **nesso a disposizione sul mercato** non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento ne informano il costruttore o il suo rappresentante per garantire che siano adottate le misure correttive necessarie per rendere conformi i motori in produzione al tipo o alla famiglia omologati, conformemente all'articolo 9 [...] o all'articolo 12 [...].
3. [...]

Articolo 14 bis

Obblighi specifici degli OEM in relazione all'installazione dei motori

1. **Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori ai quali è stata rilasciata l'omologazione UE conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 2, e in modo da non incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni gassose e di particolato.**
2. **Gli OEM che non seguono le istruzioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo o che modificano un motore nel corso della sua installazione su una macchina mobile non stradale in modo da incidere negativamente sulle prestazioni del motore per quanto concerne le sue emissioni gassose e di particolato sono considerati costruttori ai fini del presente regolamento e, in particolare, sono soggetti agli obblighi stabiliti agli articoli 8 e 9.**

- 3. Gli OEM installano su macchine mobili non stradali motori ai quali è stata rilasciata l'omologazione UE solo in conformità dell'utilizzo esclusivo stabilito all'articolo 4;**
- 3 bis. Qualora la marcatura regolamentare del motore di cui all'articolo 31 non sia visibile senza rimuovere delle parti, l'OEM appone in maniera visibile sulla macchina mobile non stradale un duplicato della marcatura di cui all'articolo 31, fornito dal costruttore del motore.**
- 4. Qualora un motore sia consegnato a un OEM separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico, conformemente all'articolo 32, paragrafo 2, l'OEM, se del caso, fornisce al costruttore le informazioni relative all'assemblaggio del motore e del suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.**

Articolo 15

[...] Applicazione degli obblighi dei costruttori [...] agli importatori e ai distributori

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

Identificazione degli operatori economici

Gli operatori economici **e i produttori di apparecchiature originali individuano** e comunicano, su richiesta, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di immissione sul mercato il nominativo di:

- a) qualsiasi operatore economico che abbia fornito loro un motore;
- b) qualsiasi operatore economico **o, se individuabile, produttore di apparecchiature originali** cui essi abbiano fornito un motore.

CAPO III

PRESCRIZIONI FONDAMENTALI

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

1. I costruttori si assicurano che i tipi di motore e le famiglie di motori siano progettati, fabbricati e assemblati in modo tale da rispettare le prescrizioni di cui al capo II e al **presente** capo [...].
2. I tipi di motore e le famiglie di motori non superano, a decorrere dalla data di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III, i valori limite delle emissioni di gas di scarico designati come "fase V" stabiliti nell'allegato II.

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

- a)** soddisfano i valori limite di emissione più rigorosi;
 - b)** sono sottoposti a prova servendosi dei cicli di prova che corrispondono ai valori limite di emissione più rigorosi;
 - c)** sono subordinati alla prima delle date applicabili ai fini dell'omologazione **UE** e dell'immissione sul mercato di cui all'allegato III.
3. Le emissioni dei gas di scarico dei tipi di motore e delle famiglie di motori sono misurate sulla base dei cicli di prova di cui all'articolo 23 e conformemente alle disposizioni sullo svolgimento delle prove e delle misurazioni di cui all'articolo 24.
4. I tipi di motore e le famiglie di motori sono progettati [...] **e muniti di strategie di controllo delle emissioni in modo da prevenire per quanto possibile eventuali manomissioni. È proibito l'impiego di strategie di manomissione.**
5. La Commissione [...] adotta atti [...] **di esecuzione** [...] **che stabiliscono le** specifiche tecniche dettagliate relative ai parametri utilizzati per la definizione dei [...] **tipi di motore e delle** famiglie di motori, **compresi i relativi modi di funzionamento**, e [...] le norme tecniche dettagliate antimissioni, come specificato al paragrafo 4. Tali atti [...] **di esecuzione** sono adottati **secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2**, entro il [31 dicembre 2016].

Monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio

1. **Per i tipi di motore o le famiglie di motori omologati a norma del presente regolamento,** le emissioni di inquinanti gassosi [...] sono monitorate sottoponendo a prova i motori **in servizio** installati su macchine mobili non stradali impiegate in cicli di funzionamento normale. Tali prove sono eseguite, **sotto la responsabilità del costruttore,** su motori che sono stati correttamente sottoposti a manutenzione e ottemperano alle disposizioni relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati per le diverse categorie di motori.

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

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

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare [...] **mediante** atti **di esecuzione** [...] le modalità dettagliate relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati di cui al paragrafo 1. Tali [...] **atti di esecuzione** sono adottati **secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2,** entro il [31 dicembre 2016].

CAPO IV

PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 19

Domanda di omologazione UE

1. I costruttori presentano una domanda di omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori all'autorità di omologazione di uno Stato membro. La domanda è accompagnata dalla documentazione informativa di cui all'articolo 20.

È presentata una domanda distinta per ogni tipo di motore o famiglia di motori da omologare.

Per un determinato tipo di motore o, ove applicabile, una determinata famiglia di motori si presenta una sola domanda e a un solo Stato membro.

2. Il motore conforme al tipo di motore o, nel caso di una famiglia di motori, alle caratteristiche del motore capostipite descritte nella documentazione informativa è messo a disposizione del servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove di omologazione **UE**.
3. Nel caso di una domanda di omologazione UE di una famiglia di motori, se l'autorità di omologazione stabilisce che, riguardo al motore capostipite scelto di cui al paragrafo 2 **del presente articolo**, la domanda trasmessa non rappresenta perfettamente la famiglia di motori descritta nella documentazione informativa **di cui all'articolo 20**, viene presentato per l'omologazione **UE** un motore capostipite alternativo e, se necessario, un motore capostipite supplementare considerato rappresentativo della famiglia di motori dall'autorità di omologazione.

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

4. [...]

Articolo 20

Documentazione informativa

1. Il richiedente trasmette all'autorità di omologazione una documentazione informativa.
2. [...] **L**a documentazione informativa [...] comprende [...]:
 - a) una scheda informativa, **compreso un elenco di carburanti di riferimento e, ove richiesto dal costruttore del motore, altri carburanti specificati in conformità dell'articolo 24, paragrafo 2, e descritti in conformità dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 24, paragrafo 4;**
 - b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti in relazione al **tipo di motore o, ove applicabile, al motore capostipite;**
 - c) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nel contesto della procedura di presentazione di una domanda **di omologazione UE.**
3. La documentazione informativa può essere trasmessa in formato cartaceo o in un formato elettronico accettato dal servizio tecnico e dall'autorità di omologazione.
4. Alla Commissione è conferito il potere di stabilire il modello della scheda informativa e della documentazione informativa per mezzo di atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

CAPO V

ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 21

Disposizioni generali

1. L'autorità di omologazione cui perviene la domanda rilascia l'omologazione UE a tutti i tipi di motore o a tutte le famiglie di motori conformi:
 - a) ai dati contenuti nella documentazione informativa;
 - b) alle prescrizioni del presente regolamento;
 - c) alle modalità di produzione di cui all'articolo 25.
2. Le autorità di omologazione non impongono alcun ulteriore requisito di omologazione **UE** riguardo alle emissioni di gas di scarico per le macchine mobili non stradali sulle quali sia installato un motore, nel caso in cui il motore soddisfi le prescrizioni specificate nel presente regolamento.
3. **Dopo le date per l'omologazione UE dei motori di cui all'allegato III per ciascuna sottocategoria di motori, [...]**le autorità di omologazione non rilasciano l'omologazione UE a un tipo di motore o a una famiglia di motori che non soddisfano le prescrizioni di cui al presente regolamento[...].
4. Le schede di omologazione UE sono numerate secondo un sistema armonizzato stabilito dalla Commissione per mezzo di atti di esecuzione.

5. **Mediante l'IMI** [...] l'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro:

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

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

- b) [...] **trasmette, entro un mese dal ricevimento della richiesta da parte dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, una copia della scheda di omologazione UE del tipo di motore o della famiglia di motori, se tale scheda esiste, unitamente al fascicolo di omologazione di cui al paragrafo 9 per ciascun tipo di motore o ciascuna famiglia di motori per i quali ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione;**

c) [...]

[...]

6. [...]

7. [...]
8. [...]
9. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, [...]**il verbale** di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni ("**il fascicolo di omologazione**").

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

L'autorità di omologazione tiene a disposizione le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione per un periodo di [...] **almeno 25** anni dopo la fine della validità dell'omologazione UE in parola.

10. Alla Commissione è conferito il potere di adottare per mezzo di atti di esecuzione:
 - a) il metodo di creazione del sistema di numerazione armonizzato di cui al paragrafo 4;
 - b) il formato unico del [...] **verbale di prova** da compilare per ciascun tipo di motore o, **ove applicabile**, famiglia di motori cui l'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro ha rilasciato l'omologazione UE, di cui al paragrafo 5, lettera a);
 - c) **i modelli e la struttura dei dati** per [...] **lo scambio di dati** di cui al paragrafo 5 [...].

d) [...]

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

Articolo 22

Disposizioni particolari riguardanti la scheda di omologazione UE

1. La scheda di omologazione UE comprende i seguenti allegati:
 - a) fascicolo di omologazione di cui all'articolo 21, paragrafo 9;
[...]
 - c) **ove applicabile**, il nome o i nomi e lo specimen di firma della persona o delle persone autorizzate a firmare [...] **le dichiarazioni** di conformità e un'[...] **indicazione** relativa alla posizione rivestita nell'impresa.
2. La Commissione elabora un modello di scheda di omologazione UE.
3. Per ogni tipo di motore **o famiglia di motori omologati** l'autorità di omologazione:
 - a) completa tutte le pertinenti parti della scheda di omologazione UE [...] **e allega il verbale di prova** [...];
 - b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;
 - c) rilascia senza indugio al richiedente la scheda compilata, completa degli allegati.

4. Se nel caso di un'omologazione UE sono state imposte, conformemente all'articolo 33, restrizioni alla sua validità o si è derogato a talune disposizioni del presente regolamento, la scheda di omologazione UE specifica tali restrizioni o deroghe.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello della scheda di omologazione UE [...]. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

Articolo 23

Prove prescritte per l'omologazione UE

1. La conformità alle prescrizioni tecniche specificate nel presente regolamento è dimostrata attraverso prove adeguate, eseguite da servizi tecnici designati.

Le procedure [...] di misurazione e di prova e le attrezzature e gli strumenti specifici prescritti per eseguire dette prove sono precisati all'articolo 24.

2. Il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di motori richiesto dai pertinenti atti **di esecuzione** [...] per lo svolgimento delle prove prescritte.
3. Le prove prescritte sono eseguite su motori rappresentativi del tipo **di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori** da omologare.

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

4. Ai fini dell'esecuzione delle prove di omologazione UE, i cicli applicabili sono specificati nell'allegato IV. I cicli di prova applicabili a ciascun tipo di motore incluso nell'omologazione UE sono indicati nella scheda informativa di omologazione UE.
5. Il motore [...] **rappresentativo del tipo di motore o, ove applicabile, del motore capostipite della famiglia di motori** è testato su un dinamometro servendosi del ciclo di prova [...] **in regime stazionario non stradale** applicabile individuato nelle tabelle da IV-1 a IV-10 dell'allegato IV. A scelta del costruttore, tale prova può essere eseguita utilizzando il metodo di prova in modalità discreta o con rampe di transizione. Tranne nei casi di cui ai paragrafi 7 e 8, un motore a regime variabile di una particolare categoria utilizzato in [...] **funzionamento** a regime costante della stessa categoria non necessita di essere sottoposto a prova usando il ciclo di prova stazionario a regime costante applicabile.
6. Nel caso di un motore a regime costante provvisto di dispositivo regolabile su altre velocità, le prescrizioni del paragrafo 5 sono soddisfatte ad ogni regime costante applicabile e la scheda informativa di omologazione UE indica le velocità che si applicano per ciascun tipo di motore.
7. Nel caso di un motore di categoria IWP destinato a essere utilizzato per entrambi [...] **i funzionamenti** a regime variabile e a regime costante, le prescrizioni del paragrafo 5 sono soddisfatte separatamente per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile e la scheda informativa di omologazione UE indica ciascun ciclo di prova stazionario per il quale tale prescrizione è soddisfatta.
8. Nel caso di un motore di categoria IWP [...] destinato ad essere utilizzato in sostituzione di un motore della categoria IWA conformemente all'articolo 4, [...] **paragrafo 2**, le prescrizioni del paragrafo 5 sono soddisfatte separatamente per ciascun ciclo di prova stazionario applicabile stabilito in entrambe le tabelle IV-5 e IV-6 dell'allegato IV e la scheda informativa di omologazione UE indica ciascun ciclo di prova stazionario per il quale tale prescrizione è soddisfatta.

9. Fatta eccezione per i motori omologati ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 4, i motori a regime variabile della categoria NRE con una potenza netta pari o superiore a 19 kW ma non superiore a 560 kW, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5 **del presente articolo**, sono testati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-11 dell'allegato IV.
10. I motori delle sottocategorie NRS-v-2b e NRS-v-3 con una velocità massima pari o inferiore a 3 400 giri al minuto, oltre a soddisfare le prescrizioni di cui al paragrafo 5, sono testati su un dinamometro utilizzando il ciclo di prova transitorio di cui alla tabella IV-12 dell'allegato IV.
11. **Al fine di garantire l'applicazione uniforme degli obblighi stabiliti nel presente articolo** [...] la Commissione [...] adotta [...]atti **di esecuzione** [...] riguardo alle specifiche tecniche dettagliate e alle caratteristiche dei cicli di prova stazionari e transitori di cui al presente articolo, **compreso il relativo metodo per determinare le regolazioni di carico e velocità del motore**. Tali atti [...] **di esecuzione** sono adottati **secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2**, entro il [31 dicembre 2016].
12. [...]

Esecuzione delle misurazioni e delle prove per l'omologazione UE

1. [...]

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

- a) ove richiesto dal paragrafo 3 e non ancora incluso nella misurazione di laboratorio, le emissioni di gas dal basamento;**
- b) ove richiesto dal paragrafo 3, e nel caso in cui il motore comprenda un sistema di post-trattamento di rigenerazione, eventuali coefficienti di aggiustamento necessari;**
- c) per tutti i motori, i fattori di deterioramento appropriati ai periodi di durabilità delle emissioni specificati nell'allegato V.**

2. Un tipo di motore o una famiglia di motori soddisfano i limiti di emissione stabiliti dal presente regolamento [...] **utilizzando** [...] i **seguenti** carburanti di riferimento o combinazioni di carburanti **appropriati** [...]:

- a)** diesel;
- b)** benzina;
- c)** miscela benzina/gasolio per i motori a due tempi ad accensione comandata;
- d)** gas naturale/biometano;
- e)** gas di petrolio liquefatti (GPL);
- f)** etanolo.

Se richiesto dal costruttore del motore nella domanda di omologazione UE in conformità dell'articolo 19 e se specificato nella documentazione informativa di cui all'articolo 20, il tipo di motore o la famiglia di motori rispettano inoltre i limiti di emissione dei gas di scarico stabiliti nel presente regolamento per altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati.

3. Per l'esecuzione delle prove e delle misurazioni, devono essere soddisfatte le prescrizioni tecniche per quanto riguarda [...]:
- a) apparecchi e procedure per l'esecuzione delle prove;
 - b) apparecchi e procedure per la misurazione delle emissioni e il campionamento;
 - c) metodi di valutazione dei dati e calcoli;
 - d) metodo per la determinazione dei fattori di deterioramento;
 - e) per i motori delle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, **SMB, ATS** che rispettano i limiti di emissioni della "fase V" [...] **specificati** nell'allegato II:
 - i) metodo di contabilizzazione delle emissioni di gas dal basamento;
 - ii) metodo di **determinazione e** contabilizzazione della rigenerazione **continua e** non frequente dei sistemi di post-trattamento;
 - f) per i motori a controllo elettronico delle categorie NRE, NRG, IWP, IWA, RLL e RLR che rispettano i limiti di emissioni della "fase V" [...] **specificati** nell'allegato II e che utilizzano il controllo elettronico per determinare sia la quantità sia i tempi di iniezione del carburante o che utilizzano il controllo elettronico per attivare, disattivare o modulare il sistema di controllo delle emissioni usato per ridurre gli NOx:
 - i) prescrizioni tecniche [...] **relative alle** strategie di controllo delle emissioni, compresa la documentazione necessaria per dimostrare tali strategie;
 - ii) prescrizioni tecniche [...] **relative alle** misure di controllo degli NOx, compreso il metodo di dimostrazione di tali prescrizioni tecniche;

- iii) prescrizioni tecniche [...] **relative alla** superficie associata al pertinente ciclo [...] **in regime stazionario non stradale** in cui [...] sia **controllato** [...] l'ammontare **di cui** le emissioni sono autorizzate a superare [...] **i limiti di emissione stabiliti nell'allegato II**;
- iv) selezione da parte del servizio tecnico di ulteriori punti di misurazione all'interno della superficie di controllo durante la prova al banco.

4. **Al fine di garantire l'applicazione uniforme degli obblighi di cui al presente articolo,**

[...]la Commissione [...] adotta [...] atti **di esecuzione** [...] riguardo:

- a) alla metodologia per adeguare i risultati delle prove di laboratorio delle emissioni al fine di includere i fattori di deterioramento di cui al paragrafo 1;
- b) alle caratteristiche tecniche dei carburanti di riferimento di cui al [...] paragrafo **2 [...]** e, **ove applicabile, alle prescrizioni per la descrizione di altri carburanti, miscele di carburanti o emulsioni di carburanti specificati**;
- c) alle prescrizioni tecniche dettagliate e alle caratteristiche per l'esecuzione delle misurazioni e delle prove di cui al paragrafo 3;
- d) al metodo per la misurazione del numero di particelle, tenendo conto delle specifiche previste nella serie 06 del regolamento UNECE n. 49;
- e) alle prescrizioni tecniche dettagliate per le prove su motori alimentati interamente o parzialmente a gas di cui all'allegato II.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2.

Conformità delle modalità di produzione

1. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che siano state predisposte modalità atte a garantire la conformità dei motori in produzione al tipo omologato relativamente alle prescrizioni del presente regolamento.
2. L'autorità di omologazione che rilascia l'omologazione UE [...] adotta le misure necessarie ad accertare che [...] **le dichiarazioni** di conformità rilasciate dal costruttore siano conformi [...] all'articolo 30. [...]
3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, in relazione a tale omologazione **UE**, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le modalità di cui [...] al paragrafo 1 [...] del presente articolo siano tuttora adeguate a garantire che i motori in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato e che [...] **le dichiarazioni** di conformità, **ove applicabile**, continuino a ottemperare [...] all'articolo 30.
4. Per accertare che un motore sia conforme al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE può effettuare, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi i suoi impianti di produzione, tutti i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.
5. Se un'autorità che ha rilasciato un'omologazione UE accerta che le modalità di cui [...] al paragrafo 1 [...] del presente articolo non sono applicate, divergono in misura significativa dalle modalità e dai piani di controllo convenuti, hanno cessato di essere applicate o non sono più ritenute adeguate, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura per la conformità della produzione sia seguita correttamente oppure revoca l'omologazione UE.

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

CAPO VI

MODIFICHE E VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI UE

Articolo 26

Disposizioni generali

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

In questo caso [...] **l'** tale autorità di omologazione decide quale tra le procedure stabilite all'articolo 27 occorre seguire.

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

2. La domanda di modifica di un'omologazione UE è presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE originaria.
3. Se l'autorità di omologazione ritiene che, per apportare una modifica, sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, ne informa il costruttore.

Le procedure di cui all'articolo 27 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni dell'omologazione UE continuano a essere soddisfatte.

Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE

1. [...] **Qualora** i dati contenuti nel fascicolo di omologazione **siano** cambiati senza che sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, la modifica è [...] **definita** una "revisione" .

In tal caso, l'autorità di omologazione [...] **mette a punto** le pagine del fascicolo di omologazione debitamente rivedute, indicando chiaramente su ciascuna pagina modificata la natura della modifica e la data del [...] **la revisione, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione, senza ritardi ingiustificati**. È considerata conforme a questa prescrizione una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.

2. [...] **Qualsiasi** modifica **di cui al paragrafo 1** è [...] **definita** una "estensione" [...] **qualora** i dati registrati nel fascicolo di omologazione **siano** cambiati e si verific**hi** uno dei casi seguenti:

- a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;
- b) le informazioni contenute nella scheda di omologazione UE, ad eccezione dei suoi allegati, sono cambiate;
- c) al tipo di motore o alla famiglia di motori omologati si applicano nuove prescrizioni specificate **nel presente regolamento o nei suoi** [...] atti delegati **o di esecuzione** [...].

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

3. Ogni volta che sono [...] **messe a punto** pagine modificate o versioni consolidate e aggiornate, è modificato di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione annesso alla scheda di omologazione **UE**, indicando la data dell'estensione o della revisione più recenti o del più recente consolidamento della versione aggiornata.
4. Non è richiesta la modifica dell'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori se le nuove prescrizioni di cui al paragrafo 2, lettera c), sono irrilevanti dal punto di vista tecnico per quel tipo di motore o famiglia di motori riguardo alle prestazioni in termini di emissioni.

Articolo 28

Rilascio e notifica di modifiche

1. In caso di estensione **di un'omologazione UE**, [...] **l'autorità di omologazione rilascia al richiedente, senza ritardi ingiustificati**, la scheda di omologazione UE **aggiornata di cui all'articolo 27, paragrafo 2, compresi** i suoi allegati e l'indice del fascicolo di omologazione [...].
2. In caso di revisione **di un'omologazione UE**, l'autorità di omologazione rilascia [...] **senza ritardi ingiustificati** al richiedente, a seconda dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione, **di cui all'articolo 27, paragrafo 1, secondo comma**.
3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, **mediante l'IMI**, tutte le modifiche delle omologazioni UE secondo le procedure di cui all'articolo 21.

[...] **Validità dell'omologazione UE**

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.
2. La validità dell'omologazione UE di un motore cessa nei casi seguenti:
 - a) **qualora** nuove prescrizioni applicabili al tipo di motore **o, se del caso, alla famiglia di motori** omologati diventino obbligatorie per l'**immissione** [...] sul mercato e non **sia** possibile aggiornare di conseguenza l'omologazione UE;
 - b) **qualora** la produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati cessi in modo definitivo e volontario;
 - c) **qualora** la validità dell'omologazione **UE** scada a causa di una restrizione conformemente all'articolo 33, paragrafo 6;
 - d) **qualora** l'omologazione **UE sia** stata revocata in applicazione dell'articolo 25, paragrafo 5, dell'articolo 37, paragrafo 1, o dell'articolo 38, paragrafo 3.
3. Qualora **un'omologazione UE di una famiglia di motori non sia più valida per quanto concerne** soltanto un tipo di motore all'interno di una famiglia di motori [...], l'omologazione UE della famiglia di motori in questione perde validità limitatamente a tale specifico tipo di motore.
4. Qua[...]**lora** la produzione di un determinato tipo di motore **o, se del caso, di una famiglia di motori** cessi definitivamente, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tale **tipo di motore o famiglia di motori**.

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

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

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

La comunicazione di cui al secondo comma precisa, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultimo motore prodotto.

6. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 4 e 5 **del presente articolo** si considerano soddisfatte con il caricamento delle pertinenti informazioni sul[...] **sistema IMI** [...].

CAPO VII

[...] DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ E MARCATURA

Articolo 30

[...] Dichiarazione di conformità

1. Il costruttore, nella sua veste di titolare di un'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori, munisce [...] di un[...] **la dichiarazione** di conformità ("**dichiarazione di conformità**") da esso rilasciata **i motori che sono immessi sul mercato sulla base di:**[...]
 - a) **una deroga di cui all'articolo 32, paragrafi 1, 3, 4, 4 bis, 4 ter, 4 quater, 4 quinquies o di cui all'articolo 33, paragrafo 4; oppure**
 - b) **una disposizione transitoria di cui all'articolo 57, paragrafo [...] 10.**

Tale [...] **dichiarazione indica le caratteristiche e restrizioni particolari che si applicano al motore ed** è rilasciata gratuitamente insieme al motore e accompagna la macchina **mobile non stradale** su cui è installato tale motore. Il rilascio della **la dichiarazione** [...] non [...] è subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore. **La dichiarazione di conformità può altresì essere rilasciata sotto forma di un file elettronico sicuro.**

Per un periodo di dieci anni dalla data di fabbricazione del motore, il suo costruttore rilascia, su richiesta dell'**utilizzatore finale** [...] del motore, un duplicato del[...] **la dichiarazione** di conformità contro pagamento di un [...] **importo** non superiore al costo del rilascio. Su ogni duplicato del[...] **la dichiarazione di conformità** è chiaramente visibile la scritta "duplicato".

2. [...]
3. [...] **La dichiarazione** di conformità è redatta in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione. Ogni Stato membro può chiedere **al costruttore del motore** che [...] **la dichiarazione** di conformità sia tradotta nella propria o nelle proprie lingue ufficiali.
4. La persona o le persone autorizzate a firmare [...] **le dichiarazioni** di conformità **appartengono** [...] **all'organizzazione del costruttore** e sono debitamente autorizzate dalla direzione **di tale organizzazione** a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la fabbricazione o la conformità della produzione del motore.
5. [...] **La dichiarazione** di conformità è compilata in ogni sua parte e non prevede restrizioni all'uso del motore che non siano contemplate nel presente regolamento [...].
6. [...]
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello del[...]**la dichiarazione** di conformità, comprese le caratteristiche [...] [...] per evitare contraffazioni **e per la verifica del file elettronico sicuro**. A tal fine, gli atti di esecuzione specificano le caratteristiche di sicurezza [...] **utilizzate** per proteggere la [...] **dichiarazione di conformità**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

Marcatura regolamentare dei motori

1. Il costruttore [...] appone una marcatura **regolamentare** su ogni motore fabbricato in conformità al tipo omologato (**"la marcatura regolamentare"**).
2. [...]
3. [...] **Ove applicabile, la marcatura regolamentare include quanto segue:**
 - a) **per i motori di transizione immessi sul mercato conformemente all'articolo 57, paragrafo 8, una marcatura supplementare con la dicitura "Motore di transizione" o, in alternativa, l'indicazione della data di fabbricazione del motore;**
 - b) **per i motori di ricambio immessi sul mercato conformemente all'articolo 57, paragrafo 9, lettera a), la dicitura "Motore di ricambio";**
 - c) **per i motori immessi sul mercato conformemente all'articolo 32, paragrafo 1, la dicitura "Per uso esclusivo delle forze armate";**
 - d) **per i motori immessi temporaneamente sul mercato conformemente all'articolo 32, paragrafo 3, la dicitura "Motore di prova – solo per uso temporaneo";**
 - e) **per i motori immessi sul mercato conformemente all'articolo 32, paragrafo 4, la dicitura "Da utilizzare esclusivamente in macchine ATEX";**
 - e bis) **per i motori immessi sul mercato conformemente all'articolo 32, paragrafo 4 bis, la dicitura "Da utilizzare esclusivamente nelle macchine per la messa a mare di imbarcazioni di salvataggio";**

f) per i motori destinati a essere esportati in paesi terzi conformemente all'articolo 32, paragrafo -1, che sono:

- fabbricati nell'Unione, o

- fabbricati al di fuori dell'Unione e installati su macchine mobili non stradali nell'Unione,

la dicitura "Da non utilizzare nell'UE in macchine a norma del regolamento ... [*]".

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello per la marcatura **regolamentare** [...], comprese le informazioni essenziali obbligatorie **necessarie quando il motore esce dalla linea di produzione, le informazioni essenziali obbligatorie necessarie quando il motore è immesso sul mercato e, se del caso, le informazioni supplementari di cui al paragrafo 3 del presente articolo.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].
5. [...]

[*] **GU: inserire il numero del presente regolamento.**

Articolo 31 bis

Marcatura temporanea dei motori

1. Il costruttore appone una marcatura temporanea su ogni motore fabbricato in conformità al tipo omologato che è immesso sul mercato sulla base delle deroghe di cui all'articolo 32, paragrafo 2.
2. Un motore che è consegnato a un costruttore di motori e che, in tale fase, non è in conformità al tipo omologato reca soltanto una marcatura temporanea.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello per le marcature temporanee di cui ai paragrafi 1 e 2, comprese le informazioni essenziali obbligatorie in esse contenute. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

CAPO VIII

DEROGHE

Articolo 32

Deroghe generali

- 1. Fatta eccezione per l'articolo 31, paragrafo 3, lettera f), i motori destinati a essere esportati in paesi terzi non sono soggetti al presente regolamento.**

1. [...] **Fatta eccezione per l'articolo 31, paragrafo 3, lettera c), i motori destinati a essere utilizzati dalle forze armate non sono soggetti al presente regolamento. Ai fini del presente paragrafo, i servizi antincendio, i servizi di difesa civile, le forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e i servizi medici di emergenza non sono considerati parte delle forze armate.**

2. Fatto salv[...] **o l'articolo 31 e con l'approvazione dell'OEM**, un costruttore può consegnare a [...] **tale** OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.

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

4. In deroga all[...]articolo 17, paragrafo 2, **e all'articolo 21, paragrafo 3**, gli Stati membri **rilasciano** l'omologazione UE e **autorizzano** l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione [...] **gassosa e di particolato per i motori per uso speciale** stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su [...] **macchine mobili non stradali** da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, quale definita [...] **nell'articolo 2, punto 5), della** direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰. [...]
- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]

4 bis. In deroga all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 21, paragrafo 3, gli Stati possono, su richiesta, rilasciare l'omologazione UE e autorizzare l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione gassosa e di particolato per i motori per uso speciale stabiliti nell'allegato VI, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su macchine mobili non stradali utilizzate esclusivamente per la messa a mare e per il recupero di imbarcazioni di salvataggio da parte di un servizio di soccorso nazionale.

4 [...]ter. Per i motori corrispondenti alle categorie RLL o RLR, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori che ottemperano ai più recenti limiti di emissione applicabili nella legislazione pertinente applicabile il ...*, a condizione che:

²⁰ *Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva [...]* (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 309).

* **GU: inserire la data corrispondente al giorno precedente all'entrata in vigore del presente regolamento.**

- a) tali motori facciano parte di un progetto che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sia in fase avanzata di sviluppo, quale definito dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario; e
- b) l'uso di motori in conformità con i limiti di emissione applicabili stabiliti nelle tabelle II-7 o II-8 comporti costi sproporzionati.

Entro un anno dalla pubblicazione del presente regolamento, ciascuno Stato membro comunica alla Commissione l'elenco di tali progetti.

4 quater. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 17, paragrafo 2, per i motori corrispondenti alle categorie RLL o RLR e immessi sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011 o anteriormente a tale data, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori di ricambio, se l'autorità di omologazione dello Stato membro, previo esame, riconosce e approva che l'installazione di un motore in conformità con i limiti di emissione applicabili stabiliti nell'allegato II, tabelle II-7 e II-8 comporterebbe significative difficoltà tecniche. In questo caso, il motore di ricambio rispetta i limiti di emissione che avrebbe dovuto soddisfare per l'immissione sul mercato dell'Unione il 31 dicembre 2011, o limiti di emissione più rigorosi.

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

4 quinquies. In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 17, paragrafo 2, gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato di motori di ricambio delle categorie NRE, NRG o NRS con una potenza di riferimento superiore o uguale a 19 kW che rispettano i limiti di emissione originariamente imposti al motore da sostituire al momento dell'immissione sul mercato dell'Unione, o limiti di emissione più rigorosi.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle specifiche tecniche dettagliate e alle condizioni relative:
- a) alla consegna da parte di un costruttore a un OEM di un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico, come specificato al paragrafo 2 **del presente articolo**;
 - b) all'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE **ai sensi del presente regolamento**, come specificato al paragrafo 3 **del presente articolo**;
 - c) all'omologazione UE e all'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione **gassosa e di particolato** [...] **per i motori per uso speciale** stabiliti nell'allegato VI, come specificato ai paragrafi 4 e 4 bis **del presente articolo**.

Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

Articolo 33

Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni

1. Il costruttore può chiedere l'omologazione **UE** di un tipo di motore o di una famiglia di motori comprendenti nuove tecnologie o nuove concezioni che sono incompatibili con una o più prescrizioni del presente regolamento.
2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione **UE** di cui al paragrafo 1 se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
 - a) la domanda specifica i motivi per cui le **nuove** tecnologie o le **nuove** concezioni [...] rendono il tipo di motore o la famiglia di motori incompatibili con una o più prescrizioni del presente regolamento;

- b) la domanda descrive le implicazioni per l'ambiente della nuova tecnologia **o della nuova concezione** e le misure adottate per garantire un livello di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello previsto dalle prescrizioni alle quali si chiede di derogare;
 - c) sono presentati descrizioni e risultati delle prove in grado di dimostrare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.
3. Il rilascio di siffatte omologazioni **UE** [...] **di cui al paragrafo 1** è subordinato all'autorizzazione della Commissione. [...]

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

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

4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione [...] **ai sensi del paragrafo 3, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE** provvisoria, valida [...]:
- a)** **solo** sul territorio di tale Stato membro, **e**
 - b)** [...] solo relativamente a un tipo di motore oggetto della deroga richiesta,
 - c)** **per un periodo minimo di 36 mesi.**

L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di aver rilasciato un'omologazione **UE** provvisoria con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

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

5. [...] **Qualora le** autorità di omologazione [...] decidano di accettare sul loro territorio l'omologazione **UE** provvisoria di cui al paragrafo 4, [...] **ne informano**, per iscritto, l'autorità di omologazione competente e la Commissione.
6. [...]
7. Se la Commissione decide di rifiutare l'autorizzazione **di cui al paragrafo 3**, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione **UE** provvisoria di cui al paragrafo [...] **4**, se [...] **tale omologazione UE provvisoria** è stata rilasciata, che l'omologazione **UE** provvisoria [...] è revocata sei mesi dopo la data del rifiuto della Commissione.

Indipendentemente dalla decisione della Commissione di rifiutare l'autorizzazione, i motori fabbricati conformemente all'omologazione **UE** provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione **UE** provvisoria.

8. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 4 e 5 **del presente articolo** si considerano soddisfatte con il caricamento delle pertinenti informazioni sull[...]**IMI**. [...]
9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, l'autorizzazione di cui al paragrafo 3 **del presente articolo**. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2.
10. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, i modelli armonizzati della scheda di omologazione **UE** e del[...]**la dichiarazione** di conformità di cui al paragrafo 4 **del presente articolo**, comprese le rispettive informazioni essenziali obbligatorie. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

Successive modifiche degli atti delegati e di esecuzione

1. Se autorizza una deroga ai sensi dell'articolo 33, la Commissione prende immediatamente le misure necessarie per adeguare agli sviluppi tecnologici i pertinenti atti delegati o di esecuzione.

Se la deroga autorizzata ai sensi dell'articolo 33 riguarda una questione [...] **disciplinata** in un regolamento UNECE, la Commissione propone la modifica del pertinente regolamento UNECE seguendo la procedura applicabile in base all'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta modificati i pertinenti atti **delegati o di esecuzione di cui al paragrafo 1**, è soppressa ogni restrizione imposta dalla decisione della Commissione che autorizza la deroga.

Se non sono stati presi i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o di esecuzione, la Commissione, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione **UE**, può, per mezzo di una decisione sotto forma di atto di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, autorizzare lo Stato membro a estendere l'omologazione **UE**.

CAPO IX

[...] COMUNICAZIONE E VERIFICA DELLA PRODUZIONE

Articolo 35

Obblighi specifici [...] dei costruttori in materia di comunicazione della produzione

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

Detto elenco è presentato:

- a) entro 45 giorni dalla fine di ogni anno civile;**
- b) immediatamente dopo ogni data di immissione sul mercato dei motori di cui all'allegato III; e**
- c) entro ogni data eventualmente stabilita dall'autorità di omologazione.**
- 2.** Se non si applica il sistema di codifica del motore, l'elenco di cui al [...] **paragrafo 1** [...] indica[...] la correlazione tra i numeri di identificazione e i relativi tipi di motore o famiglie di motori e i numeri di omologazione UE.
- 3.** Inoltre, l'elenco di cui al [...] **paragrafo 1** indica chiaramente qualsiasi caso in cui il costruttore cessi di produrre un tipo di motore o una famiglia di motori omologati.

4. Il costruttore tiene **una** copia [...] **dell'elenco di cui al paragrafo 1** per un periodo minimo di venti anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE.
5. **Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il formato dell'elenco di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].**

Articolo 36

Misure di verifica

1. L'autorità di uno Stato membro che ha rilasciato un'omologazione UE adotta i provvedimenti necessari in relazione a tale omologazione **UE** per verificare, eventualmente in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, i numeri d'identificazione dei motori fabbricati conformemente al[...] [...] presente regolamento.
2. Una verifica supplementare dei numeri d'identificazione può essere effettuata in combinazione con il controllo della conformità della produzione di cui all'articolo 25.
3. Ai fini della verifica dei numeri d'identificazione, il costruttore o i suoi [...] **rappresentanti** stabiliti nell'Unione forniscono senza indugio, su richiesta, all'autorità di omologazione competente tutte le informazioni necessarie in merito agli acquirenti del costruttore, nonché i numeri d'identificazione dei motori indicati come fabbricati a norma dell'articolo 35. Qualora i motori siano [...] **messi a disposizione di** un [...] **OEM**, non sono [...] **richieste** informazioni supplementari.
4. Se, [...] **a seguito di una** richiesta dell'autorità di omologazione, il costruttore non è in grado di verificare l'ottemperanza alle prescrizioni sulla marcatura [...] **regolamentare** [...], **l'autorità di omologazione può revocare** l'omologazione **UE** rilasciata con riferimento al relativo tipo **di motore** o famiglia di motori [...]. La procedura d'informazione segue le modalità specificate all'articolo [...] **37**, paragrafo 4.

CAPO X

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 37

Motori non conformi al tipo omologato

1. Qualora i motori **recanti una marcatura regolamentare e, se del caso,** provvisti di una [...] **dichiarazione** di conformità [...] non siano conformi al tipo o alla famiglia omologati, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure necessarie, inclusa la revoca dell'omologazione UE nel caso in cui le iniziative adottate dal costruttore siano inadeguate, affinché i motori in produzione siano resi conformi al tipo o alla famiglia omologati.

L'autorità di omologazione **competente** [...] comunica [...] **alle autorità di omologazione** degli altri Stati membri i provvedimenti presi.

2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto ai dati indicati nella scheda di omologazione UE o nel fascicolo di omologazione, allorché non sono state autorizzate a norma [...] del capo IV, sono considerate come non conformità al tipo o alla famiglia omologati.
3. Se riscontra che i motori provvisti di una [...] **dichiarazione** di conformità, **se del caso,** o recanti un marchio di omologazione rilasciato in un altro Stato membro non sono conformi al tipo o alla famiglia omologati, un'autorità di omologazione può chiedere all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di verificare se i motori in produzione continuano a essere conformi al tipo o alla famiglia omologati. Ricevuta tale richiesta, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE prende i provvedimenti necessari quanto prima e comunque entro tre mesi dalla data della richiesta.

4. Le autorità di omologazione degli Stati membri si informano reciprocamente, entro il termine di un mese, in merito a eventuali revoche di omologazioni UE e alle motivazioni che giustificano tali decisioni.
5. Se l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE contesta la non conformità di cui è stata informata, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la controversia. La Commissione è tenuta informata e organizza, se necessario, opportune consultazioni al fine di giungere a una soluzione.

Articolo 38

Richiamo di motori

1. Se un costruttore cui è stata rilasciata un'omologazione UE è costretto, [...] **in conseguenza dell'applicazione** dell'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008, a richiamare i motori immessi sul mercato, installati o meno su macchine **mobili non stradali**, perché costituiscono un[...] grave [...] **rischio** per quanto riguarda la tutela dell'ambiente, tale costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE [...].
2. Il costruttore propone a[...] **detta** autorità di omologazione una serie di rimedi idonei a porre fine al[...] grave [...] **rischio** di cui al paragrafo 1. L'autorità di omologazione comunica immediatamente i rimedi proposti alle autorità di omologazione degli altri Stati membri **e alla Commissione**.

Le autorità di omologazione si assicurano che i rimedi siano efficacemente applicati nei rispettivi Stati membri.
3. Se ritiene che i rimedi siano insufficienti o non siano stati attuati con sufficiente rapidità, l'autorità di omologazione [...] informa immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE **al costruttore**.

[...] Se il costruttore **a sua volta** non propone e non attua efficaci interventi correttivi, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE prende tutti i provvedimenti di tutela necessari, compresa la revoca dell'omologazione UE.

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

Articolo 39

Notifica delle decisioni e dei mezzi di impugnazione esperibili

1. [...] **Qualsiasi** decisione
 - a) presa ai sensi del presente regolamento;
 - b) [...] di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE;
 - c) di divieto, [...] di limitazione **o di impedimento** dell'immissione sul mercato di un motore; [...]
 - d) di imposizione del [...] **richiamo** di un motore dal mercato; **o**
 - e) **di divieto, di limitazione o di impedimento dell'immissione sul mercato di una macchina mobile non stradale su cui è installato un motore che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento,**

specifica[...] [...] le motivazioni che **la** giustificano.

2. **Le autorità di omologazione:**

- a) **notificano all'interessato qualsiasi decisione di cui al paragrafo 1;**
- b) [...] **informano l'interessato** dei mezzi di impugnazione previsti dalle normative in vigore nello Stato membro interessato e dei relativi termini [...].

CAPO XI

NORMATIVE INTERNAZIONALI E COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

Articolo 40

Accettazione di omologazioni equivalenti di motori

1. L'Unione può riconoscere, nell'ambito di accordi multilaterali o bilaterali tra l'Unione e i paesi terzi, l'equivalenza tra le condizioni e le disposizioni relative all'omologazione **UE** dei motori previste dal presente regolamento e le procedure stabilite da normative internazionali o di paesi terzi.
2. Le omologazioni rilasciate e **le** **marcature** [...] **regolamentari** in conformità ai regolamenti UNECE o alle relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, come stabilito nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera a), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni **UE** rilasciate e alla marcatura [...] **regolamentare** in conformità al presente regolamento.

3. Le omologazioni **UE** rilasciate in conformità ad atti dell'Unione come stabilito nell'atto delegato di cui al paragrafo 4, lettera b), sono riconosciute come equivalenti alle omologazioni **UE** rilasciate in conformità al presente regolamento.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo:
 - a) all'elenco dei regolamenti UNECE o delle relative modifiche, **comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione**, ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito che [...] **devono essere applicati** all'omologazione UE di **tipi di** motore e di famiglie di motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali;
 - b) all'elenco degli atti dell'Unione che rilasciano omologazioni **UE, comprese eventuali prescrizioni ivi stabilite in relazione alla loro applicazione**.

Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

Articolo 41

Informazioni destinate agli OEM e agli utilizzatori finali

1. Un costruttore non può fornire agli OEM o agli utilizzatori finali informazioni tecniche relative ai dati previsti nel presente regolamento che differiscano dai dati omologati dall'autorità competente.
2. Il costruttore mette a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie per la corretta installazione del motore sulla macchina **mobile non stradale**, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'installazione o all'uso di un motore.
3. I costruttori mettono a disposizione degli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie destinate all'utilizzatore finale, segnatamente la descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'uso di un motore.

4. In deroga [...] al paragrafo 3, i costruttori mettono a disposizione degli OEM il valore delle emissioni di biossido di carbonio (CO₂) determinato durante la procedura di omologazione UE e incaricano gli OEM di comunicare tali informazioni, **unitamente a informazioni esplicative concernenti le condizioni di prova**, all'utilizzatore finale della macchina **mobile non stradale** sulla quale il motore è destinato a essere installato.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo ai dettagli delle informazioni e delle istruzioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 **del presente articolo**. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

Articolo 42

[...]

Scambio elettronico di informazioni e di dati

1. [...] **L**o scambio [...] di informazioni e di dati relativi alle omologazioni UE [...] tra le autorità [...] **nazionali**, oppure tra le autorità [...] **nazionali** e la Commissione [...] nel quadro del presente regolamento **ha luogo in formato elettronico mediante l'IMI**.
2. [...] **T**utte le informazioni pertinenti per quanto riguarda le omologazioni UE rilasciate conformemente al presente regolamento sono raccolte a livello centrale e rese accessibili alle autorità di omologazione e alla Commissione **mediante l'IMI**. [...]

3. [...] **L'IMI consente inoltre:**

- a) lo scambio di informazioni e di dati [...] tra, **da un lato,** costruttori **o** servizi tecnici **e,** **dall'altro,** autorità [...] **nazionali o** Commissione;
- b) l'accesso del pubblico a taluni dati e informazioni relativi ai risultati delle omologazioni e delle prove della conformità in servizio;
- c) **ove opportuno e tecnicamente ed economicamente fattibile, il ricorso a strutture per il trasferimento automatico di dati tra le basi di dati nazionali esistenti e l'IMI, di concerto con gli Stati membri interessati.**

Tale ricorso all'IMI è facoltativo.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, le prescrizioni tecniche dettagliate e le procedure necessarie per **l'interconnessione dell'IMI con le basi di dati nazionali esistenti** [...]. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

CAPO XII

DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

Articolo 43

Prescrizioni relative ai servizi tecnici

1. Le autorità di omologazione [...] designano, [...] ai sensi dell'articolo 45, **soltanto servizi tecnici** che [...] soddisfino le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 9 del presente articolo.
2. [...] **U**n servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro ed è dotato di personalità giuridica.
3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione del motore che devono valutare.

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

4. Né il servizio tecnico, né i suoi massimi dirigenti, né il suo personale addetto allo svolgimento delle categorie di attività per le quali è designato a norma dell'articolo 45, paragrafo 1, sono il progettista, il costruttore, il fornitore, **l'installatore** o il responsabile della manutenzione dei motori sottoposti alla sua valutazione, né rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Ciò non preclude l'uso dei motori valutati di cui al paragrafo 3 del presente articolo che sono necessari per il funzionamento del servizio tecnico né l'utilizzo di tali motori a fini personali.

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

5. Il servizio tecnico [...] **svolge** le categorie di attività per le quali [...] è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nel settore specifico e [...] **il suo personale è immune** da qualsivoglia pressione e condizionamento, soprattutto di ordine finanziario, suscettibili di influenzare il [...] **suo** giudizio o i risultati delle [...] **sue** attività di valutazione, in particolare pressioni e condizionamenti esercitati da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
6. [...] **Il** servizio tecnico dimostra **all'autorità di omologazione designante** di essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali è designato ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 1, [...] **assicurando** di disporre:
- a) di personale con competenze, conoscenze tecniche specifiche e formazione professionale appropriate e con un'adeguata esperienza sufficiente per l'esercizio delle sue funzioni;
 - b) di descrizioni delle procedure pertinenti alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, garantendo in tal modo la trasparenza e la riproducibilità di tali procedure;

- c) di procedure per lo svolgimento delle categorie di attività per le quali aspira a essere designato che tengono debitamente conto del grado di complessità della tecnologia del motore in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo; e
- d) dei mezzi necessari per adempiere adeguatamente i compiti connessi alle categorie di attività per le quali aspira a essere designato, nonché dell'accesso a tutti gli strumenti o gli impianti occorrenti.

[...]

- 7. Deve essere garantita l'imparzialità del servizio tecnico, dei suoi massimi dirigenti e del personale addetto alle valutazioni. Essi non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali sono designati.
- 8. I servizi tecnici sottoscrivono un contratto di assicurazione per la responsabilità civile in relazione alle loro attività, a meno che detta responsabilità non competa allo Stato membro in base al diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della **conformità**.
- 9. Il personale dei servizi tecnici è tenuto al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del presente regolamento o di qualsiasi disposizione attuativa di diritto interno, tranne che nei confronti dell'autorità di omologazione designante o qualora lo richieda il diritto dell'Unione o nazionale. Sono tutelati i diritti di proprietà.

Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici possono subappaltare alcune delle attività per le quali sono stati designati ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 1, oppure far svolgere queste attività da un'affiliata esclusivamente con il consenso dell'autorità di omologazione che li ha designati.
2. [...] **In tali casi, i servizi tecnici** si assicurano che il subappaltatore o la consociata soddisfino le prescrizioni di cui all'articolo 43 e ne informano di conseguenza l'autorità di omologazione che li ha designati.
3. I servizi tecnici si assumono l'intera responsabilità per i compiti svolti da subappaltatori o affiliate, indipendentemente dal luogo in cui questi sono stabiliti.
4. I servizi tecnici tengono a disposizione dell'autorità di omologazione che li ha designati i pertinenti documenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e i compiti da essi svolti.

Designazione dei servizi tecnici

1. **Le autorità di omologazione designano** i servizi tecnici [...] per una o più delle seguenti categorie di attività, **a seconda della loro sfera di competenza**:
 - a) categoria A: servizi tecnici che effettuano, presso laboratori propri, le prove previste dal presente regolamento;
 - b) categoria B: servizi tecnici che esercitano la supervisione delle prove previste dal presente regolamento, eseguite in laboratori del costruttore o di terzi;

- c) categoria C: servizi tecnici incaricati di valutare e verificare regolarmente le procedure seguite dal costruttore per controllare la conformità della produzione;
 - d) categoria D: servizi tecnici che esercitano la supervisione o eseguono prove o ispezioni destinate alla sorveglianza della conformità della produzione.
2. Un'autorità di omologazione può essere designata quale servizio tecnico in relazione a una o più delle **categorie di** attività di cui al paragrafo 1.
 3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi del[...] **presente** articolo [...], possono essere notificati ai fini dell'articolo 49, ma solo se tale accettazione di servizi tecnici è prevista da un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione. Ciò non impedisce ad un servizio tecnico istituito ai sensi del diritto nazionale di uno Stato membro conformemente all'articolo 43, paragrafo 2, di stabilire affiliate in paesi terzi, a condizione che queste siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

Articolo 46

Servizi tecnici interni accreditati del costruttore

[...]

2. [...]
 - a) [...]
 - b) [...]
 - c) [...]
 - d) [...]
3. [...]
4. [...]

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

[...] **A**lla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo:

- a)** agli standard che i servizi tecnici devono soddisfare; e
- b)** alla procedura di valutazione dei servizi tecnici ai sensi dell'articolo 48[...].

Valutazione delle competenze dei servizi tecnici

1. L'autorità di omologazione designante redige una relazione di valutazione in cui attesta che è stata valutata la conformità del servizio tecnico candidato [...] **a**l presente regolamento e **a**gli atti delegati adottati a norma dello stesso. Tale relazione può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento.
2. La valutazione su cui si basa la relazione di cui al paragrafo 1 **del presente articolo** è effettuata conformemente alle disposizioni stabilite in un atto delegato adottato a norma dell'articolo 55. La relazione di valutazione è riveduta come minimo ogni tre anni.

3. La relazione di valutazione è trasmessa alla Commissione, se questa la richiede. Nel caso in cui la valutazione non sia basata su un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento attestante che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di omologazione designante presenta alla Commissione le prove documentali che dimostrano la competenza del servizio tecnico e illustrano le modalità predisposte per garantire che esso sia periodicamente controllato dall'autorità di omologazione designante e soddisfi le prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
4. Un'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 2, documenta la conformità attraverso una valutazione, effettuata da controllori indipendenti, dell'attività oggetto di valutazione. Detti controllori possono far parte della stessa organizzazione a condizione di essere gestiti separatamente dal personale che svolge l'attività oggetto di valutazione.
5. [...]

Articolo 49

Procedure di notifica dei servizi tecnici

1. Per ciascun servizio tecnico che hanno designato, gli Stati membri notificano alla Commissione:
 - a)** il nome;
 - b)** l'indirizzo (anche elettronico);
 - c)** il nominativo delle persone responsabili; [...]
 - d)** la categoria di attività; e
 - e)** [...] eventuali modifiche [...] **o cambiamenti relativi a una designazione di cui all'articolo 45.**

2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di cui all'articolo 45, paragrafo 1, per conto dell'autorità di omologazione designante competente per l'omologazione UE solo se è stato notificato in precedenza alla Commissione conformemente al paragrafo 1 del presente articolo.
3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato da più autorità di omologazione designanti e notificato dagli Stati membri di tali autorità di omologazione designanti indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che svolgerà ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 1.
4. [...]
5. Se un'organizzazione specifica o un organismo competente che svolgono un'attività non rientrante [...] **nell'**articolo 45, paragrafo 1, devono essere designati in esecuzione di un atto delegato, la notifica è effettuata a norma del presente articolo.
6. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi dei servizi tecnici notificati a norma del presente articolo.

Articolo 50

Modifiche delle designazioni

1. Qualora accerti o sia portato alla sua attenzione che un servizio tecnico da essa designato non soddisfa più le prescrizioni stabilite dal presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di omologazione designante, a seconda dei casi, limita, sospende o revoca la designazione in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi. Lo Stato membro che ha notificato tale servizio tecnico ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione modifica di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 49, paragrafo 6.

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

Articolo 51

Contestazione della competenza dei servizi tecnici

1. La Commissione indaga su tutti i casi che ritiene dubbi, o che siano portati alla sua attenzione in quanto tali, in relazione alla competenza di un servizio tecnico, al costante rispetto, da parte dello stesso, delle prescrizioni applicabili o all'adempimento continuo delle responsabilità che gli competono.
2. Lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative al fondamento della designazione o del mantenimento della designazione del servizio tecnico in questione.
3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.
4. Qualora accerti che un servizio tecnico non rispetta o non rispetta più le prescrizioni per la sua designazione, la Commissione ne informa di conseguenza lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante, al fine di definire - in collaborazione con detto Stato membro - le misure correttive necessarie e sollecita detto Stato membro a adottare tali misure correttive, inclusa, se del caso, la revoca della designazione.

Obblighi operativi dei servizi tecnici

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

Salvo i casi in cui sono permesse procedure alternative, i servizi tecnici esercitano la supervisione o effettuano essi stessi le prove richieste per un'omologazione **UE** o le ispezioni indicate nel presente regolamento o in uno dei suoi atti delegati. I servizi tecnici non effettuano prove, valutazioni o ispezioni per le quali non siano stati debitamente designati dalla rispettiva autorità di omologazione.

2. In ogni momento, i servizi tecnici: e
 - a) consentono all'autorità di omologazione che li ha designati di assistere, se del caso, alla valutazione della **conformità** da parte del servizio tecnico; e
 - b) fatti salvi l'articolo 43, paragrafo 9, e l'articolo 53, forniscono all'autorità di omologazione che li ha designati le informazioni sulle categorie di attività rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento che possano essere richieste.
3. Se constatata che le prescrizioni stabilite dal presente regolamento non sono state rispettate da un costruttore, il servizio tecnico lo comunica all'autorità di omologazione designante [...] **che impone** al costruttore l'obbligo di adottare le opportune misure correttive.

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

4. Qualora nel corso del controllo della conformità della produzione, dopo il rilascio di una scheda di omologazione UE, un servizio tecnico che agisce per conto dell'autorità di omologazione designante riscontri che un motore non è più conforme al presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione designante. L'autorità di omologazione adotta le opportune misure come previsto all'articolo 25.

Articolo 53

Obblighi di informazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici informano l'autorità di omologazione che li ha designati in merito:
- a) [...] ai **cas**i di non conformità riscontrata suscettibile di comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o la revoca di una scheda di omologazione UE;
 - b) [...] alle **circostanz**e che **influisca**no sulla portata o sulle condizioni della loro designazione;
 - c) [...] alle richieste di informazioni ricevute dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.
2. Su richiesta dell'autorità di omologazione che li ha designati, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e su qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

CAPO XIII

ATTI DI ESECUZIONE E ATTI DELEGATI

Articolo 54

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato tecnico — Veicoli a motore" (CTVM) istituito in virtù dell'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE [...]. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. **Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.**

Articolo 55

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui [...] all'articolo 25, paragrafo 6, [...] all'articolo 32, paragrafo 5, all'articolo 40, paragrafo 4, all'articolo 41, paragrafo 5 [...] e all'articolo 47 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ...* [...].

* **GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.**

3. La delega di potere di cui [...] all'articolo 25, paragrafo 6, [...] all'articolo 32, paragrafo 5, all'articolo 40, paragrafo 4, all'articolo 41, paragrafo 5 [...] e all'articolo 47 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi [...] dell'articolo 25, paragrafo 6, [...] dell'articolo 32, paragrafo 5, dell'articolo 40, paragrafo 4, dell'articolo 41, paragrafo 5 [...] e dell'articolo 47 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

CAPO XIV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 56

Sanzioni

1. Gli Stati membri istituiscono sanzioni in caso di violazioni del presente regolamento da parte di operatori economici o di OEM. [...]Le sanzioni sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro il ...* [...] e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguarda.

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

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:
 - a) il rilascio di dichiarazioni false segnatamente durante le procedure di omologazione **UE**, le procedure in caso di richiamo o le procedure connesse a deroghe;
 - b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione UE o **del monitoraggio dei motori** [...] in servizio;
 - c) la mancata comunicazione di dati o di specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o la revoca dell'omologazione UE;
 - d) l'impiego di strategie di manomissione;

* **GU: inserire la data (2 anni dall'entrata in vigore del presente regolamento).**

- e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;
- f) l'immissione sul mercato di motori soggetti a omologazione **UE** privi di tale omologazione **UE** oppure la falsificazione di documenti o di marcature **regolamentari** a tale scopo;
- g) l'immissione sul mercato di motori di transizione e di macchine **mobili non stradali** su cui tali motori sono installati in violazione delle disposizioni sulle deroghe;
- h) la violazione delle restrizioni sui motori [...] di cui all'articolo **33, paragrafi 3 e 4**;
- i) [...] **l'immissione sul mercato di un motore modificato** in modo che non sia più conforme alle specifiche della sua omologazione **UE**;
- j) l'installazione di un motore su una macchina **mobile non stradale** per un utilizzo diverso da quello esclusivo stabilito all'articolo 4;
- k) l'immissione sul mercato di un motore a norma dell'articolo 32, paragrafo 4, per l'utilizzo in una **macchina** diversa da quella prevista da tale articolo;
- l) **l'immissione sul mercato di macchine mobili non stradali su cui sono installati motori soggetti a omologazione UE in conformità al presente regolamento privi di tale omologazione.**

Articolo 57

Disposizioni transitorie

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

2. Le autorità di omologazione possono continuare a rilasciare omologazioni **o deroghe** conformemente alla pertinente legislazione applicabile **in data ...*** [...] fino alle date obbligatorie per l'omologazione UE di motori di cui all'allegato III.
3. In deroga al presente regolamento, i motori che hanno già ottenuto un'omologazione UE ai sensi della pertinente normativa applicabile **in data ...*** [...] o che soddisfano i requisiti stabiliti dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) e adottati come CCNR Fase II, nel quadro della convenzione [...] **riveduta** per la navigazione sul Reno, possono continuare a essere immessi sul mercato fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.

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

4. I motori che **in data ...*** [...] **non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE** possono continuare a essere immessi sul mercato sulla base della normativa nazionale vigente, se esistente, fino alle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III.
5. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 3, e l'articolo 17, paragrafo 2, i motori di transizione e, se del caso, le macchine **mobili non stradali** su cui sono installati motori di transizione possono continuare a essere immessi sul mercato durante il periodo di transizione a condizione che la macchina su cui è installato il motore di transizione abbia una data di fabbricazione anteriore di [...] **18 mesi** all'inizio del periodo di transizione.

* **GU: inserire la data corrispondente al giorno precedente all'entrata in vigore del presente regolamento.**

Per i motori della categoria NRE, gli Stati membri autorizzano una proroga del periodo di transizione e del periodo di [...] **18** mesi di cui al primo comma di un ulteriore periodo di 12 mesi per gli OEM con una produzione totale annua inferiore a [...] **100** unità di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione **interna**. Ai fini del calcolo della produzione totale annua di cui al presente paragrafo, tutti gli OEM sotto il controllo della stessa persona fisica o giuridica sono considerati come un singolo OEM.

Per i motori della categoria NRE utilizzati in gru mobili il periodo di transizione e il periodo di 18 mesi di cui al primo comma sono prorogati di 24 mesi.

6. [...] **Fatto salvo il** paragrafo 5 **del presente articolo**, i motori di transizione [...] **soddisfano almeno una delle seguenti prescrizioni:**
- a) **sono conformi ai tipi di motore o alle famiglie di motori la cui omologazione UE non è più valida ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 2, lettera a) e, alle date di produzione dei motori, sono** provvisti di un'omologazione UE valida [...] **che ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile il ...*;** [...]
 - b) [...] **rientrano [...] in una fascia di potenza che il ...* non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione;**
oppure
 - c) [...] **sono utilizzati o destinati a essere utilizzati in un'applicazione che il ...* non era soggetta a omologazione relativamente all'emissione di inquinanti a livello dell'Unione;**
7. [...] **Il periodo di immissione sul mercato dei motori di transizione è limitato a:**
- a) [...] **24** mesi a decorrere dalla data di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, primo comma;

* **GU: inserire la data corrispondente al giorno precedente all'entrata in vigore del presente regolamento.**

- b) [...] **36** mesi a decorrere dalla data di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, nel caso di cui al paragrafo 5, secondo comma.
8. I costruttori si assicurano che i motori di transizione [...] **immessi sul mercato durante il periodo di transizione siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, lettera a).** [...]
9. **In deroga all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 17, paragrafo 2, e per un periodo non superiore ai 10 anni dalla data applicabile all'immissione sul mercato di motori "fase V" di cui all'allegato III, gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di motori della categoria RLL con una potenza massima netta superiore a 2000 kW non conformi ai limiti di emissione stabiliti nell'allegato II destinati all'installazione su locomotive utilizzate esclusivamente su una rete ferroviaria a scartamento di 1520 mm tecnicamente isolata. Durante tale periodo i motori immessi sul mercato sono conformi almeno ai limiti di emissione cui i motori dovevano essere conformi per essere immessi sul mercato il 31 dicembre 2011.**
10. **I costruttori si assicurano che i motori di ricambio siano conformi alla marcatura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, lettera b).**

Relazione

1. Entro il 31 dicembre 2021 gli Stati membri informano la Commissione circa l'applicazione delle procedure di omologazione UE stabilite nel presente regolamento.
2. **Entro il 31 dicembre 2022** [...] sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento [...].

Riesame

1. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente:
 - a) la valutazione della potenziale ulteriore riduzione delle emissioni inquinanti sulla base delle tecnologie disponibili e dell'analisi costi-benefici; **in particolare per i motori delle categorie IWP e IWA la valutazione della fattibilità tecnologica ed economica di un'ulteriore riduzione:**
 - **del valore limite di emissione del numero di particelle (PN),**
 - **del fattore A per i motori alimentati interamente o parzialmente a gas nel quadro di un funzionamento a impatto climatico zero rispetto ai motori alimentati a diesel;**
 - b) l'individuazione di tipi di inquinanti potenzialmente pertinenti che [...] non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
2. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione concernente:
 - a) l'uso delle disposizioni di deroga di cui all'articolo 32, paragrafi 3 e 4;

- b) il monitoraggio dei risultati delle prove di emissione di cui all'articolo 18 e le relative conclusioni; **la relazione valuta anche la fattibilità dell'introduzione di prove per le emissioni di particolato.**
3. Le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2:
- a) si basano su una consultazione delle parti interessate;
- b) [...] tengono conto delle vigenti norme [...] **dell'UE** e internazionali in materia; **e**
- c) [...] sono corredate, se del caso, di proposte legislative.

Articolo 59 bis

Modifica della direttiva 97/68/CE

All'articolo 9, paragrafo 4 bis, della direttiva 97/68/CE, sono aggiunti i commi seguenti:

"Mediante deroga gli Stati membri possono autorizzare, su richiesta da parte di un OEM, l'immissione sul mercato di motori conformi ai valori limite di emissione della fase IIIA, a condizione che tali motori siano destinati a essere installati su una macchina mobile non stradale da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, secondo la definizione contenuta nella direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹.

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

²¹ **Direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva (GUL 96 del 29.3.2014, pag. 309).**

Articolo 59 ter

Modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012

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

"6. Regolamento UE n. ... * del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., ** relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, che modifica e abroga la direttiva 97/68/CE e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012: Articolo 42."

Articolo 60

Abrogazione

1. Fatto salvo l'articolo 57, **paragrafi da 1 a 4, del presente regolamento** la direttiva 97/68/CE è abrogata con effetto dal [1° gennaio 2017].
2. **I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti al presente regolamento.**

Articolo 61

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2017, **a eccezione dell'articolo 59 bis, che si applica a decorrere dal ...***.

* **GU: inserire il riferimento al presente regolamento.**

** **GU: inserire il riferimento di pubblicazione del presente regolamento.**

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

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

Fatto a [...],

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

* **GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.**

ALLEGATO I

Definizione delle sottocategorie di motori di cui all'articolo 4

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

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

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

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

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

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

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

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm ³)	Sottocategoria	Potenza di riferimento
NRS	accensione comandata	variabile, [...] ≥ 3600 giri/min; o costante	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	Potenza massima netta
				$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	
				$80 \leq SV < 225$	NRS-vi-1a	
				$SV \geq 225$	NRS-vi-1b	
		variabile o costante	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1000$	NRS-v-2a	Potenza massima netta
				$SV > 1000$	NRS-v-2b	
$30 \leq P < 56$	qualsiasi	NRS-v-3	Potenza massima netta			

Per i motori con potenza $P < 19$ kW e cilindrata $SV < 80$ cm³ installati su macchine diverse dalle macchine portatili, vanno utilizzati motori della categoria NRSh.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALLEGATO II

Limiti di emissione dei gas di scarico di cui all'articolo 17, paragrafo 2

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

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	HC	NOx	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	0<P<8	accensione spontanea	8,00	(HC+NOx≤7,50)		0,40 ¹⁾	-	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	8≤P<19	accensione spontanea	6,60	(HC+NOx≤7,50)		0,40	-	1,10
Fase V	NRE-v-3 NRE-c-3	19≤P<37	accensione spontanea	5,00	(HC+NOx≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-4 NRE-c-4	37≤P<56	accensione spontanea	5,00	(HC+NOx≤4,70)		0,015	1x10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	56≤P<130	tutti	5,00	0,19	0,40	0,015	1x10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	130≤P≤560	tutti	3,50	0,19	0,40	0,015	1x10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	tutti	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00

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

Tabella II-2: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria NRG di cui all'articolo 4, punto 2)

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

Tabella II-3: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria NRSh di cui all'articolo 4, punto 3)

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

Tabella II-4: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria NRS di cui all'articolo 4, punto 4)

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	HC + NOx
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0<P<19	accensione comandata	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	19≤P≤30		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19≤P<56		4,40*	2,70*

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

Tabella II-5: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria IWP di cui all'articolo 4, punto 5)

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

Tabella II-6: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria IWA di cui all'articolo 4, punto 6)

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

Tabella II-7: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria RLL di cui all'articolo 4, punto 7)

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

Tabella II-8: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria RLR di cui all'articolo 4, punto 8)

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	HC	NOx	Massa del particolato	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	P>0	tutti	3,50	0,19	2,00	0,015	1x10 ¹²	6,00

Tabella II-9: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria SMB di cui all'articolo 4, punto 9)

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

Tabella II-10: limiti di emissione della "fase V" per motori della categoria ATS di cui all'articolo 4, punto 10)

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

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

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

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

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

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

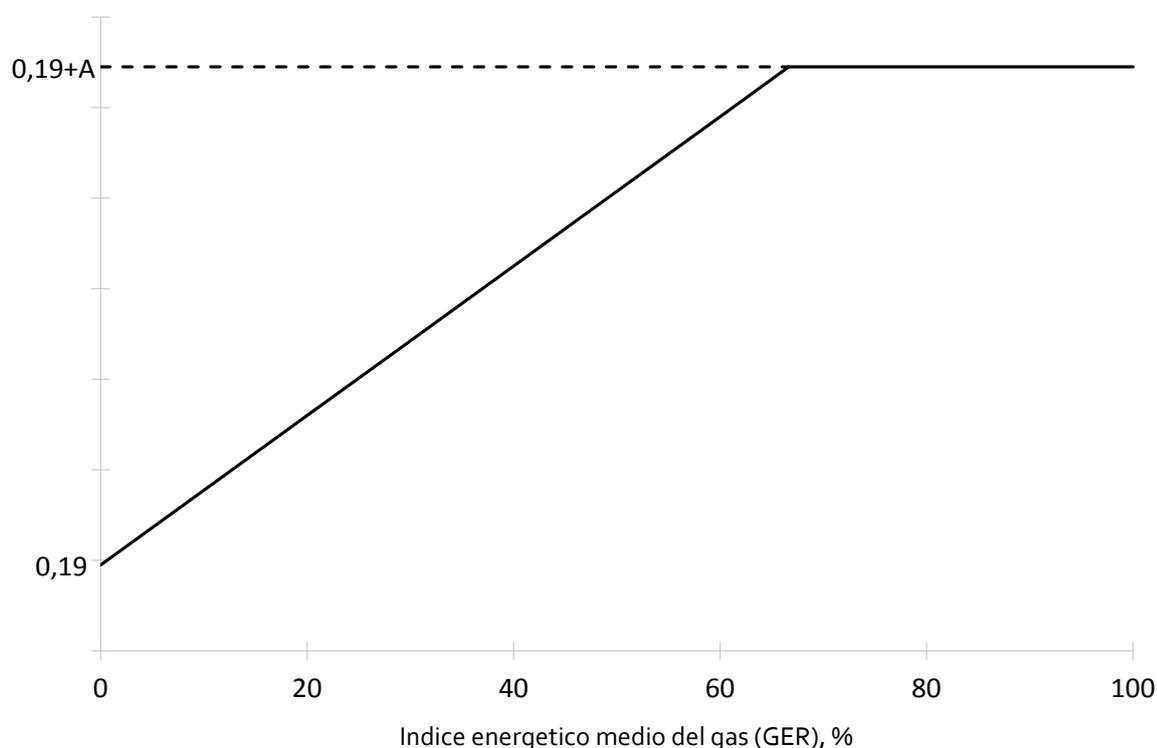


Figura 1. Schema del limite di emissioni di HC in funzione dell'indice energetico medio del gas (GER)

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

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

ALLEGATO III

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

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

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

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

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

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

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

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

Categoria	Tipo di accensione	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	Data obbligatoria di applicazione del presente regolamento per	
				l'omologazione UE di motori	l'immissione sul mercato di motori
NRS	accensione comandata	0<P<56	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1° gennaio 2018	1° gennaio 2019

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cicli di prova in regime stazionario non stradali (NRSC)

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

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

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

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

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

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

Tabella IV-4: cicli di prova NRSC per i motori della categoria NRS

Categoria	Regime	Scopo	<u>Sottocategoria</u>	NRSC
NRS	variabile, [...] < 3600 giri/min	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato [...] a funzionare a <3600 giri/min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabile, [...] ≥ 3600 giri/min o costante	Motore a regime variabile con potenza di riferimento non superiore a 19 kW, destinato [...] a funzionare a ≥3600 giri/min ; motore a regime costante con potenza di riferimento non superiore a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabile o costante	Motore con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motore con una potenza di riferimento superiore a 19 kW, diverso dai motori con una potenza di riferimento compresa tra 19 kW e 30 kW e con una cilindrata totale inferiore a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cicli di prova transitori non stradali

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

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

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

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

⁽¹⁾ Applicabile esclusivamente per i motori con velocità massima di prova ≤ 3400 giri/min.

Periodi di durabilità delle emissioni di cui all'articolo 24, paragrafo 1

Tabella V-1: periodi di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria NRE

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRE	accensione spontanea	variabile	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3000
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5000
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8000
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	accensione spontanea	costante	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3000
	accensione spontanea		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	accensione spontanea		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	accensione spontanea		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8000
	tutti		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabella V-2: periodi di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria NRG

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRG	tutti	costante	$P > 560$	NRG-v-1	8000
		variabile		NRG-c-1	

Tabella V-3: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria NRSh

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm3)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRSh	accensione comandata	variabile o costante	0<P<19	SV<50	NRSh-v-1a	50/125/300 ¹⁾
				SV≥50	NRSh-v-1b	

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

Tabella V-4: periodi di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria NRS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Cilindrata (cm3)	Sottocategoria	EDP (in ore)
NRS	accensione comandata	variabile, [...] ≥ 3600 giri/min o costante	0<P<19	80≤SV<225	NRS-vr-1a	125/250/500 ¹⁾
		variabile, [...] < 3600 giri/min			NRS-vi-1a	
		variabile, [...] ≥ 3600 giri/min o costante		SV≥225	NRS-vr-1b	250/500/1000 ¹⁾
		variabile, [...] < 3600 giri/min			NRS-vi-1b	
		variabile o costante	19≤P<30	SV≤1000	NRS-v-2a	1000
				SV>1000	NRS-v-2b	5000
			30≤P<56	qualsiasi	NRS-v-3	5000

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

Tabella V-5: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria IWP

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
IWP	tutti	variabile	[...]19≤P<75	IWP-v-1	10000
			75≤P<130	IWP -v-2	
			130≤P<300	IWP -v-3	
			[...]P≥300	IWP -v-4	
			[...]	[...]	
		costante	[...]19≤P<75	IWP -c-1	10000
			75≤P<130	IWP -c-2	
			130≤P<300	IWP -c-3	
			[...]P≥300	IWP -c-4	
			[...]	[...]	

Tabella V-6: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria IWA

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
			[...]	[...]	
		[...]	[...]	[...]	
			[...]	[...]	
IWA	tutti	variabile	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	10000
			$75 \leq P < 130$	IWP -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -v-3	
			$P \geq 300$	IWP -v-4	
		costante	$19 \leq P < 75$	IWP -c-1	10000
			$75 \leq P < 130$	IWP -c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -c-3	
			$P \geq 300$	IWP -c-4	

Tabella V-7: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria RLL

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLL	tutti	variabile	$P > 0$	RLL-v-1	10000
		costante	$P > 0$	RLL-c-1	

Tabella V-8: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria RLR

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
RLR	tutti	variabile	P>0	RLR-v-1	10000
		costante	P>0	RLR-c-1	

Tabella V-9: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria SMB

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
SMB	accensione comandata	variabile o costante	P>0	SMB-v-1	400 ³⁾

³⁾ In alternativa, è consentito un periodo di durabilità delle emissioni di 8000 km

Tabella V-10: periodo di durabilità delle emissioni (EDP) per i motori della categoria ATS

Categoria	Tipo di accensione	Regime	Intervallo di potenza (kW)	Sottocategoria	EDP (in ore)
ATS	accensione comandata	variabile o costante	P>0	ATS-v-1	500/1000 ²⁾

²⁾ Le ore del periodo di durabilità delle emissioni corrispondono alle seguenti cilindrata totali: <100 cm³ / ≥100 cm³.

ALLEGATO VI

Valori limite di emissione [...] dei motori per uso speciale (SPE) di cui all'articolo 32, paragrafo 4

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

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

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

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

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

Fase di emissioni	Sottocategoria di motori	Intervallo di potenza	Tipo di accensione del motore	CO	THC	NOx	Massa del particolato	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
[...] SPE	RLL-v-1	P≤560	tutti	3,5	(HC+NOx≤4,0)		0,2	6,0
	RLL-c-1							
[...] SPE	RLL-v-1	P>560 kW	tutti	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
	RLL-c-1							
[...] SPE	RLL-v-1	P>2000 kW e SVc ¹⁾ >5 litri	tutti	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0
	RLL-c-1							

¹⁾ Cilindrata per cilindro.