



Bruxelles, 25.9.2014  
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Contesto generale**

Per macchine mobili non stradali si intendono una vasta gamma di motori a combustione installati su macchine molto diverse: piccoli apparecchi portatili, macchine per le costruzioni e gruppi elettrogeni, ma anche automotrici, locomotive e navi della navigazione interna. Tali motori contribuiscono in grande misura all'inquinamento atmosferico e sono responsabili di circa il 15 % delle emissioni di ossido di azoto (NOx) e del 5 % delle emissioni di particolato (PM) nell'UE.

I vigenti limiti di emissione per i motori in questione sono stabiliti nella direttiva 97/68/CE. Sebbene tale direttiva sia stata modificata più volte, numerosi riesami tecnici hanno concluso che la legislazione nella sua forma attuale presenta delle lacune: il campo di applicazione è eccessivamente limitato perché alcune categorie di motori sono escluse, le nuove fasi per le emissioni introdotte l'ultima volta nel 2004 in occasione della modifica della direttiva non corrispondono più allo stato attuale della tecnologia, vi è inoltre uno squilibrio tra i limiti di emissione per determinate categorie di motori.

Esistono infine recenti prove conclusive sugli effetti nocivi sulla salute delle emissioni di gas di scarico dei motori diesel e in special modo di particolato (fuliggine di diesel). Una delle conclusioni principali è che le dimensioni delle particelle rappresentano un fattore fondamentale alla base degli effetti sulla salute osservati. Questo aspetto può essere affrontato solo con valori limite basati sul conteggio del numero di particelle (limite del loro numero). Di conseguenza, e in linea con gli sviluppi nel settore dei trasporti su strada, l'introduzione di una nuova fase (fase V) per le emissioni, che introdurrebbe limiti del numero di particelle in aggiunta ai limiti della massa delle particelle, appare adeguata per le categorie di motori più pertinenti.

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La proposta mira a tutelare la salute umana e l'ambiente e ad assicurare il corretto funzionamento del mercato interno per quanto concerne i motori installati su macchine mobili non stradali. Inoltre essa prende in considerazione gli aspetti della competitività e della conformità.

In linea con la politica dell'UE in materia di qualità dell'aria, l'obiettivo perseguito consiste nella progressiva riduzione delle emissioni dei nuovi motori che vengono immessi sul mercato, sostituendo in tal modo nel tempo i vecchi motori più inquinanti. Si prevede che ciò comporterà una riduzione considerevole delle emissioni in generale, mentre la diminuzione secondo la categoria di motore varierà in funzione del grado di severità delle disposizioni specifiche attualmente vigenti.

La proposta dovrebbe inoltre alleggerire la pressione esercitata sugli Stati membri affinché adottino ulteriori provvedimenti normativi che potrebbero costituire una barriera per il mercato interno. Infine, la proposta mira a rimuovere gli ostacoli al commercio estero grazie a norme armonizzate e tramite la riduzione delle barriere regolamentari risultanti da prescrizioni divergenti in materia di emissioni, in particolare in vista di un maggiore ravvicinamento delle disposizioni degli Stati Uniti e dell'UE.

La proposta contribuisce altresì a promuovere la competitività dell'industria europea perché semplifica la legislazione vigente in tema di omologazione, ne aumenta la trasparenza e alleggerisce gli oneri amministrativi.

#### • **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Le prescrizioni vigenti per le emissioni dei motori installati su macchine mobili non stradali sono contenute nella 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).

Il progetto di proposta e i relativi atti delegati e di esecuzione faranno proprie e miglioreranno le prescrizioni vigenti stabilite nella suddetta direttiva, facendo seguito a un riesame tecnico dal quale sono emerse varie carenze sostanziali. Rispetto all'atto attualmente in vigore, la proposta di regolamento è intesa a:

- introdurre nuovi limiti d'emissione che rispecchino i progressi tecnologici e le politiche dell'UE nel settore dei trasporti su strada, nell'intento di conseguire gli obiettivi in tema di qualità dell'aria dell'UE;
- ampliare l'ambito di applicazione al fine di promuovere l'armonizzazione del mercato (a livello UE e internazionale) e di ridurre al minimo il rischio di distorsioni del mercato;
- adottare provvedimenti per semplificare le procedure amministrative e per migliorare la loro applicazione, ivi comprese le condizioni per una migliore vigilanza del mercato.

#### • **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

L'iniziativa in esame è diretta a promuovere la tutela dell'ambiente grazie all'aggiornamento dei limiti di emissione in vigore e all'estensione, se del caso, del loro campo d'applicazione. Allo stesso tempo, essa è intesa ad assicurare il corretto funzionamento del mercato unico, eliminando gli oneri inutili gravanti sulle società che operano in tale mercato nonché a livello internazionale. È pertanto pienamente coerente con la strategia Europa 2020 e perfettamente in linea con la strategia di sviluppo sostenibile dell'UE.

In questo contesto, l'iniziativa in esame è coerente con le politiche e gli obiettivi più specifici seguenti:

- il sesto programma di azione in materia di ambiente dell'UE<sup>1</sup> che ha proposto di "raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente";
- la strategia tematica sull'inquinamento atmosferico<sup>2</sup> che delinea un ampio quadro strategico dell'UE in vista della riduzione delle conseguenze negative dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana e sull'ambiente per il periodo fino al 2020;

---

<sup>1</sup> Decisione n. 1600/2002/CE del 22 luglio 2002.

<sup>2</sup> COM(2005)446 del 21 settembre 2005.

- la direttiva 2001/81/CE relativa ai massimali nazionali, che definisce i limiti giuridicamente vincolanti per le emissioni totali ammissibili a livello di Stato membro di numerosi inquinanti atmosferici; in base ai dati ufficiali comunicati ai sensi di tale direttiva, 12 Stati membri hanno superato tali limiti nel 2010 e, nonostante alcuni progressi, è probabile che i problemi di conformità esistenti resteranno irrisolti;
- la direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente, che definisce limiti giuridicamente vincolanti per le concentrazioni nell'aria esterna dei principali inquinanti atmosferici, quali il particolato e il biossido di azoto;
- il Libro bianco sui trasporti<sup>3</sup> del 2011, in particolare per quanto riguarda trasporti ferroviari e vie navigabili interne più puliti.

Prescrizioni più rigorose per i motori a combustione installati su macchine mobili non stradali contribuirebbero positivamente al conseguimento degli obiettivi di tutte queste politiche.

Infine, la proposta è coerente con l'aggiornamento della politica industriale del 2012<sup>4</sup> e potrebbe dare un contributo importante all'armonizzazione tecnica nel contesto dei negoziati commerciali tra l'UE e gli USA (TTIP).

## 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE D'IMPATTO

### • Consultazione delle parti interessate

#### Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

La Commissione ha elaborato la proposta dopo aver consultato le parti interessate in vari modi:

- via Internet è stata avviata una consultazione pubblica aperta in merito a tutti gli aspetti della proposta; risposte sono pervenute dalle autorità nazionali e regionali dei paesi membri dell'UE (ministeri, agenzie), da associazioni professionali, imprese industriali, organizzazioni non governative e dalle parti sociali;
- un'audizione delle parti interessate a margine della consultazione pubblica aperta su Internet è stata organizzata il 14 febbraio 2013 a Bruxelles, alla quale sono intervenuti un'ottantina di partecipanti;
- nell'ambito di numerosi studi di valutazione dell'impatto condotti in passato da consulenti esterni, le parti interessate sono state invitate a trasmettere contributi e osservazioni;
- la proposta è stata discussa in varie riunioni del gruppo di esperti sulle emissioni delle macchine (Group of Experts on Machinery Emissions - GEME) della Commissione, che riunisce i rappresentanti di imprese e ONG, nonché degli Stati membri e della Commissione.

#### Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

<sup>3</sup> COM(2011)144 del 28 marzo 2011.

<sup>4</sup> COM(2012)582 del 10 ottobre 2012.

Una consultazione pubblica aperta di 12 settimane è iniziata il 15 gennaio 2013 e si è conclusa l'8 aprile 2013. Al riguardo è stata creata una apposita pagina web di consultazione<sup>5</sup> e i servizi della Commissione hanno predisposto un documento di consultazione di 15 pagine, in cui sono illustrati gli aspetti principali, i risultati dello studio e le potenziali linee d'azione. In totale sono pervenute 69 risposte.

Un'analisi dettagliata dei risultati è riportata nell'allegato II della relazione sulla valutazione d'impatto, mentre le singole risposte pervenute possono essere consultate sulla pagina web di consultazione.

#### • **Ricorso al parere di esperti**

##### Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha reso necessaria la valutazione di varie opzioni strategiche differenti e delle rispettive conseguenze sotto l'aspetto economico, sociale e ambientale.

##### Metodologia applicata

La Commissione ha condotto diversi studi e ha regolarmente consultato le parti interessate in merito alla fattibilità dell'introduzione di nuovi valori limite e alla necessità di includere nuove fasi per le emissioni di gas di scarico sulla base dei progressi della tecnica. La valutazione d'impatto si fonda sugli studi esterni<sup>6</sup> di seguito elencati.

- Un riesame tecnico della direttiva presentato dal CCR in due parti, la prima delle quali presenta una carrellata di inventari delle emissioni per le macchine mobili non stradali, mentre la seconda è incentrata sui motori ad accensione comandata (piccoli motori a benzina e motori per motoslitte) e, tra l'altro, analizza gli inventari delle emissioni e le vendite delle macchine per le costruzioni e per l'agricoltura.
- Uno studio sulla valutazione d'impatto condotto da ARCADIS N.V. analizza le ripercussioni delle opzioni definite nell'ambito del riesame tecnico del CCR. Uno studio complementare della stessa società esamina nello specifico gli effetti per le piccole e medie imprese (PMI). Oltre all'impatto economico e sociale, lo studio analizza anche l'impatto sull'ambiente e sulla salute.
- Uno studio di Risk & Policy Analysis (RPA) e di Arcadis valuta l'attuale contributo del settore delle macchine mobili non stradali alle emissioni di gas a effetto serra. Lo studio esamina inoltre la fattibilità dell'estensione dei valori limite delle emissioni per i motori a regime variabile ai motori a regime costante e valuta l'opzione di allineare i valori limite di emissione dei gas di scarico a quelli degli Stati Uniti.
- Lo studio di PANTEIA<sup>7</sup> commissionato dalla DG MOVE analizza la situazione nel settore della navigazione interna e valuta misure specifiche di riduzione delle emissioni del settore dei trasporti per vie navigabili interne.

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm).

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm).

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland\\_waterways\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland_waterways_en.htm).

I lavori sulla valutazione d'impatto sono stati seguiti e indirizzati da un gruppo direttivo interservizi, che si è riunito quattro volte nel 2013. Tutti i servizi della Commissione interessati sono stati invitati a partecipare al gruppo. Il CCR ha inoltre contribuito all'attività analitica con un progetto di ricerca sugli effetti dei limiti del numero di particelle (PN) per determinate categorie di motori.

#### Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Le relazioni degli studi sopra menzionati sono disponibili sul sito web della DG Imprese e industria.

#### • **Valutazione d'impatto**

Tre principali opzioni strategiche sono state analizzate nel dettaglio. Ciascuna di esse è costituita da varie sottoopzioni per le categorie di motori e le applicazioni già contemplate dalla legislazione UE sulle macchine mobili non stradali, e per quelle che potrebbero rientrare nel suo campo di applicazione in futuro. Oltre allo scenario che prevede il mantenimento dello status quo, le opzioni sono le seguenti:

opzione 2: allineamento alle norme USA per quanto concerne il campo d'applicazione e i valori limite;

opzione 3: per le fonti di emissioni più importanti, progressi in direzione dei limiti stabiliti nel settore dei trasporti su strada;

opzione 4: obiettivi ancora più ambiziosi grazie a un potenziamento delle disposizioni sul monitoraggio.

Già a livello di concezione analitica, tuttavia, si era valutato che la scelta avrebbe potuto cadere su una combinazione di elementi provenienti da varie opzioni. L'analisi dei costi e dei benefici è stata effettuata in singoli moduli che consentono di raggruppare i diversi elementi.

Sono state prese in considerazione anche opzioni non legislative (come ad esempio un accordo volontario con l'industria), ma l'analisi iniziale ha portato a concludere che un siffatto approccio sarebbe inadeguato per il conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa. Tale decisione si basa sulla considerazione che, se non sono giuridicamente vincolanti, i limiti di emissione per i motori delle macchine mobili non stradali sono probabilmente inefficaci e non possono garantire condizioni eque di concorrenza per tutti gli operatori economici.

La valutazione d'impatto è stata accettata dal Comitato per la valutazione d'impatto successivamente alla sua presentazione il 20 novembre 2013.

### 3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

#### • **Sintesi delle misure proposte**

La proposta migliora notevolmente il sistema di omologazione dei motori installati su macchine mobili non stradali riguardo alle prescrizioni tecniche sulle emissioni mediante l'adozione di livelli più severi, nonché tramite l'introduzione di un "approccio a più livelli".

La proposta, attraverso gli atti delegati da essa previsti, stabilisce nel dettaglio le nuove prescrizioni obbligatorie per i limiti di emissione dei motori della fase V. In particolare, gli atti delegati adottati ai sensi della proposta comprenderanno tra l'altro:

- prescrizioni tecniche dettagliate dei cicli di prova;

- procedure tecniche di misurazione e di prova;
- disposizioni e modalità dettagliate per le deroghe concesse ai sensi del regolamento;
- disposizioni dettagliate per le procedure di omologazione.

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà poiché la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

Dato che la proposta comporta modifiche della vigente legislazione dell'Unione, soltanto l'UE può affrontare efficacemente le questioni. Inoltre, gli obiettivi prefissati non possono essere conseguiti in misura sufficiente mediante iniziative a livello degli Stati membri.

L'azione dell'Unione europea è necessaria per evitare la creazione di barriere in seno al mercato unico, segnatamente nel campo dei motori installati su macchine mobili non stradali, anche in considerazione della natura transnazionale dell'inquinamento atmosferico. Sebbene la gravità degli effetti dei principali inquinanti atmosferici sia maggiore vicino alla fonte, gli effetti sulla qualità dell'aria non sono circoscritti localmente e l'inquinamento transfrontaliero costituisce un grave problema ambientale che può rendere inefficaci le iniziative nazionali. Per risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico sono necessarie iniziative concordate a livello dell'UE.

Se i limiti di emissione e le procedure di omologazione venissero decisi a livello nazionale, potrebbero esistere contemporaneamente 28 regimi diversi, il che rappresenterebbe un grave ostacolo agli scambi all'interno dell'Unione. Inoltre, per i costruttori attivi in più di un mercato ciò potrebbe comportare notevoli oneri amministrativi e finanziari. Pertanto gli obiettivi dell'iniziativa in esame non possono essere conseguiti prescindendo da un'iniziativa a livello dell'UE.

Si ritiene infine che un approccio armonizzato a livello UE costituisca il metodo più efficiente in termini di costi per i costruttori e per gli utilizzatori finali per conseguire una riduzione delle emissioni.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

Come indicato nella valutazione d'impatto, la proposta soddisfa il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per centrare l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno, assicurando al tempo stesso un alto livello di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

La semplificazione del contesto normativo darà un forte contributo alla riduzione delle spese amministrative a carico delle autorità nazionali e dell'industria.

#### • **Scelta dello strumento**

Lo strumento proposto è il regolamento.

Altri strumenti non sarebbero opportuni per i motivi di seguito illustrati.

La direttiva 97/68/CE è stata modificata in modo sostanziale a più riprese. Per motivi di chiarezza, prevedibilità, razionalità e semplificazione, la Commissione propone di sostituire la direttiva 97/68/CE con un regolamento e un numero limitato di atti delegati e di esecuzione.

La scelta di servirsi di un regolamento garantisce inoltre 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 per tenere meglio conto dell'evoluzione della tecnica.

La proposta si serve dell'"approccio a più livelli" già utilizzato in altri atti legislativi nel settore dell'omologazione UE dei veicoli a motore. Tale approccio prevede una legislazione in due tappe:

- innanzitutto, il Parlamento europeo e il Consiglio fissano, con procedura legislativa ordinaria, le disposizioni fondamentali in un regolamento sulla base dell'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- in secondo luogo, la Commissione adotta, in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli atti delegati contenenti le specifiche tecniche che attuano le disposizioni fondamentali di cui sopra.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

I costi associati all'istituzione di una banca dati elettronica per lo scambio di informazioni sull'omologazione erano già stati valutati in uno studio di fattibilità<sup>8</sup> commissionato dall'UNECE nel giugno 2006 e per le autovetture già esiste nell'UE un sistema di scambio europeo in materia di omologazione (European Type-Approval Exchange System - ETAES).

Sebbene lo studio di fattibilità non si riferisca a una banca dati accessibile al pubblico, si può tuttavia presumere che la valutazione dei costi fornisca una valida indicazione dei relativi costi.

Lo studio prevede costi di avviamento una tantum compresi tra 50 000 EUR e 150 000 EUR e costi di gestione da un minimo di 5 000 EUR a un massimo di 15 000 EUR al mese, in funzione della durata del contratto con il prestatore di servizi. Una simile fascia di costi mensile è prevista per la gestione di un servizio di helpdesk, se necessario.

---

<sup>8</sup> T-Systems 2006, Studio di fattibilità di una banca dati per lo scambio dei documenti di omologazione (DETA).



## 5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

### • **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio**

La proposta prevede periodi transitori generali e specifici al fine di accordare un intervallo di tempo sufficiente ai costruttori di macchine e di motori, nonché alle amministrazioni.

Per il passaggio dagli attuali standard di emissione alla nuova fase di emissione, è proposto un nuovo piano di transizione che si presenta molto più semplice in termini amministrativi per i costruttori di motori e di macchine, riducendo significativamente al contempo gli oneri per le autorità di omologazione nazionali.

Per quanto riguarda il monitoraggio delle prestazioni in termini di emissioni dei motori in servizio, sono proposti programmi pilota al fine di sviluppare adeguate procedure di prova.

### • **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

Sarà abrogata una direttiva estremamente complessa in materia di emissioni dei motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, comprendente 15 allegati e già modificata 8 volte senza rifusione.

La proposta semplifica le procedure amministrative delle amministrazioni pubbliche, si inquadra nel programma modulato di aggiornamento e semplificazione dell'*acquis comunitario* della Commissione e figura nel programma di lavoro legislativo di quest'ultima con il riferimento 2010/ENTR/001.

### • **Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione della normativa vigente.

### • **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

2014/0268 (COD)

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**

(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 europeo<sup>9</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>10</sup>,  
considerando quanto segue:

- (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 Consiglio<sup>11</sup> ha stabilito misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dai motori destinati all'installazione su macchine mobili non stradali. È opportuno lavorare fattivamente allo sviluppo e alla promozione del 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. Il legislatore stabilisce le norme e i principi fondamentali e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati 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 e a conferire alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche in atti delegati.

---

<sup>9</sup> GU L ... del ..., pag. ...

<sup>10</sup> GU L ... del ..., pag. ...

<sup>11</sup> 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) Il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup> 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 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.
- (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.
- (6) Con il presente regolamento si intendono 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'UE e di ridurre al minimo il rischio di distorsioni. Inoltre, il presente regolamento mira a semplificare l'attuale quadro normativo, comprendendo misure intese a semplificare le procedure amministrative e a 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 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 Consiglio<sup>13</sup>, 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

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

tutela della salute umana e in particolare degli individui sensibili, nonché per i livelli di emissioni massimi nazionali<sup>14</sup>. 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 europea 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 effettive 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 (OMS) attraverso la sua Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro (IARC) 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.
- (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 (NOx) e particolato (PM) 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, tecnologie motoristiche e sistemi di controllo delle emissioni del tutto nuovi. Se necessario, la Commissione dovrebbe, inoltre, 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

---

<sup>14</sup> Decisione n. 1600/2002/CE; 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).

per le emissioni di particelle inquinanti 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 impiersi sui risultati del programma di misurazione del particolato (PMP) 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 dei regolamenti 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 che si basano sull'uso di un reagente.
- (20) I motori che ottemperano alle nuove norme sui limiti di emissione e sulle procedure di omologazione UE e che rientrano nel loro campo di applicazione 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. Lo Stato membro che concede l'omologazione dovrebbe 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 in atmosfera esplosiva dovrebbero essere concesse in numero limitato.
- (22) Gli obblighi delle autorità nazionali stabiliti dalle disposizioni sulla vigilanza del mercato di cui al presente regolamento sono più specifici delle corrispondenti disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>.
- (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.

---

<sup>15</sup> 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).

- (24) L'Unione è parte contraente dell'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite 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, i regolamenti UNECE e le relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito, in applicazione della decisione 97/836/CE, 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.
- (26) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>.
- (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 alle famiglie di motori, alla manomissione, al monitoraggio delle prestazioni in termini di emissioni dei motori in servizio, alle procedure tecniche di misurazione e di prova, 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 di motori, alle informazioni per i costruttori di apparecchiature originali (OEM) e gli utilizzatori finali, alle prove interne, agli standard e alla valutazione dei servizi tecnici, ai motori alimentati interamente o parzialmente a gas, alla misurazione del numero di particelle e ai cicli di prova. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. 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 efficaci, 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 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.
- (30) Per ragioni di chiarezza, prevedibilità, razionalità e semplificazione, nonché al fine di ridurre gli oneri a carico dei costruttori di motori e macchine, è opportuno che il presente regolamento preveda solo un numero limitato di fasi di applicazione per

---

<sup>16</sup> 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).

l'introduzione di nuovi livelli di emissione e di nuove procedure di omologazione. Una definizione tempestiva delle prescrizioni è essenziale per lasciare ai costruttori un intervallo di tempo sufficiente per poter sviluppare, testare e realizzare soluzioni tecniche per i motori prodotti in serie e per garantire che i costruttori e le autorità di omologazione degli Stati membri possano 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 la direttiva 97/68/CE con un regolamento e un numero limitato di atti delegati e di esecuzione. Il ricorso a un regolamento servirebbe a garantire che le disposizioni in questione siano direttamente applicabili ai costruttori, alle autorità di omologazione e ai servizi tecnici e che possano essere aggiornate in modo più rapido ed efficiente per tenere meglio conto dei progressi della tecnica.
- (32) A seguito dell'applicazione del nuovo sistema di regolamentazione previsto dal presente regolamento, è opportuno abrogare la direttiva 97/68/CE a decorrere dal 1° gennaio 2017. Tale data dovrebbe consentire all'industria di disporre di tempo sufficiente per adeguarsi alle nuove disposizioni stabilite dal presente regolamento e alle specifiche tecniche e alle disposizioni amministrative che saranno definite dagli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.
- (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 e possono dunque, a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in virtù del 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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### ***OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI***

#### *Articolo 1*

#### **Oggetto**

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

Il presente regolamento stabilisce altresì le prescrizioni per la vigilanza del mercato dei motori da installare o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali soggette a omologazione UE.

## Articolo 2

### Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i motori di cui all'articolo 4, che sono installati o destinati a essere installati su macchine mobili non stradali, ad eccezione dei motori destinati a essere esportati in paesi terzi.
2. Il presente regolamento non si applica ai motori:
  - a) per la propulsione dei veicoli quali definiti all'articolo 3, punto 13, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup>;
  - b) per la propulsione dei veicoli agricoli e forestali quali definiti all'articolo 3, punto 11, del regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>18</sup>;
  - 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 di navi della navigazione interna, di potenza netta inferiore a 37 kW;
  - f) per le imbarcazioni da diporto quali definite dalla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>19</sup>;
  - g) per aeromobili;
  - 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 destinati esclusivamente all'uso in competizioni;
  - 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.

## Articolo 3

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

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

---

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> 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).



- 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": il monossido di carbonio (CO), gli idrocarburi (HC) totali e gli ossidi di azoto (NOx) comprendenti l'ossido nitrico (NO) e il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) ed espressi in equivalenti di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>);
- 4) "particolato (PM)": qualsiasi materiale raccolto su un determinato materiale filtrante previa diluizione del gas di scarico del motore con aria filtrata e pulita in modo che la temperatura non superi i 325 K (52°C);
- 5) "numero di particelle (PN)": il numero di particelle solide aventi diametro superiore a 23nm;
- 6) "motore": un convertitore di energia diverso da una turbina a gas nel quale la combustione del carburante avviene in uno spazio ristretto, generando gas in espansione che vengono direttamente utilizzati per fornire energia meccanica, per il quale può essere rilasciata l'omologazione UE; sono compresi il sistema di controllo delle emissioni e l'interfaccia di comunicazione (hardware e messaggi) tra una o più centraline elettroniche di controllo (ECU) del sistema 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": una specifica dei 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;
- 10) "motore ad accensione spontanea": un motore che funziona in base al principio dell'accensione spontanea;
- 11) "motore ad accensione comandata": un motore che funziona in base al principio dell'accensione comandata;
- 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 quale definito al punto 12);
- 14) "carburante liquido": un carburante allo stato liquido in condizioni ambientali standard<sup>20</sup>;
- 15) "carburante gassoso": qualsiasi carburante interamente gassoso in condizioni ambientali standard<sup>20</sup>;
- 16) "indice energetico del gas (Gas Energy Ratio - GER)": 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;

---

<sup>20</sup> 298K, pressione ambientale totale di 101,3 kPa.

- 17) "motore a regime variabile": un motore che non è un motore a regime costante come definito al punto 18);
- 18) "motore a regime costante": un motore la cui omologazione è limitata al funzionamento a regime costante, esclusi i motori in cui la funzione di regolazione del regime costante è rimossa o disattivata; un motore a regime costante può essere dotato di un regime minimo che può essere utilizzato nelle fasi di avvio o di arresto; un motore a regime costante può essere provvisto di dispositivo regolabile su altre velocità quando il motore è spento;
- 19) "funzionamento a regime costante": il funzionamento del 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;
- 20) "motore portatile ad accensione comandata": un motore ad accensione comandata che soddisfa almeno una delle seguenti condizioni:
  - 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) "motore di propulsione": un motore destinato a produrre direttamente o indirettamente la propulsione di una tipologia di macchine mobili non stradali quali definite al punto 1);
- 22) "motore ausiliario": un motore diverso da un motore di propulsione, installato o destinato a essere installato in o su una macchina mobile non stradale;
- 23) "potenza netta": la potenza del motore 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 di riferimento di cui all'articolo 24, paragrafo 2;
- 24) "potenza di riferimento": la potenza netta da utilizzare per determinare i valori limite di emissione applicabili per il motore;
- 25) "potenza nominale netta": la potenza netta 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 di rotazione del motore al quale, secondo quanto dichiarato dal costruttore, è ottenuta la potenza nominale;

- 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 diciotto mesi successivi alla data di attuazione obbligatoria della fase V, di cui all'articolo 17, paragrafo 2;
- 30) "motore di transizione": un motore la cui data di fabbricazione è anteriore alle date di immissione sul mercato dei motori di cui all'articolo 17, paragrafo 2, e che soddisfa i seguenti requisiti:
- a) ottempera ai più recenti limiti di emissione applicabili definiti nella legislazione pertinente applicabile alla data di entrata in vigore del presente regolamento, oppure
  - b) non è ancora disciplinato a livello UE alla data di entrata in vigore del presente regolamento;
- 31) "data di fabbricazione della macchina": l'anno indicato sulla marcatura regolamentare della macchina o, in assenza di un obbligo di marcatura, l'anno in cui la macchina supera il controllo finale dopo essere uscita dalla linea di produzione;
- 32) "nave della navigazione interna": una nave che rientra nel campo d'applicazione della direttiva 2006/87/CE;
- 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) "riproduzione o modello in scala ridotta": una riproduzione o un modello 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, attrezzature e un conducente di 75 kg, ma esclusi gli accessori opzionali);
- 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;
- 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, attrezzature e un

conducente di 75 kg, ma esclusi gli accessori opzionali) 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 quale definita al punto 40) o da una locomotiva quale definita al punto 41), 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": un tipo di macchina mobile non stradale che opera esclusivamente su binari ferroviari;
- 44) "messa a disposizione sul mercato": la fornitura di un motore quale definito al punto 6) 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 quale definito al punto 6);
- 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;
- 47) "rappresentante del costruttore": la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione debitamente nominata dal costruttore 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 quale definito al punto 6) in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dal fatto che il motore sia già installato o no su macchine;
- 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 quale definito al punto 6);

- 50) "operatore economico": il costruttore quale definito al punto 46), il rappresentante del costruttore quale definito al punto 47), l'importatore quale definito al punto 48) o il distributore quale definito al punto 49);
- 51) "costruttore di apparecchiature originali (OEM)": il costruttore di macchine mobili non stradali;
- 52) "autorità di omologazione": l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata dallo Stato membro e da questo notificata alla Commissione, competente per tutti gli aspetti dell'omologazione di un tipo di motore o di una famiglia di motori, per la procedura di autorizzazione, per il rilascio e l'eventuale revoca o rifiuto delle schede di omologazione, per la funzione di referente delle autorità di omologazione di altri Stati membri, per la designazione dei servizi tecnici e per 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 e non presentino rischi per la salute, per l'ambiente o per qualsiasi altro aspetto della tutela del pubblico interesse;
- 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 da installare su macchine mobili non stradali;
- 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 un tipo di macchina mobile non stradale;
- 58) "scheda informativa": il documento che prescrive i dati che il richiedente deve fornire;
- 59) "documentazione informativa": la documentazione completa o l'insieme di dati, disegni, fotografie, ecc., trasmessi dal richiedente al servizio tecnico o all'autorità di omologazione;
- 60) "fascicolo di omologazione": la documentazione informativa oltre a tutti i verbali di prova o agli altri documenti che il servizio tecnico o l'autorità di omologazione hanno aggiunto alla documentazione informativa nello svolgimento delle proprie funzioni;
- 61) "indice del fascicolo di omologazione": il documento in cui è elencato il contenuto del fascicolo di omologazione, opportunamente numerato o altrimenti contrassegnato in modo da individuare chiaramente tutte le pagine;
- 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;
  - 64) "sistema del carburante": tutti i componenti adibiti alla misurazione e alla miscelazione del carburante;
  - 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 che fa parte del sistema di controllo delle emissioni ma è installato a valle delle valvole di scarico del motore, ad eccezione del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR) e dei turbocompressori;
  - 67) "ricircolo dei gas di scarico (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 tali sistemi, 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) "prove interne": le prove, la registrazione dei relativi risultati e la presentazione di un verbale comprensivo di conclusioni all'autorità di omologazione, realizzate negli stabilimenti di un costruttore designato come servizio tecnico per la valutazione della conformità a una serie di prescrizioni;
  - 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 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) "applicazione a regime intermedio": un'applicazione per motori ad accensione comandata diversi dai motori portatili ad accensione comandata in cui il motore installato è destinato a funzionare a un regime nettamente inferiore a 3 600 giri/min;
- 79) "applicazione a regime nominale": un'applicazione per motori ad accensione comandata diversi dai motori portatili ad accensione comandata in cui il motore installato è destinato a funzionare a un regime nominale di 3 600 giri/min o superiore.

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle specifiche tecniche dettagliate delle definizioni di cui ai punti 7), 8), 19), 27), 74) e 76). Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

#### *Articolo 4*

### **Categorie di motori**

Ai fini del presente regolamento sono d'applicazione le seguenti categorie di motori, suddivise nelle sottocategorie specificate nell'allegato I:

1) "categoria NRE", comprendente:

- a) i 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),
- b) i motori con una potenza di riferimento inferiore a 560 kW utilizzati in sostituzione dei motori delle categorie IWP, RLL o RLR;

2) "categoria NRG", comprendente i 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 al primo comma sono inclusi nelle categorie NRE o NRS a seconda delle relative caratteristiche;

3) "categoria NRSh", comprendente i 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", comprendente i motori ad accensione comandata con una potenza di riferimento inferiore a 56 kW, non inclusi nella categoria NRSh;

5) "categoria IWP", comprendente:

- a) i motori da utilizzare esclusivamente in navi della navigazione interna, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione, con una potenza di riferimento pari o superiore a 37 kW,
- b) i motori con una potenza di riferimento superiore a 560 kW utilizzati in sostituzione dei motori della categoria IWA fatto salvo il rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 23, paragrafo 8;

6) "categoria IWA", comprendente i motori da utilizzare esclusivamente in navi della navigazione interna, per scopi ausiliari o destinati a scopi ausiliari, con una potenza netta superiore a 560 kW;

i motori ausiliari per le navi della navigazione interna, diversi da quelli che presentano le caratteristiche specificate al primo comma sono inclusi nelle categorie NRE o NRS a seconda delle relative caratteristiche;

7) "categoria RLL", comprendente i motori da utilizzare esclusivamente in locomotive, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;

8) "categoria RLR", comprendente i motori da utilizzare esclusivamente in automotrici, per la loro propulsione o destinati alla loro propulsione;

9) "categoria SMB", comprendente i motori ad accensione comandata destinati esclusivamente a essere utilizzati in motoslitte;

i motori per motoslitte diversi da quelli che presentano le caratteristiche specificate al primo comma sono inclusi nella categoria NRE;

10) "categoria ATS", comprendente i 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 quelli che presentano le caratteristiche specificate al primo comma sono inclusi nella categoria NRE.

Un motore di una particolare categoria destinato a essere utilizzato in un'applicazione a regime variabile può essere utilizzato anche in sostituzione di un motore della stessa categoria destinato a essere utilizzato in un'applicazione a regime costante. I motori a regime variabile della categoria IWP utilizzati in applicazioni a regime costante devono inoltre soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 23, paragrafo 7, o all'articolo 23, paragrafo 8, a seconda dei casi.

I motori per veicoli ferroviari ausiliari e i motori ausiliari per automotrici 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 competenti in materia di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato competenti in materia di vigilanza del mercato conformemente al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione di tali autorità.
2. Nella notifica delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato sono specificati il relativo nome, l'indirizzo (anche elettronico) e il settore di competenza. La Commissione pubblica sul suo sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione.
3. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato esclusivamente di motori, già installati o meno su macchine, provvisti di una valida omologazione UE rilasciata conformemente al presente regolamento.



Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato esclusivamente di macchine 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 motori per motivi connessi ad aspetti di fabbricazione o di funzionamento oggetto del presente regolamento, se tali motori ne soddisfano 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 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup>.

#### *Articolo 6*

##### **Obblighi delle autorità di omologazione**

1. Le autorità di omologazione si assicurano che i costruttori che chiedono un'omologazione UE adempiano agli obblighi previsti dal presente regolamento.
2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni UE esclusivamente ai tipi di motore o alle famiglie di motori conformi alle prescrizioni del presente regolamento.
3. Le autorità di omologazione rendono pubblico, mediante la piattaforma amministrativa centrale dell'Unione di cui all'articolo 41, un registro di tutti i tipi di motore e delle famiglie di motori per cui hanno rilasciato omologazioni UE, contenente come minimo le seguenti informazioni: marchio, designazione del costruttore, categoria di motore, numero di omologazione e data di omologazione.

#### *Articolo 7*

##### **Misure di vigilanza del mercato**

Per i motori ai quali è stata rilasciata l'omologazione UE, le 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.

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.

Qualora un operatore economico presenti verbali di prova o certificati di conformità, le autorità di vigilanza del mercato ne tengono debitamente conto.

#### *Articolo 8*

##### **Obblighi dei costruttori**

1. I costruttori garantiscono che i propri motori immessi sul mercato sono stati fabbricati e omologati conformemente alle prescrizioni di cui al capo II e al capo III del presente regolamento.

---

<sup>21</sup> 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 e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

2. Ai fini dell'omologazione 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.
3. I costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano inoltre un rappresentante unico stabilito nell'Unione ai fini della vigilanza del mercato, che può essere lo stesso di cui al paragrafo 2 o un rappresentante differente.
4. I costruttori sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente o no a tutte le fasi di fabbricazione di un motore.
5. In conformità al presente regolamento, i costruttori si assicurano che siano predisposte le procedure necessarie a garantire che la produzione in serie continui a essere conforme al tipo omologato. Si tiene conto, conformemente al capo VI, delle modifiche apportate alla progettazione di un motore o alle relative caratteristiche e delle modifiche delle prescrizioni a cui un motore è dichiarato conforme.
6. Oltre alla marcatura apposta sui propri motori a norma dell'articolo 31, i costruttori appongono sui motori messi a disposizione sul mercato, oppure, ove ciò non sia possibile, sul relativo imballaggio o 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.
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 alle prescrizioni di cui al capo II e al capo III.

#### *Articolo 9*

##### **Obblighi dei costruttori in relazione ai prodotti 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 essi adottano misure correttive per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo o alla famiglia omologati. Qualora proporzionato alla natura della non conformità e alla sua probabile insorgenza, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 38.  

In deroga alle disposizioni del primo comma, i costruttori non saranno tenuti a adottare misure correttive in merito ai motori che non sono conformi alle disposizioni del presente regolamento in conseguenza di modifiche non autorizzate dal costruttore che sono state apportate dopo che il motore è stato immesso sul mercato.
2. I costruttori informano immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, fornendo i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e alle eventuali misure correttive adottate.
3. I costruttori tengono a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di 10 anni dopo l'immissione sul mercato di un motore il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 21, paragrafo 9, e una copia dei certificati di conformità di cui all'articolo 30.

4. I costruttori, a seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale, forniscono a quest'ultima per il tramite dell'autorità di omologazione, una copia della scheda di omologazione UE di un motore in una lingua che possa essere facilmente compresa da tale autorità.

#### *Articolo 10*

#### **Obblighi dei rappresentanti del costruttore in materia di vigilanza del mercato**

Il rappresentante del costruttore incaricato della vigilanza del mercato esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Il mandato consente a un rappresentante di svolgere almeno i seguenti compiti:

- 1) avere accesso alla documentazione informativa di cui all'articolo 20 e ai certificati di conformità di cui all'articolo 30, in modo che possano essere messi a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato di un motore;
- 2) fornire a un'autorità di omologazione, a seguito di una richiesta motivata di questa, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un motore;
- 3) cooperare con le autorità di omologazione o di vigilanza del mercato, su loro richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare ogni grave rischio per la sicurezza presentato dai motori che rientrano nel suo mandato.

#### *Articolo 11*

#### **Obblighi 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 esista un fascicolo di omologazione conforme all'articolo 21, paragrafo 9, e che il motore rechi la prescritta marcatura e ottemperi alle prescrizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 6.
3. Gli importatori tengono a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato una copia del certificato di conformità per i dieci anni successivi all'immissione del motore sul mercato e si assicurano che il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 21, paragrafo 9, sia messo, su richiesta, a disposizione di tali autorità.
4. Gli importatori indicano sul motore, oppure, ove ciò non sia possibile, sul relativo imballaggio o 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 forniscono istruzioni e informazioni conformemente 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 alle prescrizioni di cui al capo II e al capo III.

## *Articolo 12*

### **Obblighi degli importatori in relazione ai prodotti non conformi**

1. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore non ottemperi alle prescrizioni del presente regolamento e in particolare non sia conforme alla sua omologazione non distribuiscono il motore fintanto che non sia stato reso conforme. Inoltre ne informano il costruttore, le autorità di vigilanza del mercato, nonché l'autorità di omologazione che ha rilasciato la relativa omologazione.
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 essi adottano misure correttive per garantire che i motori in produzione siano tempestivamente resi conformi al tipo o alla famiglia omologati. Qualora proporzionato alla natura della non conformità e alla sua probabile insorgenza, possono applicarsi le disposizioni di cui all'articolo 38.
3. Gli importatori, a seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale, forniscono a quest'ultima tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di un motore in una lingua che possa essere facilmente compresa da tale autorità.

## *Articolo 13*

### **Obblighi 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 il motore rechi la marcatura prescritta o il marchio di omologazione UE, che i documenti prescritti, le istruzioni e le informazioni sulla sicurezza siano disponibili in una lingua che possa essere facilmente compresa dal costruttore di apparecchiature originali e che l'importatore e il costruttore abbiano rispettato le prescrizioni di cui all'articolo 11, paragrafi 2 e 4, e all'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 alle prescrizioni di cui al capo II e al capo III.

## *Articolo 14*

### **Obblighi dei distributori in relazione ai prodotti non conformi**

1. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento non lo distribuiscono fintanto che il motore non sia stato reso conforme.
2. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un motore che hanno distribuito 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 conforme tale motore al tipo o alla famiglia omologati, conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, o all'articolo 12, paragrafo 2.

3. I distributori si assicurano che, a seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale, il costruttore fornisca a quest'ultima le informazioni di cui all'articolo 9, paragrafo 3, o che l'importatore fornisca all'autorità nazionale le informazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

#### *Articolo 15*

#### **Casi in cui gli obblighi dei costruttori si applicano agli importatori e ai distributori**

Un importatore o un distributore sono considerati costruttore ai fini del presente regolamento e sono soggetti agli obblighi del costruttore a norma degli articoli 8, 9 e 10 qualora mettano a disposizione sul mercato un motore con il proprio nome o marchio, oppure qualora lo modifichino in modo tale da poterne compromettere la conformità alle prescrizioni applicabili.

#### *Articolo 16*

#### **Identificazione degli operatori economici**

Gli operatori economici 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 cui essi abbiano fornito un motore.

### **CAPO III**

#### ***PRESCRIZIONI FONDAMENTALI***

#### *Articolo 17*

#### **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 capo III del presente regolamento.
2. I tipi di motore e le famiglie di motori non devono superare, 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 delegato, una famiglia di motori copra più di una fascia di potenza, il motore capostipite (ai fini dell'omologazione) e tutti i tipi di motore che appartengono alla stessa famiglia (ai fini della conformità della produzione), per quanto riguarda le fasce di potenza applicabili:

- devono soddisfare i valori limite di emissione più rigorosi;
- sono sottoposti a prova servendosi dei cicli di prova che corrispondono ai valori limite di emissione più rigorosi;
- sono subordinati alla prima delle date applicabili ai fini dell'omologazione 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 per resistere alle manomissioni e non si avvalgono di alcuna strategia di manomissione.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle specifiche tecniche dettagliate relative ai parametri utilizzati per la definizione di famiglia di motori e alle norme tecniche dettagliate antimissioni, come specificato al paragrafo 4. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

#### *Articolo 18*

##### **Monitoraggio delle emissioni dei motori in servizio**

1. Le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato dei tipi o delle famiglie di motori in servizio sono monitorate sottoponendo a prova i motori installati su macchine mobili non stradali impiegate in cicli di funzionamento normale. Tali prove sono eseguite 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.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle modalità dettagliate relative alla scelta dei motori, alle procedure di prova e alla comunicazione dei risultati di cui al paragrafo 1. Tali atti delegati sono adottati 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.
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.
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, la domanda trasmessa non rappresenta perfettamente la famiglia di motori descritta nella documentazione informativa, viene presentato per

l'omologazione un motore capostipite alternativo e, se necessario, un motore capostipite supplementare considerato rappresentativo della famiglia di motori dall'autorità di omologazione.

4. Una domanda relativa a un tipo di motore o a una famiglia di motori non può essere presentata a più di uno Stato membro. È presentata una domanda distinta per ogni tipo di motore o famiglia di motori da omologare.

#### *Articolo 20*

##### **Documentazione informativa**

1. Il richiedente trasmette all'autorità di omologazione una documentazione informativa.
2. Il contenuto della documentazione informativa è definito in un atto di esecuzione e comprende i seguenti elementi:
  - a) una scheda informativa;
  - b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti in relazione al motore;
  - c) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nel contesto della procedura di presentazione di una domanda.
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 conformemente:
  - 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 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. 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 dopo le date per l'omologazione di motori di cui all'allegato III per ciascuna sottocategoria di motori.

4. Le schede di omologazione UE sono numerate secondo un sistema armonizzato stabilito dalla Commissione per mezzo di atti di esecuzione.
5. L'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro:
  - a) trasmette mensilmente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco delle omologazioni UE che ha rilasciato, rifiutato o revocato nel corso del mese, unitamente alle motivazioni di tali decisioni;
  - b) informa immediatamente le autorità di omologazione degli altri Stati membri del suo rifiuto di omologare un motore o della revoca di un'omologazione, specificando i motivi della sua decisione;
  - c) al ricevimento di una richiesta da parte dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, trasmette entro un mese:
    - copia della scheda di omologazione UE del motore o della famiglia di motori, se esistente, unitamente al fascicolo di omologazione relativo a ciascun tipo o famiglia di motori per i quali ha rilasciato, negato o revocato l'omologazione, e/o
    - l'elenco dei motori prodotti conformemente alle omologazioni UE rilasciate, come specificato all'articolo 35.
6. L'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro trasmette alla Commissione annualmente, oltre che su richiesta, una copia della scheda tecnica relativa ai tipi o alle famiglie di motori omologati dopo l'ultima notifica.
7. Su richiesta della Commissione, l'autorità di omologazione invia anche a quest'ultima le informazioni di cui al paragrafo 5.
8. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 5, 6 e 7 si considerano soddisfatte con il caricamento delle pertinenti informazioni o dei dati appropriati sulla piattaforma amministrativa centrale dell'Unione di cui all'articolo 42. La copia può altresì assumere la forma di un file elettronico sicuro.
9. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, i verbali 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 contiene un indice che ne elenca il contenuto, dandogli un'adeguata numerazione o contrassegnandolo in modo tale da individuare chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento, così da procedere a una registrazione delle fasi successive della procedura di omologazione UE, in particolare delle date delle revisioni e degli aggiornamenti. L'autorità di omologazione tiene a disposizione le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione per un periodo di dieci 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 della scheda tecnica da compilare per ciascun tipo di motore o di 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) il modello per l'elenco dei motori prodotti conformemente alle omologazioni UE rilasciate, da compilare a cura dell'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro, di cui al paragrafo 5, lettera c);
- d) il formato unico della scheda tecnica relativa ai tipi o alle famiglie di motori omologati dopo l'ultima notifica, da compilare a cura dell'autorità di omologazione di ciascuno Stato membro, di cui al paragrafo 6.

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;
  - b) risultati delle prove;
  - c) il nome o i nomi e lo specimen di firma della persona o delle persone autorizzate a firmare i certificati di conformità e una dichiarazione relativa alla posizione rivestita nell'impresa.
2. La Commissione elabora un modello di scheda di omologazione UE.
3. Per ogni tipo di motore l'autorità di omologazione:
  - a) completa tutte le pertinenti parti della scheda di omologazione UE, compresa la scheda dei risultati delle prove ad essa allegata;
  - 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 e della scheda dei risultati delle prove di cui al paragrafo 3, lettera a). 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 tecniche 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 delegati per l'esecuzione delle prove prescritte.
3. Le prove prescritte sono eseguite su motori rappresentativi del tipo da omologare.  
In deroga alle disposizioni del primo comma, il costruttore può selezionare, d'accordo con l'autorità di omologazione, un motore che, pur non essendo rappresentativo del tipo 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 capostipite è testato su un dinamometro servendosi del ciclo di prova NRSC 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 applicazioni 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 entrambe le applicazioni 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 con una potenza di riferimento superiore a 560 kW che è destinato ad essere utilizzato in sostituzione di un motore della categoria IWA conformemente all'articolo 4, secondo comma, 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, 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 i requisiti 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. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle specifiche tecniche dettagliate e alle caratteristiche dei

cicli di prova stazionari e transitori di cui al presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

12. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il formato unico delle prove richieste per l'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 24*

##### **Esecuzione delle misurazioni e delle prove per l'omologazione UE**

1. I risultati delle prove di laboratorio delle emissioni di gas di scarico per tutti i motori oggetto del presente regolamento sono adeguati per includere 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 per gli appropriati carburanti di riferimento o combinazioni di carburanti inclusi nel seguente elenco:
  - diesel;
  - benzina;
  - miscela benzina/gasolio per i motori a due tempi ad accensione comandata;
  - gas naturale/biometano;
  - gas di petrolio liquefatti (GPL);
  - etanolo.
3. Per l'esecuzione delle prove e delle misurazioni, vanno soddisfatte le prescrizioni tecniche per quanto riguarda i seguenti aspetti:
  - 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 che rispettano i limiti di emissioni della "fase V" quali definiti nell'allegato II:
    - i) metodo di contabilizzazione delle emissioni di gas dal basamento,
    - ii) metodo di contabilizzazione della rigenerazione 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" quali definiti 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 in materia di strategie di controllo delle emissioni, compresa la documentazione necessaria per dimostrare tali strategie,

- ii) prescrizioni tecniche per le misure di controllo degli NOx, compreso il metodo di dimostrazione di tali prescrizioni tecniche;
  - iii) prescrizioni tecniche sulla superficie associata al pertinente ciclo NRSC in cui ci sia un controllo sull'ammontare che le emissioni sono autorizzate a superare oltre i valori limite di cui all'allegato II;
  - iv) selezione da parte del servizio tecnico di ulteriori punti di misurazione all'interno della superficie di controllo durante la prova al banco.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 del presente regolamento 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 presente paragrafo per le prove di omologazione e per la verifica della conformità della produzione di cui al paragrafo 2;
  - 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.

#### *Articolo 25*

#### **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 a una famiglia di motori adotta le misure necessarie ad accertare che i certificati di conformità rilasciati dal costruttore siano conformi alle prescrizioni dell'articolo 30. A tal fine, l'autorità di omologazione verifica che un numero sufficiente di campioni di certificati di conformità sia conforme alle prescrizioni dell'articolo 30 e che il costruttore abbia adottato opportune disposizioni per garantire la correttezza dei dati contenuti nei certificati di conformità.
3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, in relazione a tale omologazione, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo siano tuttora adeguate a garantire che i motori in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato e che i certificati di conformità continuino a ottemperare alle prescrizioni dell'articolo 30.
4. Per verificare 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 disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 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.  
Tale autorità di omologazione decide quale tra le procedure stabilite all'articolo 27 è opportuno 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.

#### *Articolo 27*

##### **Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE**

1. Se i dati contenuti nel fascicolo di omologazione sono cambiati senza che sia necessario ripetere le ispezioni o le prove, la modifica è considerata una "revisione".  
In tal caso, l'autorità di omologazione rilascia le pagine del fascicolo di omologazione debitamente rivedute, indicando chiaramente su ciascuna pagina modificata la natura della modifica e la data del nuovo rilascio. È considerata conforme a questa prescrizione una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche.

2. La modifica è considerata una "estensione" se i dati registrati nel fascicolo di omologazione sono cambiati e si verifica 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 disposizioni specificate negli atti delegati del presente regolamento.

In caso di estensione, l'autorità di omologazione rilascia 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 riporta chiaramente il motivo dell'estensione e la data del nuovo rilascio.

3. Ogni volta che sono rilasciate pagine modificate o versioni consolidate e aggiornate, è modificato di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione annesso alla scheda di omologazione, 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, si aggiornano tutte le sezioni pertinenti della scheda di omologazione UE, i suoi allegati e l'indice del fascicolo di omologazione. Al richiedente sono rilasciati senza indugio la scheda aggiornata e i relativi allegati.
2. In caso di revisione, l'autorità di omologazione rilascia senza indugio al richiedente, a seconda dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione.
3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le modifiche delle omologazioni UE secondo le procedure di cui all'articolo 21.

#### *Articolo 29*

##### **Cessazione della validità**

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.
2. La validità dell'omologazione UE di un motore cessa nei casi seguenti:
  - a) nuove prescrizioni applicabili al tipo di motore omologato diventano obbligatorie per la messa a disposizione sul mercato e non è possibile aggiornare di conseguenza l'omologazione UE;
  - b) la produzione del tipo di motore o della famiglia di motori omologati cessa in modo definitivo e volontario;

- c) la validità dell'omologazione scade a causa di una restrizione conformemente all'articolo 33, paragrafo 6;
  - d) l'omologazione è stata revocata in applicazione dell'articolo 25, paragrafo 5, dell'articolo 37, paragrafo 1, o dell'articolo 38, paragrafo 3.
3. Quando soltanto un tipo di motore all'interno di una famiglia di motori non è più valido, l'omologazione UE della famiglia di motori in questione perde validità limitatamente a tale specifico tipo di motore.
4. Quando la produzione di un determinato tipo di motore cessa definitivamente, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tale motore.
- Entro un mese dal ricevimento della comunicazione di cui al primo comma, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per il motore 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 di una famiglia di motori sta per scadere, il costruttore ne informa l'autorità che l'ha rilasciata.
- 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 si considerano soddisfatte con il caricamento delle pertinenti informazioni sulla piattaforma amministrativa centrale dell'Unione di cui all'articolo 42. I documenti di informazione possono altresì assumere la forma di un file elettronico sicuro.

## **CAPO VII**

### ***CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA***

#### *Articolo 30*

##### **Certificato 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 ciascun motore fabbricato in conformità al tipo di motore omologato di un certificato di conformità da esso rilasciato.
- Tale certificato è rilasciato gratuitamente insieme al motore e accompagna la macchina su cui è installato tale motore. Il rilascio del certificato non può essere subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore.
- Per un periodo di dieci anni dalla data di fabbricazione del motore, il suo costruttore rilascia, su richiesta del proprietario del motore, un duplicato del certificato di conformità contro pagamento di un corrispettivo non superiore al costo del rilascio. Su ogni duplicato del certificato è chiaramente visibile la scritta "duplicato".

2. La Commissione stabilisce il modello che il costruttore è tenuto a usare per il certificato di conformità.
3. Il certificato di conformità è redatto in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione. Ogni Stato membro può chiedere che il certificato di conformità sia tradotto nella propria o nelle proprie lingue ufficiali.
4. La persona o le persone autorizzate a firmare i certificati di conformità fanno parte dell'organizzazione del costruttore e sono debitamente autorizzate dalla direzione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la fabbricazione o la conformità della produzione del motore.
5. Il certificato di conformità è compilato in ogni sua parte e non prevede restrizioni all'uso del motore che non siano contemplate nel presente regolamento o in uno degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
6. Il certificato di conformità per i tipi di motore o le famiglie di motori omologati a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, reca nell'intestazione la frase "Per motori omologati a norma dell'articolo 31 del regolamento (UE) n. xx/xx del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali (omologazione provvisoria)".
7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello del certificato di conformità, comprese le caratteristiche tecniche destinate a evitare contraffazioni. A tal fine, gli atti di esecuzione specificano le caratteristiche di sicurezza della stampa per proteggere la carta utilizzata per il certificato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 54, paragrafo 2, entro il [31 dicembre 2016].

### *Articolo 31*

#### **Marcatura dei motori**

1. Il costruttore di un motore appone una marcatura su ogni motore fabbricato in conformità al tipo omologato.
2. Prima di uscire dalla linea di produzione, i motori devono recare la marcatura richiesta dal presente regolamento.
3. Per un motore già installato su macchine, il motore o la parte del motore recanti il marchio regolamentare possono essere sostituiti.
4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, il modello per la marcatura di cui al paragrafo 1, comprese le 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].
5. Alla Commissione è conferito altresì il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle condizioni e alle prescrizioni tecniche dettagliate per la sostituzione dei motori o delle parti di motore recanti la marcatura di cui al paragrafo 3. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].



## CAPO VIII

### *DEROGHE*

#### *Articolo 32*

#### **Deroghe generali**

1. Le prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 17, paragrafo 2, non si applicano ai motori destinati a essere utilizzati dalle forze armate.
2. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 31, un costruttore può consegnare a un OEM un motore separatamente dal suo sistema di post-trattamento dei gas di scarico.
3. In deroga alle disposizioni dell'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 alle disposizioni dell'articolo 17, paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare l'omologazione UE e l'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione ATEX stabiliti nell'allegato V, a condizione che i motori siano destinati a essere installati su una macchina da utilizzare in atmosfera potenzialmente esplosiva, quale definita nella direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup>, e certificata come ottemperante a tutte le seguenti prescrizioni:
  - a) categoria di apparecchi 2 o 3;
  - b) gruppo di macchine I o gruppo di macchine II;
  - c) classe di temperatura T3 o superiore (non superiore a 200°C).
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;
  - b) all'immissione temporanea sul mercato, ai fini delle prove sul campo, di motori non omologati UE, come specificato al paragrafo 3;
  - c) all'omologazione UE e all'immissione sul mercato di motori che soddisfano i valori limite di emissione ATEX stabiliti nell'allegato V, come specificato al paragrafo 4.

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

<sup>22</sup>

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 (rifusione) (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 309).

**Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni**

1. Il costruttore può chiedere l'omologazione 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 di cui al paragrafo 1 se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
  - a) la domanda specifica i motivi per cui le tecnologie o le concezioni in questione 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 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 che prevedono deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni è subordinato all'autorizzazione della Commissione. Tale autorizzazione è accordata sotto forma di atto di esecuzione.
4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione può rilasciare l'omologazione che sarà tuttavia provvisoria, valida solo sul territorio di tale Stato membro e valida solo relativamente a un tipo di motore oggetto della deroga richiesta. L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di aver rilasciato un'omologazione provvisoria con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la limitata validità territoriale risultano evidenti dall'intestazione della scheda di omologazione e da quella del certificato di conformità.
5. Altre autorità di omologazione possono decidere di accettare sul loro territorio l'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 4. In tal caso, esse devono informarne, per iscritto, l'autorità di omologazione competente e la Commissione.
6. Se del caso, l'autorizzazione della Commissione di cui al paragrafo 3 specifica anche eventuali restrizioni cui è sottoposta. In ogni caso l'omologazione ha una validità minima di trentasei mesi.
7. Se la Commissione decide di rifiutare l'autorizzazione, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 3, se quest'ultima è stata rilasciata, che l'omologazione provvisoria sarà 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 provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione provvisoria.
8. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 4 e 5 si considerano soddisfatte con il caricamento delle pertinenti informazioni sulla piattaforma amministrativa centrale dell'Unione di

cui all'articolo 42. I documenti di informazione possono altresì assumere la forma di un file elettronico sicuro.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, per mezzo di atti di esecuzione, l'autorizzazione di cui al paragrafo 3. 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 e del certificato di conformità di cui al paragrafo 4, 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].

#### *Articolo 34*

##### **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 definita 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, 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, 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 prorogare l'omologazione.

## **CAPO IX**

### ***IMMISSIONE SUL MERCATO***

#### *Articolo 35*

##### **Obblighi di informazione dei costruttori**

Un costruttore invia all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE, entro 45 giorni dalla fine di ogni anno civile e senza indugio dopo ogni data di applicazione in caso di modifica delle prescrizioni del presente regolamento, nonché immediatamente dopo ogni altra data eventualmente stabilita da detta autorità, un elenco contenente la serie di numeri di identificazione per ogni tipo di motore fabbricato in ottemperanza alle prescrizioni del 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.

Se non si applica il sistema di codifica del motore, l'elenco di cui al primo comma deve indicare la correlazione tra i numeri di identificazione e i relativi tipi o famiglie di motori e i numeri di omologazione UE.

Inoltre, l'elenco di cui al primo comma indica chiaramente qualsiasi caso in cui il costruttore cessi di produrre un tipo o una famiglia di motori omologati.

Il costruttore tiene copia degli elenchi per un periodo minimo di venti anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE.

#### *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 per verificare, eventualmente in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, i numeri d'identificazione dei motori fabbricati conformemente alle prescrizioni del 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 agenti 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 venduti a un costruttore di macchine, non sono necessarie informazioni supplementari.
4. Se, su richiesta dell'autorità di omologazione, il costruttore non è in grado di verificare l'ottemperanza alle prescrizioni sulla marcatura dei motori di cui all'articolo 31, l'omologazione rilasciata con riferimento al relativo tipo o famiglia di motori a norma del presente regolamento può essere revocata. La procedura d'informazione segue le modalità specificate all'articolo 36, paragrafo 4.

## **CAPO X**

### ***CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA***

#### *Articolo 37*

##### **Motori non conformi al tipo omologato**

1. Qualora i motori provvisti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione 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 di tale Stato membro comunica a quelle 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 delle disposizioni del capo IV, sono considerate come non conformità al tipo o alla famiglia omologati.

3. Se riscontra che i motori provvisti di un certificato di conformità 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, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008, a richiamare i motori immessi sul mercato, installati o meno su macchine, perché costituiscono una grave violazione del presente regolamento per quanto riguarda la tutela dell'ambiente, tale costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE ai motori.
2. Il costruttore propone all'autorità di omologazione una serie di rimedi idonei a porre fine alla grave violazione di cui al paragrafo 1. L'autorità di omologazione comunica immediatamente i rimedi proposti alle autorità di omologazione degli altri Stati membri.  

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 interessata informa immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE.

L'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE informa a sua volta il costruttore. Se il costruttore 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. Tutte le decisioni prese ai sensi del presente regolamento e tutte le decisioni di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE o di divieto o di limitazione dell'immissione sul mercato di un motore oppure che impongono il ritiro di un motore dal mercato specificano in dettaglio le motivazioni che le giustificano.
2. Tali decisioni sono notificate all'interessato unitamente all'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalle normative in vigore nello Stato membro interessato e dei relativi termini di esperibilità.

## **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 dei motori previste dal presente regolamento e le procedure stabilite da normative internazionali o di paesi terzi.
2. Le omologazioni rilasciate e la marcatura di omologazione 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 rilasciate e alla marcatura di omologazione in conformità al presente regolamento.
3. Le omologazioni 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 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 ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito che si applicano all'omologazione UE di motori e di famiglie di motori destinati a essere installati su macchine mobili non stradali;
  - b) all'elenco degli atti dell'Unione che rilasciano omologazioni.

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 rende note agli OEM tutte le pertinenti informazioni e le istruzioni necessarie per la corretta installazione del motore sulla macchina, compresa una descrizione di tutte le condizioni o le restrizioni specifiche connesse all'installazione o all'uso di un motore.
3. I costruttori rendono note agli 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 alle disposizioni di cui al paragrafo 3, i costruttori rendono noto agli OEM il valore delle emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) determinato durante la procedura di omologazione UE e incaricano gli OEM di comunicare tali informazioni all'utilizzatore finale della macchina 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. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

#### *Articolo 42*

##### **Piattaforma amministrativa centrale dell'Unione e banca dati**

1. La Commissione istituisce una piattaforma amministrativa centrale digitale dell'Unione per lo scambio in formato elettronico di informazioni e di dati relativi alle omologazioni UE. La piattaforma è utilizzata per lo scambio di dati e di informazioni tra le autorità di omologazione, oppure tra le autorità di omologazione e la Commissione, che ha luogo nel quadro del presente regolamento.
2. La piattaforma amministrativa centrale digitale dell'Unione comprende anche una banca dati in cui tutte le informazioni pertinenti per quanto riguarda le omologazioni UE rilasciate conformemente al presente regolamento sono raccolte a livello centrale e rese accessibili alle autorità di omologazione e alla Commissione. La banca dati collega le basi di dati nazionali alla banca dati centrale dell'Unione, se gli Stati membri interessati lo autorizzano.
3. Successivamente all'attuazione dei paragrafi 1 e 2, la Commissione amplia la piattaforma amministrativa centrale digitale dell'Unione con moduli atti a consentire:
  - a) lo scambio di informazioni e di dati menzionati nel presente regolamento tra costruttori, servizi tecnici, autorità di omologazione e Commissione;
  - b) l'accesso del pubblico a taluni dati e informazioni relativi ai risultati delle omologazioni e delle prove della conformità in servizio.
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'istituzione della piattaforma amministrativa centrale dell'Unione e della banca dati di cui al 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].

## CAPO XII

### ***DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI***

#### *Articolo 43*

##### **Prescrizioni relative ai servizi tecnici**

1. Le autorità di omologazione designanti si assicurano, prima di designare un servizio tecnico ai sensi dell'articolo 45, che esso soddisfi le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 9 del presente articolo.
2. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 1, un servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro ed è dotato di personalità giuridica.
3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione 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'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 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 consociate 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 e il suo personale svolgono le categorie di attività per le quali esso è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nel settore specifico e sono immuni da qualsivoglia pressione e condizionamento, soprattutto di ordine finanziario, suscettibili di influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di valutazione, in particolare pressioni e condizionamenti esercitati da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
6. Un servizio tecnico dimostra di essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali è designato ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 1, dando prova sufficiente all'autorità di omologazione designante 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;
- 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.

Inoltre, dimostra all'autorità di omologazione designante di ottemperare alle norme stabilite negli atti delegati adottati a norma dell'articolo 46 che sono pertinenti per le categorie di attività per le quali è designato.

- 7. Dev'essere garantita l'imparzialità dei servizi tecnici, dei loro 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.

#### *Articolo 44*

##### **Consociate 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 una consociata esclusivamente con il consenso dell'autorità di omologazione che li ha designati.
- 2. Qualora subappaltino compiti specifici connessi alle categorie di attività per le quali sono stati designati oppure ricorrano a una consociata, 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 consociate, 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 della consociata e i compiti da essi svolti.

#### *Articolo 45*

##### **Designazione dei servizi tecnici**

- 1. A seconda della loro sfera di competenza, i servizi tecnici sono designati per una o più delle seguenti categorie di attività:

- 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 attività di cui al paragrafo 1.
  3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi dell'articolo 45, 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 consociate in paesi terzi, a condizione che queste siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

#### *Articolo 46*

##### **Servizi tecnici interni accreditati del costruttore**

1. I servizi tecnici interni accreditati del costruttore possono essere designati esclusivamente per attività della categoria A nel caso di prescrizioni tecniche per le quali un atto delegato adottato a norma del presente regolamento ammette prove interne. Tali servizi tecnici costituiscono entità separate e distinte dall'impresa e non partecipano alla progettazione, alla fabbricazione, alla fornitura o alla manutenzione dei motori sottoposti alla loro valutazione.
2. I servizi tecnici interni accreditati soddisfano i seguenti requisiti:
  - a) oltre a essere designati dall'autorità di omologazione di uno Stato membro, sono accreditati da un organismo nazionale di accreditamento quale definito all'articolo 2, punto 11, del regolamento (CE) n. 765/2008 e conformemente alle norme e alla procedura di cui all'articolo 47 del presente regolamento;
  - b) sono individuabili, al pari del relativo personale, nell'ambito dell'organizzazione e dispongono, all'interno dell'impresa di cui fanno parte, di metodi di comunicazione tali da garantirne e dimostrarne l'imparzialità al competente organismo nazionale di accreditamento;
  - c) né il servizio tecnico interno accreditato né il suo personale 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 stati designati;
  - d) prestano i loro servizi esclusivamente all'impresa di cui fanno parte.
3. I servizi tecnici interni accreditati non devono essere notificati alla Commissione ai fini dell'articolo 49, ma l'impresa di cui fanno parte o l'organismo nazionale di accreditamento trasmettono informazioni sul relativo accreditamento all'autorità di omologazione designante, su richiesta di quest'ultima.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo alle prescrizioni tecniche per le quali sono ammesse prove interne, come specificato al paragrafo 1. Tali atti delegati sono adottati entro il [31 dicembre 2016].

#### *Articolo 47*

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

Al fine di garantire che i servizi tecnici soddisfino gli stessi elevati standard di prestazione in tutti gli Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 55 riguardo agli standard che i servizi tecnici devono soddisfare e alla procedura di valutazione dei servizi tecnici ai sensi dell'articolo 48 e al loro accreditamento ai sensi dell'articolo 46.

#### *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 alle prescrizioni del presente regolamento e degli 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 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. Un servizio tecnico interno accreditato soddisfa le pertinenti disposizioni del presente articolo.

#### *Articolo 49*

##### **Procedure di notifica**

1. Per ciascun servizio tecnico che hanno designato, gli Stati membri notificano alla Commissione il relativo nome, l'indirizzo (anche elettronico), il nominativo delle

persone responsabili e la categoria di attività, nonché eventuali modifiche successive di tali designazioni.

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. Alla Commissione è notificata ogni successiva pertinente modifica della designazione.
5. Se un'organizzazione specifica o un organismo competente che svolgono un'attività non rientrante fra quelle di cui all'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, 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.

#### *Articolo 52*

#### **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 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:
  - a) consentono all'autorità di omologazione che li ha designati di assistere, se del caso, alla valutazione della conformità da parte del servizio tecnico;
  - 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 constata che le prescrizioni stabilite dal presente regolamento non sono state rispettate da un costruttore, il servizio tecnico lo comunica all'autorità di omologazione designante affinché questa imponga al costruttore l'obbligo di adottare le opportune misure correttive e non rilasci alcuna scheda di omologazione UE fintanto che non sia dimostrato in misura soddisfacente per l'autorità di omologazione che sono state adottate le opportune misure correttive.
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) a ogni caso di non conformità riscontrata suscettibile di comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o la revoca di una scheda di omologazione UE;
  - b) a ogni circostanza che influisca sulla portata o sulle condizioni della loro designazione;

- c) a eventuali 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 del Parlamento europeo e del Consiglio. 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.

#### *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 3, all'articolo 17, paragrafo 5, all'articolo 18, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafo 11, all'articolo 24, paragrafo 4, all'articolo 25, paragrafo 6, all'articolo 31, paragrafo 5, all'articolo 32, paragrafo 5, all'articolo 40, paragrafo 4, all'articolo 41, paragrafo 5, all'articolo 46, paragrafo 4, e all'articolo 47 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da [inserire data di entrata in vigore].
3. La delega di potere di cui all'articolo 3, all'articolo 17, paragrafo 5, all'articolo 18, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafo 11, all'articolo 24, paragrafo 4, all'articolo 25, paragrafo 6, all'articolo 31, paragrafo 5, all'articolo 32, paragrafo 5, all'articolo 40, paragrafo 4, all'articolo 41, paragrafo 5, all'articolo 46, paragrafo 4, 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 conformemente all'articolo 3, all'articolo 17, paragrafo 5, all'articolo 18, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafo 11, all'articolo 24, paragrafo 4, all'articolo 25, paragrafo 6, all'articolo 31, paragrafo 5, all'articolo 32, paragrafo 5, all'articolo 40, paragrafo 4, all'articolo 41, paragrafo 5, all'articolo 46, paragrafo 4, e

all'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. Essi adottano tutte le misure necessarie per garantire l'applicazione di tali sanzioni. Le sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro [inserire la data: due anni dopo la data di entrata in vigore] e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguarda.
2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:
  - a) il rilascio di dichiarazioni false segnatamente durante le procedure di omologazione, le procedure in caso di richiamo o le procedure connesse a deroghe;
  - b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione UE o di conformità in servizio;
  - c) la mancata comunicazione di dati o di specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o la revoca dell'omologazione UE;
  - d) l'impiego di strategie di manomissione;
  - e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;
  - f) l'immissione sul mercato di motori soggetti a omologazione privi di tale omologazione oppure la falsificazione di documenti o di marcature a tale scopo;
  - g) l'immissione sul mercato di motori di transizione e di macchine su cui tali motori sono installati in violazione delle disposizioni sulle deroghe;
  - h) la violazione delle restrizioni all'utilizzo di cui all'articolo 4;
  - i) la modifica di un motore in modo che non sia più conforme alle specifiche della sua omologazione;
  - j) l'installazione di un motore su una macchina 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 un'applicazione diversa da quella prevista da tale articolo.

### Disposizioni transitorie

1. Fatte salve le disposizioni di cui al capo II e al capo III, il presente regolamento non invalida, prima delle date di immissione sul mercato di motori di cui all'allegato III, alcuna omologazione UE.
2. Le autorità di omologazione possono continuare a rilasciare omologazioni conformemente alla pertinente legislazione applicabile alla data di entrata in vigore del presente regolamento 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 alla data di entrata in vigore del presente regolamento 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 di Mannheim 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 non sono oggetto di omologazione a livello dell'Unione alla data di entrata in vigore del presente regolamento 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 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 un anno all'inizio del periodo di transizione.

Per i motori della categoria NRE, gli Stati membri autorizzano una proroga del periodo di transizione e del periodo di 12 mesi di cui al primo comma di un ulteriore periodo di 12 mesi per gli OEM con una produzione totale annua inferiore a 50 unità di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione. 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.

6. Fatte salve le disposizioni di cui al paragrafo 5, i motori di transizione 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), possono essere immessi sul mercato a condizione che:
  - a) fossero provvisti di un'omologazione UE valida al momento della loro fabbricazione e non siano stati immessi sul mercato prima della scadenza di tale omologazione UE, oppure
  - b) non fossero disciplinati a livello dell'Unione alla data di entrata in vigore del presente regolamento.
7. Il paragrafo 6 si applica esclusivamente per un periodo di:



- a) 18 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;
  - b) 30 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 rechino una marcatura indicante la data di fabbricazione del motore. Tale informazione può essere apposta o marcata sulla targhetta regolamentare del motore.

#### *Articolo 58*

##### **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. 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 entro il 31 dicembre 2022.

#### *Articolo 59*

##### **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;
  - b) l'individuazione di tipi di inquinanti potenzialmente pertinenti che attualmente 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.
3. Le relazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si basano su una consultazione delle parti interessate e tengono conto delle vigenti norme europee e internazionali in materia. Esse sono corredate, se del caso, di proposte legislative.

#### *Articolo 60*

##### **Abrogazione**

Fatti salvi i paragrafi da 1 a 4 dell'articolo 57, la direttiva 97/68/CE è abrogata con effetto dal 1° gennaio 2017.

*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 decorrere dalla data di cui al paragrafo 1, le autorità nazionali non rifiutano una richiesta di un costruttore di rilasciare l'omologazione UE a un nuovo tipo di motore o a una famiglia di motori né vietano la loro immissione sul mercato se tale motore o famiglia di motori soddisfano le prescrizioni di cui ai capi II, III, IV e VIII.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*