COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre requisitos relativos a límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2014) 281 final}
{SWD(2014) 282 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Contexto general

Las máquinas móviles no de carretera (MMNC) abarcan gran variedad de motores de combustión instalados en máquinas que van desde pequeños equipos de mano hasta vehículos ferroviarios, locomotoras o buques para aguas continentales, pasando por maquinaria de construcción o grupos electrógenos. Estos motores hacen una contribución sustancial a la contaminación atmosférica y son causantes de alrededor del 15 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y del 5 % de las de partículas en la UE.

Los límites de emisiones para estos motores están actualmente definidos en la Directiva 97/68/CE. Esta Directiva se ha modificado varias veces, pero diversas revisiones técnicas han llevado a la conclusión de que la legislación, en su forma actual, tiene deficiencias. El ámbito de aplicación está muy limitado, pues deja fuera algunas categorías de motores. Cuando la Directiva se modificó en 2004 se habían presentado nuevas fases de emisiones, y ya no refleja el estado actual de la tecnología. Además, hay un desfase para los límites de emisiones de determinadas categorías de motores.

Por último, recientemente se han obtenido pruebas de los efectos adversos para la salud de las emisiones de escape de los motores diésel, en especial de las emisiones de partículas (hollín del gasóleo). Uno de los resultados más importantes señala que el tamaño de las partículas afecta decisivamente a los efectos observados sobre la salud. Este problema solo puede abordarse definiendo valores límite basados en el recuento del número de partículas (límite del NP). Por tanto, y en sintonía con la evolución del sector del transporte por carretera, parece indicado introducir una nueva fase de emisiones (fase V) que limite el número de partículas, además de la masa de las partículas, para las categorías de motores más relevantes.

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

La finalidad de la propuesta es proteger la salud humana y el medio ambiente y garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior de los motores de las MMNC. También presta atención a la competitividad y el cumplimiento.

En línea con la política de calidad del aire de la UE, el objetivo es reducir progresivamente las emisiones de los motores nuevos puestos en el mercado y, de este modo, ir sustituyendo a lo largo del tiempo los más antiguos y contaminantes. En conjunto, se espera que determine una disminución muy considerable de las emisiones, aunque la disminución por categoría de motores dependerá de lo más o menos estrictos que sean los requisitos correspondientes en la actualidad.

También se espera que la propuesta alivie la presión ejercida sobre los Estados miembros para que adopten nuevas medidas reguladoras que podrían obstaculizar el mercado interior. Por último, la propuesta trata de eliminar obstáculos al comercio exterior por medio de reglas armonizadas y rebajando las barreras reguladoras derivadas de los requisitos divergentes en materia de emisiones. En particular, con vistas a acercar los requisitos de los mercados de la UE y EE.UU.

Finalmente, la propuesta contribuye a la competitividad de la industria europea simplificando la legislación actual sobre homologación de tipo en el ámbito de los vehículos, mejorando la transparencia y aligerando la carga administrativa.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

Los actuales requisitos en materia de emisiones para motores de MMNC se regulan por medio de la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

El proyecto de propuesta y sus actos de ejecución y delegados recogerán los requisitos existentes establecidos en los actos anteriormente citados y los mejorarán después de una revisión técnica que ha llevado a la conclusión de que presenta varias deficiencias considerables. En comparación con el acto mencionado, la propuesta de reglamento:

– introducirá nuevos límites de emisiones que reflejen el progreso tecnológico y las políticas de la UE en el sector del transporte por carretera con vistas a alcanzar los objetivos de calidad del aire de la UE;

– ampliará el ámbito de aplicación con vistas a mejorar la armonización del mercado (de la UE e internacional) y a minimizar el riesgo de distorsiones del mercado;

– introducirá medidas para simplificar los procedimientos administrativos y mejorar la aplicación, incluidas condiciones para mejorar la vigilancia del mercado.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La iniciativa en consideración tiene por objeto mejorar la protección del medio ambiente poniendo al día los actuales límites de emisiones y ampliando su ámbito de aplicación cuando sea apropiado. Al mismo tiempo, trata de asegurar el correcto funcionamiento del mercado único y de evitar al mismo tiempo cargas innecesarias a las empresas que operan en dicho mercado y en el internacional. Por tanto, es plenamente coherente con la estrategia Europa 2020 y está en completa sintonía con la estrategia de desarrollo sostenible de la UE.

En este contexto, la iniciativa considerada se vincula con las políticas y los objetivos más concretos siguientes:

– El Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente[1], que se propuso para «alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos o efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente».

– La Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica[2], que define en la UE un marco político amplio para la disminución del efecto adverso de la contaminación atmosférica sobre la salud humana y el medio ambiente hasta el año 2020.

– La Directiva 2001/81/CE sobre techos nacionales que define límites jurídicamente vinculantes para las emisiones totales admisibles en los Estados miembros para varios contaminantes de la atmósfera. Según los datos oficiales notificados en el marco de la mencionada Directiva, doce Estados miembros superaron tales límites en 2010 y, pese a algunas mejoras, parece probable que persistan los problemas de cumplimiento.

– La Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire, que define límites jurídicamente vinculantes para las concentraciones en el aire exterior de contaminantes importantes, como partículas y dióxido de nitrógeno.

[1] Decisión nº 1600/2002/CE de 22 de julio de 2002.
[2] COM (2005) 446 de 21 de septiembre de 2005.

– El libro blanco sobre transporte de 2011[3], en particular en lo que se refiere a la mayor limpieza de las vías de navegación interiores y del transporte ferroviario.

Unos requisitos más estrictos para motores de combustión de MMNC contribuirán positivamente a alcanzar los objetivos de todas las políticas anteriores.

Por último, la propuesta enlaza también con la actualización de la política industrial de 2012[4] y podría hacer una contribución importante a la armonización técnica en el contexto de las negociaciones comerciales entre la UE y EE.UU. (ATCI).

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta con las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Al elaborar la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

– Se ha realizado una consulta pública abierta en Internet sobre todos los aspectos de la propuesta. Se recibieron respuestas de autoridades nacionales y regionales de la UE en los Estados miembros (ministerios, agencias), asociaciones profesionales, empresas industriales, organizaciones no gubernamentales y partes sociales.

– Como acompañamiento de la consulta pública abierta por Internet, el 14 de febrero de 2013 se organizó en Bruselas una audiencia para las partes interesadas a la que acudieron alrededor de ochenta participantes.

– En el contexto de varios estudios de evaluación de impacto realizados en el pasado por consultores externos, se invitó a partes interesadas a que contribuyesen y enviasen observaciones.

– La propuesta se ha debatido en varias reuniones del grupo de trabajo de expertos en emisiones de maquinaria (GEME) de la Comisión, que reúne a representantes de la industria, las ONG, los Estados miembros y la Comisión.

Resumen de las respuestas y cómo se han tenido en cuenta

La consulta pública abierta se lanzó el 15 de enero de 2013 y se cerró el 8 de abril de 2013 (12 semanas). A tal fin se creó una página web especial para la consulta[5] y los servicios de la Comisión elaboraron un documento de 15 páginas sobre la consulta que recoge los problemas más importantes, los resultados del estudio y posibles líneas de actuación. En total se recibieron 69 respuestas.

En el anexo II del informe de evaluación de impacto se recoge un análisis detallado de los resultados; las respuestas individuales pueden verse en la página web de la consulta

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

La Comisión ha llevado a cabo varios estudios y ha consultado regularmente con las partes interesadas sobre la viabilidad de los nuevos valores límite y la necesidad de incluir nuevas

[3] COM (2011) 144 de 28 de marzo de 2011.
[4] COM (2012) 582 de 10 de octubre de 2012.
[5] http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm.

fases para emisiones de gases de escape sobre la base del progreso técnico. La evaluación de impacto se basa en los siguientes estudios externos[6]:

- Una revisión técnica de la Directiva, presentada en dos partes, realizada por el JRC, que en la parte 1 incluye un resumen de los inventarios de emisiones para MMNC. La parte 2 se centra, entre otras cosas, en los motores de encendido con chispa (pequeños motores de gasolina y motores para motos de nieve), análisis de inventarios de emisiones y ventas de maquinaria de construcción y agrícola.
- Un estudio de evaluación de impacto realizado por ARCADIS N.V. valora los efectos de las opciones políticas desarrolladas en la revisión técnica del JRC. Un estudio complementario realizado por los mismos contratistas se centró en particular en los impactos en las pequeñas y medianas empresas (PYME). En este estudio se evaluó el impacto ambiental y sobre la salud, además de los impactos sociales y económicos.
- Un estudio de Risk & Policy Analysis (RPA) y Arcadis evalúa la contribución actual del sector de las MMNC a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En el estudio se examina también la viabilidad de ampliar los límites de emisiones para motores de régimen variable a los motores de régimen constante, y considera la opción de ajustar los valores límites de emisiones a los valores de EE.UU.
- En el estudio PANTEIA[7] encargado por la DG MOVE se analiza la situación del sector de la navegación en aguas continentales y se evalúan medidas concretas de disminución de las emisiones de este tipo de transporte.

El trabajo de evaluación del impacto fue seguido e informado por un grupo rector interservicios que se reunió cuatro veces en 2013. Se invitó a todos los servicios relevantes de la Comisión a participar en este grupo. El JRC apoyó el trabajo analítico con un proyecto de investigación sobre los efectos de los límites del número de partículas (NP) para determinadas categorías de motores.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Los informes de los estudios mencionados más arriba se encuentran en la página web de la DG Empresa e Industria.

- **Evaluación de impacto**

Se analizaron con detalle tres opciones políticas principales. Cada una de ellas consta de varias opciones secundarias para categorías de motores y aplicaciones ya cubiertas por la legislación de la UE en materia de MMNC y para las que podrían entrar en su ámbito de aplicación en el futuro. Además del supuesto de la ausencia de cambios reglamentarios, dichas opciones son las siguientes:

Opción 2: sintonía con las normas de EE.UU. en términos de ámbito de aplicación y valores límite.

Opción 3: avance hacia el grado de exigencia del transporte por carretera para las fuentes de emisiones más importantes.

Opción 4: grado de exigencia ampliado con mayores medidas de vigilancia.

6 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm.

7 http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland_waterways_en.htm

No obstante, ya se ha tenido en cuenta en el diseño analítico que la elección preferible podría ser una combinación de elementos de las distintas opciones. El análisis de costes y beneficios se elaboró en módulos individuales que permiten reagrupar elementos.

Se han considerado opciones no legislativas (por ejemplo, un acuerdo voluntario con el sector), pero el análisis inicial concluyó que este planteamiento no sería adecuado para alcanzar los objetivos de la iniciativa. Esta decisión se basó en la consideración de que es improbable que los límites de emisiones para motores de MMNC se hagan efectivos y en que, en ausencia de obligatoriedad legal, no puede garantizarse un terreno homogéneo para todos los operadores económicos.

La evaluación del impacto fue aceptada por el Comité de Evaluación de Impacto después de su presentación el 20 de noviembre de 2013.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta mejora sustancialmente el sistema de homologación de tipo de los motores de MMNC con respecto a los requisitos técnicos en materia de emisiones adoptando niveles más estrictos e introduciendo el «planteamiento por niveles».

La propuesta, mediante los actos delegados que se prevén en ella, establecerá en detalle los nuevos requisitos obligatorios sobre límites de emisiones para motores de fase V. En particular, los actos delegados adoptados en el marco de la presente propuesta incluirán, entre otras cosas:

– requisitos técnicos detallados de los ciclos de ensayo;

– procedimientos para los ensayos técnicos y las mediciones;

– disposiciones y requisitos detallados para las excepciones contenidas en el presente Reglamento;

– disposiciones detalladas para los procedimientos de homologación de tipo.

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Principio de subsidiariedad**

Se aplica el principio de subsidiariedad, puesto que la propuesta no es competencia exclusiva de la Unión.

Como la propuesta lleva aparejadas modificaciones de la actual legislación de la UE, solo la UE puede abordar efectivamente los problemas. Además, los objetivos políticos no pueden alcanzarse en una medida suficiente con acciones de los Estados miembros.

La acción de la Unión Europea es necesaria para evitar la aparición de barreras al mercado único, en particular en el ámbito de los motores de MMNC, y por la naturaleza transnacional de la contaminación atmosférica. Aunque los efectos de los principales contaminantes atmosféricos son más graves en las proximidades de la fuente, no se limitan a la escala local, y la contaminación transfronteriza constituye un grave problema ambiental que puede hacer ineficaces las soluciones nacionales. Para resolver el problema de la contaminación atmosférica, hay que adoptar medidas concertadas a escala de la UE.

Definir límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo a escala nacional culminaría probablemente en una mezcolanza de 28 regímenes distintos que supondrían un grave obstáculo al comercio en el seno de la UE. Además, impondría una carga administrativa y financiera considerable a los fabricantes que operan en más de un mercado.

Por tanto, los objetivos de la iniciativa que se está considerando no pueden alcanzarse sin una acción a escala de la UE.

Por último, se espera que un enfoque armonizado a escala de la UE sea la forma más eficaz de reducir las emisiones para los fabricantes y para los usuarios finales.

Por tanto, la propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

Como se muestra en la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de seguridad pública y de protección medioambiental.

La simplificación del marco regulador contribuirá significativamente a la reducción de los costes administrativos para las autoridades nacionales y la industria.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: Reglamento.

No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación.

La Directiva 97/68 CE ha sufrido varias enmiendas sustanciales. Por razones de claridad, previsibilidad, racionalidad y simplificación, la Comisión propone sustituir la Directiva 97/68/CE por un Reglamento y un número reducido de actos delegados y de ejecución.

Además, el uso de un Reglamento garantizará que las medidas adoptadas sean directamente aplicables a los fabricantes, a las autoridades de homologación y a los servicios técnicos y que puedan actualizarse mucho más rápida y eficazmente para adaptarlas mejor al progreso técnico.

En la propuesta se utiliza el «planteamiento por niveles» ya empleado en otros actos legislativos en el ámbito de la homologación de tipo UE de los vehículos de motor. Según este planteamiento, se prevé legislación en dos fases:

- en primer lugar, las disposiciones fundamentales serán establecidas por el Parlamento Europeo y el Consejo en un reglamento basado en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea siguiendo el procedimiento legislativo ordinario;
- en segundo lugar, las especificaciones técnicas por las que se aplican las disposiciones fundamentales se establecerán en actos delegados adoptados por la Comisión de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

El coste de establecer una base de datos electrónica para el intercambio de información sobre homologación de tipo ya se ha valorado en un estudio de viabilidad[8] encargado por la CEPE en junio de 2006; además, ya existe en la UE un sistema de intercambio para la homologación de tipo europea (ETAES).

Aunque el estudio de viabilidad no se hizo con una base de datos accesible públicamente, puede suponerse que la evaluación del coste es una indicación válida de los costes.

[8] T-Systems 2006, estudio de viabilidad de la creación de una base de datos para el intercambio de documentación de homologación de tipo (DETA).

Según las previsiones del estudio, habría un coste inicial único de 50 000 a 150 000 euros más unos costes de explotación de 5 000 a 15 000 euros al mes, dependiendo de la duración del contrato con el proveedor del servicio. La gestión de un servicio de ayuda, si fuese necesario, supondría un coste mensual del mismo orden.

5. OTRA INFORMACIÓN

- **Simulación, fase piloto y período transitorio**

En la propuesta se recogen períodos transitorios general y específicos para dar tiempo suficiente a los fabricantes de motores y maquinaria y a los administradores.

Para la transición desde las normas de emisiones actuales a la nueva fase de emisiones se propone un programa de transición de reciente desarrollo sustancialmente más sencillo en términos administrativos para los fabricantes de motores y maquinaria y que, al mismo tiempo, reduce considerablemente la carga para las autoridades de homologación nacionales.

En cuanto a la vigilancia del comportamiento de emisiones de los motores durante el servicio, se proponen programas piloto con vistas a elaborar procedimientos de ensayo apropiados.

- **Simplificación**

La propuesta supone una simplificación de la legislación.

Se derogará una directiva extremadamente compleja sobre emisiones de motores de MMNC con 15 anexos, modificada ocho veces y nunca refundida.

La propuesta prevé la simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades públicas. La propuesta se inscribe en el programa continuo de la Comisión para la actualización y la simplificación del acervo comunitario, así como en su programa de trabajo legislativo, con la referencia 2010/ENTR/001.

- **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de legislación vigente.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por lo tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

2014/0268 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre requisitos relativos a límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[9],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[10],

Considerando lo siguiente:

(1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin se adoptaron medidas para reducir la contaminación atmosférica debida a los motores instalados en máquinas móviles no de carretera por medio de la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[11]. Es apropiado persistir en el esfuerzo de desarrollo y funcionamiento del mercado interior de la Unión.

(2) El mercado interior debe basarse en unas normas transparentes, sencillas y homogéneas que ofrezcan una seguridad y una claridad jurídicas de las que puedan beneficiarse las empresas y los consumidores por igual.

(3) Con el fin de simplificar y acelerar su adopción, se ha presentado un nuevo planteamiento reglamentario sobre la legislación de homologación de tipo de motores en la Unión. En consecuencia, el legislador define las reglas y los principios fundamentales y faculta a la Comisión a adoptar actos delegados relativos a los detalles técnicos. Por tanto, en cuanto a los requisitos sustantivos, el presente Reglamento debe limitarse a establecer disposiciones fundamentales sobre las emisiones de contaminantes gaseosos y partículas y facultar a la Comisión para que defina las especificaciones técnicas en actos delegados.

(4) El Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[12] ya ha definido un marco reglamentario relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Debido a la similitud de los campos cubiertos y a la vista de la positiva experiencia con la aplicación del Reglamento (UE) nº 167/2013, muchos de los derechos y obligaciones definidos en él deberían tenerse en cuenta para la maquinaria no de carretera. No obstante, es vital adoptar un conjunto de reglas diferente para tener plenamente en cuenta los requisitos específicos de los motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera.

(5) El presente Reglamento debería contener requisitos sustantivos en materia de límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo UE para motores destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera. Los principales elementos de los requisitos pertinentes del presente Reglamento se basan en los resultados de la evaluación de impacto de 20 de noviembre de 2013 realizada por la Comisión, en la que se analizan distintas opciones enumerando las posibles ventajas e inconvenientes desde los puntos de vista económico, medioambiental, de la seguridad y social. En el

---

9 DO L …

10 DO L …

11 Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

12 Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

análisis se incluyeron tanto los aspectos cualitativos como los cuantitativos. Una vez comparadas las distintas opciones, se identificaron las opciones favoritas, que se eligieron como base del presente Reglamento.

(6) El presente Reglamento aspira a establecer reglas armonizadas para la homologación de tipo UE de motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera con vistas a garantizar el funcionamiento del mercado interior. A tal fin deben establecerse nuevos límites de emisiones que reflejen el progreso tecnológico y garanticen la convergencia con las políticas de la Unión en el sector del transporte por carretera, con vistas a alcanzar los objetivos de calidad del aire de la Unión y reducir las emisiones de la maquinaria móvil no de carretera, con el fin de obtener una cuota más proporcionada de las emisiones de la maquinaria en relación con las debidas a los vehículos de carretera. El ámbito de cobertura de la legislación de la Unión en este campo debe ampliarse con vistas a mejorar la armonización del mercado a escala de la UE e internacional y a minimizar el riesgo de distorsiones del mercado. Además, el presente Reglamento trata de hacer más sencillo el actual marco jurídico con medidas de simplificación de los procedimientos administrativos y de mejorar las condiciones generales de aplicación, en particular reforzando las reglas de vigilancia del mercado.

(7) Los requisitos establecidos para los motores de maquinaria no de carretera y para los motores secundarios de vehículos de transporte de personas y mercancías deben ajustarse a los principios consagrados en la Comunicación de la Comisión de 5 de junio de 2002 titulada «Plan de acción "Simplificar y mejorar el marco regulador"».

(8) El Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente, adoptado mediante la Decisión nº 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[13] recuerda que la Unión acordó alcanzar niveles de calidad del aire que no susciten impactos significativos en la salud humana y el medio ambiente, ni supongan riesgos para estos. La legislación de la Unión ha establecido límites de emisiones apropiados para la calidad del aire ambiental a efectos de proteger la salud humana y las personas más sensibles en particular, así como en relación con los límites máximos de emisiones nacionales[14]. Tras su Comunicación de 4 de mayo de 2001 que estableció el programa «Aire puro para Europa» (Clean Air for Europe, CAFE), la Comisión adoptó otra Comunicación el 21 de septiembre de 2005 titulada «Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica». Una de las conclusiones de la estrategia temática es la necesidad de seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (ya sea aéreo, marítimo o terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la UE en materia de calidad del aire. En este contexto, la tarea de reducir las emisiones de los motores instalados en máquinas móviles no de carretera (MMNC) debe enfocarse como parte de la estrategia general. Los límites de emisiones de fase V constituyen una de las medidas proyectadas para reducir las emisiones reales de contaminantes atmosféricos de los vehículos, tales como los contaminantes en partículas (materia particulada) y los precursores de ozono como los óxidos de nitrógeno (NOx) y los hidrocarburos.

(9) El 12 de junio de 2012, la Organización Mundial de la Salud (OMS), por medio de su Agencia Internacional para la Investigación sobre el Cáncer (IARC) reclasificó las

---

13 Decisión nº 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

14 Decisión nº 1600/2002/CE; Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

emisiones de motores diésel como «cancerígenas para los seres humanos» (grupo 1), basándose en pruebas suficientes de que la exposición se asocia con un aumento del riesgo de cáncer de pulmón.

(10) Alcanzar los objetivos de calidad del aire de la Unión exige un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los motores. Por esta razón, debe proporcionarse a los fabricantes una información clara sobre futuros valores límite para las emisiones y un plazo adecuado para cumplir con los mismos y desarrollar las innovaciones técnicas necesarias.

(11) Al establecer límites sobre emisiones, es importante tener en cuenta las repercusiones para la competitividad de los mercados y los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida.

(12) Las emisiones de los motores de las máquinas móviles no de carretera constituye una proporción considerable del total de emisiones de origen humano de determinados contaminantes atmosféricos nocivos. Los motores responsables de una cuota considerable de la contaminación atmosférica por óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (MP) deben entrar en el ámbito de aplicación de las nuevas reglas sobre límites de emisiones.

(13) La Comisión debe examinar periódicamente las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones y, en caso necesario, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta destinada a regular dichas emisiones.

(14) Procede potenciar la introducción de vehículos con carburantes alternativos que presenten bajas emisiones de NOx y de partículas. Por tanto, deben adaptarse los valores límite de hidrocarburos totales para tener en cuenta las emisiones de hidrocarburos distintos del metano y de metano.

(15) Para garantizar el control de las emisiones de partículas contaminantes ultrafinas (tamaño igual o inferior a 0,1 μm), debe habilitarse a la Comisión para que adopte un planteamiento respecto de las emisiones de materia particulada en función del número de partículas, además del planteamiento que se aplica actualmente, basado en la masa. El planteamiento basado en el número de emisiones de partículas debe sustentarse en los resultados del Programa de Medición de Partículas (PMP) de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y ser coherente con los objetivos ambiciosos existentes para el medio ambiente.

(16) Para lograr estos objetivos medioambientales conviene indicar que los límites fijados respecto al número de partículas pueden reflejar los niveles más elevados de la prestación que se obtiene en la actualidad con los filtros de partículas mediante el uso de la mejor tecnología disponible.

(17) La Comisión debe adoptar ciclos de ensayos armonizados a escala mundial en el procedimiento de ensayo en que se basan las disposiciones sobre emisiones de la homologación de tipo UE. También debe considerarse la aplicación de sistemas portátiles de medición de emisiones para la vigilancia de las emisiones actuales.

(18) Con objeto de controlar mejor las emisiones reales y de facilitar el proceso de conformidad en servicio, debe adoptarse una metodología de ensayo para vigilar los

requisitos de rendimiento en materia de emisiones basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones dentro de un marco temporal apropiado.

(19) El requisito básico para el cumplimiento de las normas establecidas en relación con las emisiones de contaminantes, especialmente en el caso de los NOx, es un funcionamiento correcto del sistema de postratamiento. En este contexto, convendría introducir medidas que garanticen un funcionamiento adecuado de los sistemas basados en el uso de un reactivo.

(20) En los Estados miembros debe permitirse la introducción en el mercado de los motores que cumplan la legislación y estén dentro del ámbito de aplicación de las nuevas reglas sobre límites de emisiones y los procedimientos de homologación de tipo UE; estos motores no deben estar sometidos a ningún otro requisito nacional en materia de emisiones. El Estado miembro que conceda las homologaciones debe adoptar las medidas de verificación necesarias para garantizar la identificación de los motores producidos bajo la homologación de tipo UE.

(21) Debe concederse un número limitado de exenciones para atender las necesidades específicas relacionadas con las fuerzas armadas, las limitaciones logísticas de suministro, los ensayos de campo de motores de referencia y el uso de maquinaria en atmósferas explosivas.

(22) Las obligaciones de las autoridades nacionales recogidas en las disposiciones de vigilancia del mercado del presente Reglamento son más específicas que las correspondientes del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[15].

(23) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la producción, que es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, se aplica correctamente y funciona del modo debido, la autoridad competente nombrada o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin debe realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.

(24) La Unión es una parte contratante del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (en lo sucesivo, «Acuerdo revisado de 1958»).

(25) En consecuencia, los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que la Unión haya votado a favor o a los que se haya adherido, en aplicación de la Decisión 97/836/CE, deben reconocerse como equivalentes a las homologaciones de tipo UE otorgadas en virtud de este Reglamento. Por tanto, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados con el fin de determinar los reglamentos de la CEPE que se aplicarán a las homologaciones de tipo UE.

(26) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias

[15] Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[16].

(27) Para complementar el presente Reglamento con nuevos detalles técnicos, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo relativo a familias de motores, manipulación, vigilancia de las emisiones durante el servicio, procedimientos técnicos de ensayo y medición, conformidad de la producción, entrega por separado del sistema de postratamiento de las emisiones de escape de un motor, motores para ensayos de campo, motores para usar en atmósferas peligrosas, equivalencia de las homologaciones de tipo de motores, información para OEM y usuarios finales, autoensayo, normas y evaluación de servicios técnicos, motores alimentados total o parcialmente por gases, medición del número de partículas y ciclos de ensayo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(28) Los Estados miembros deben establecer normas relativas a las sanciones aplicables a los supuestos de infracción del presente Reglamento y velar por su ejecución. Esas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(29) Con vistas a tener en cuenta el progreso técnico constante y los últimos hallazgos en los ámbitos de la investigación y la innovación, conviene identificar nuevas posibilidades de limitación de las emisiones contaminantes de los motores instalados en máquinas móviles no de carretera. La atención de estas evaluaciones debe centrarse en las categorías de motores incluidas por primera vez en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y en aquellas cuyos límites de emisiones se mantienen inalterados por este Reglamento.

(30) En interés de la claridad, la previsibilidad, la racionalidad y la simplificación y con el fin de limitar la carga para los fabricantes de motores y máquinas, el presente Reglamento debe contener solo un número limitado de fases de ejecución para la introducción de nuevos límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo. Es fundamental definir de manera oportuna los requisitos para asegurarse de que los fabricantes disponen de tiempo suficiente para desarrollar, probar y aplicar soluciones técnicas en los motores producidos en serie, y para que tanto los fabricantes como las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros pongan en marcha los sistemas administrativos necesarios.

(31) La Directiva 97/68 CE ha sufrido varias enmiendas sustanciales. En aras de la claridad, la previsibilidad, la racionalidad y la simplificación, la Directiva 97/68/CE debe ser derogada y sustituida por un reglamento y un número reducido de actos delegados y de ejecución. El uso de un Reglamento garantizará que las medidas adoptadas sean directamente aplicables a los fabricantes, a las autoridades de homologación y a los servicios técnicos y que puedan actualizarse mucho más rápida y eficazmente para adaptarlas mejor al progreso técnico.

(32) Como consecuencia de la aplicación del nuevo marco reglamentario establecido por el presente Reglamento, la Directiva 97/68/CE quedará derogada el 1 de enero de 2017.

---

[16] Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Esta fecha dará a la industria un plazo suficiente para que se adapte a las nuevas disposiciones contenidas en el presente Reglamento, y a las especificaciones técnicas y disposiciones administrativas que se definirán en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.

(33) Como los objetivos del presente Reglamento, en particular el establecimiento de reglas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos en materia de límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo UE para motores instalados en máquinas móviles no de carretera, no pueden alcanzarse en una medida suficiente por la sola actuación de los Estados miembros y pueden alcanzarse mejor, por su magnitud y sus efectos, a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas conformes con el principio de subsidiariedad, como se establece en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento fija límites de emisiones para contaminantes gaseosos y partículas y requisitos administrativos y técnicos relativos a la homologación de tipo UE para todos los tipos de motores y familias de motores a los que se hace referencia en el artículo 2, apartado 1.

El presente Reglamento establece también los requisitos para la vigilancia del mercado de los motores instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera sujetos a homologación de tipo UE.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todos los motores mencionados en el artículo 4 instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera, con excepción de los motorers destinados a exportación a países terceros.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los siguientes tipos de motores:

a) motores de propulsión de vehículos según lo definido en el apartado 13 del artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[17];

b) motores de propulsión para vehículos agrícolas y forestales según lo definido en el apartado 11 del artículo 3 del Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[18];

c) máquinas estacionarias;

d) buques marinos que necesiten un certificado de navegación marítima o de seguridad válido;

e) motores de propulsión de embarcaciones de navegación interior cuya potencia neta sea inferior a 37 kW;

f) motores para vehículos recreativos según lo definido en la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[19];

g) aeronaves;

h) vehículos recreativos, salvo motos de nieve, vehículos todo terreno (VTT) y vehículos de asientos yuxtapuestos (VAY);

i) vehículos y máquinas destinados exclusivamente a la competición;

j) modelos a escala reducida o reproducciones a escala reducida de vehículos o máquinas cuando tales modelos o reproducciones tienen una potencia neta inferior a 19 kW.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «máquina móvil no de carretera»: máquina móvil, equipo transportable o vehículo con o sin carrocería o con o sin ruedas no destinado al transporte por carretera de personas o mercancías; incluye la maquinaria instalada en el chasis de vehículos destinados al transporte por carretera de personas o mercancías;

2) «homologación de tipo UE»: procedimiento mediante el cual la autoridad de homologación certifica que un tipo o una familia de motores cumplen las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;

3) «contaminantes gaseosos»: monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC) totales y óxidos de nitrógeno (NOx), denominación esta que representa el óxido nítrico (NO) y el

[17] Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

[18] Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

[19] Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

dióxido de nitrógeno (NO_2), expresados como equivalentes de dióxido de nitrógeno (NO_2);

4) «Partículas (MP)»: cualquier material recogido en un medio filtrante especificado tras diluir el gas de escape del motor con aire limpio filtrado, de forma que la temperatura no supere 325 K (52 °C).

5) «número de partículas (NP)»: número de partículas sólidas de diámetro superior a 23 nm;

6) «motor»: dispositivo de transformación de la energía distinto de una turbina de gas en el que la combustión del combustible se produce en un espacio cerrado y genera gases sometidos a dilatación que se utilizan directamente para producir fuerza mecánica y para el que puede otorgarse una homologación de tipo UE; incluye el sistema de control de emisiones y la interfaz de comunicación (hardware y mensajes) entre la unidad o las unidades de control electrónico del sistema de motor (ECU) y cualquier otra unidad de control del grupo motopropulsor o del vehículo necesaria para cumplir lo dispuesto en los capítulos II y III;

7) «tipo de motor»: especificación de motores que no difieren en cuanto a sus características esenciales;

8) «familia de motores»: grupo de tipos de motores realizado por el fabricante que, por su diseño, tienen características similares de emisiones de escape y cumple los valores límite de emisiones aplicables;

9) «motor de referencia»: tipo de motor seleccionado dentro de una familia de motores cuyas características en cuanto a emisiones sean representativas de esa familia de motores;

10) «motor de encendido por compresión (EC)»: motor que trabaja según el principio del encendido por compresión;

11) «motor de encendido por chispa (SI)»: motor que trabaja según el principio de encendido por chispa;

12) «motor de combustible dual»: motor diseñado para funcionar simultáneamente con un combustible líquido y con un combustible gaseoso que se miden por separado y en el que la cantidad consumida de uno de ellos en relación con el otro puede variar según el funcionamiento;

13) «motor de un solo combustible»: motor que no es de combustible dual, según la definición del punto 12;

14) «combustible líquido»: combustible que, en las condiciones ambientales normales, se encuentra en estado líquido[20];

15) «combustible gaseoso»: combustible que, en las condiciones ambientales normales, se encuentra íntegramente en estado gaseoso[20];

16) «cociente energético del gas (CEG)»: en el caso de un motor de combustible dual, cociente entre el contenido energético del combustible gaseoso y el contenido energético de ambos combustibles; en el caso de los motores de un solo combustible, el CEG es 1 o 0, según el tipo de combustible;

17) «motor de régimen variable»: motor que no es de régimen constante, según la definición del punto 18;

[20] 298 K, presión ambiental total 101,3 kPa.

18) «motor de régimen constante»: motor cuya homologación de tipo se limita al funcionamiento a régimen constante, sin contar los motores cuya función de regulación del régimen constante se ha eliminado o inactivado; un motor de régimen constante puede estar provisto de un régimen de ralentí que puede utilizarse durante el arranque y la parada; un motor de régimen constante puede estar equipado de un regulador que puede ajustarse a distintos regímenes cuando el motor está parado;

19) «funcionamiento a régimen constante»: funcionamiento de un motor dotado de un regulador automático de la demanda del operador que mantiene el régimen del motor, incluso con carga variable;

20) «motor portátil de encendido por chispa»: motor de encendido por chispa que cumple al menos uno de los siguientes requisitos:

a) el motor se utiliza en un equipo transportado por el operario durante el desempeño de sus funciones,

b) el motor se utiliza en un equipo que funciona en distintas posiciones, como boca abajo o de lado, para llevar a cabo sus funciones,

c) el motor debe utilizarse en un equipo cuyo peso en seco, incluido el motor, sea inferior a 20 kilogramos, y que cumpla al menos una de las condiciones siguientes:

i) el operario sujeta o lleva de alguna otra forma el equipo durante el desempeño de sus funciones,

ii) el operario sujeta o controla la posición para el equipo durante el desempeño de sus funciones,

iii) se utiliza como generador o como bomba;

21) «motor de propulsión»: motor previsto para propulsar directa o indirectamente un tipo de máquina móvil no de carretera según la definición del punto 1;

22) «motor auxiliar»: motor instalado o destinado a su instalación en una máquina móvil no de carretera que no es un motor de propulsión;

23) «potencia neta»: potencia del motor obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal, o su equivalente, medida conforme al método de medición de la potencia de motores de combustión interna especificado en el Reglamento de la CEPE nº 120 con un combustible de referencia según el artículo 24, apartado 2;

24) «potencia de referencia»: potencia neta que se utilizará para determinar los valores límite de emisiones aplicables al motor;

25) «potencia neta nominal»: potencia neta de un motor declarada por el fabricante al régimen nominal;

26) «potencia neta máxima»: valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia nominal a plena carga para el tipo de motor;

27) «régimen nominal»: régimen del motor al que, según lo declarado por el fabricante, se entrega la potencia nominal;

28) «fecha de producción del motor»: fecha (expresada como mes y año) en que el motor pasa la verificación final una vez que ha salido de la línea de producción y está listo para su entrega o almacenamiento;

29) «período de transición»: primeros dieciocho meses después de la fecha de aplicación obligatoria de la fase V mencionada en el artículo 17, apartado 2;

30) «motor de transición»: motor cuya fecha de producción es anterior a las fechas de introducción en el mercado de los motores mencionados en el artículo 17, apartado 2, y cumple cualquiera de los requisitos siguientes:

   a) está en conformidad con los límites de emisiones aplicables más recientes definidos en la legislación pertinente aplicable en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, o

   b) no estaba regulado en la Unión en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento;

31) «fecha de producción de la máquina»: año indicado en las inscripciones reglamentarias de la máquina o, si no hay inscripciones reglamentarias, año en que la máquina pasa la verificación final una vez que ha salido de la línea de producción;

32) «embarcación de navegación interior»: buque que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/87/CE;

33) «grupo electrógeno»: máquina móvil no de carretera, independiente y que no forma parte de un grupo motopropulsor, destinada primordialmente a generar electricidad para otras aplicaciones;

34) «máquina estacionaria»: máquina destinada para ser instalada de forma permanente en un lugar durante su primer uso y no destinada a moverse, por carretera ni en otro medio, salvo durante el envío desde el lugar de fabricación al lugar de su primera instalación;

35) «instalada de forma fija»: máquina empernada o sujeta de otro modo a unos cimientos o con alguna clase de restricción tal que no pueda retirarse sin emplear herramientas u otros equipos y que está destinada a funcionar en un único lugar en un edificio, estructura, planta o instalación;

36) «modelo a escala reducida»: modelo o reproducción de una máquina construida a una escala menor que la original con fines recreativos;

37) «moto de nieve»: máquina autopropulsada destinada al desplazamiento fuera de las carreteras, principalmente por la nieve, movida por orugas en contacto con la nieve y dirigida con uno o más esquíes en contacto con la nieve y con un peso máximo sin carga y en orden de marcha de 454 kg (con el equipamiento de serie, refrigerante, lubricantes, combustible, herramientas y un conductor de 75 kg, pero sin accesorios opcionales);

38) «vehículo todo terreno (VTT)»: vehículo motorizado impulsado por un motor destinado primordialmente a moverse sobre superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas con neumáticos de baja presión, con un solo sillín para el conductor o para el conductor y un pasajero como máximo y dirección con manillar;

39) «vehículo de asientos yuxtapuestos (VAY)»: vehículo autopropulsado, controlado por un operario, no articulado, destinado primordialmente a desplazarse por superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas, con un peso mínimo sin carga y en orden de marcha de 300 kg (con equipamiento de serie, refrigerante, lubricantes, combustible, herramientas y un conductor de 75 kg, pero sin accesorios opcionales) y una velocidad máxima por construcción de 25 km/h o más; además, está diseñado para transportar personas o carga y para arrastrar o empujar otros equipos y la dirección no se controla con un manillar; está diseñado con fines recreativos o de trabajo y no admite a más de 6

personas, incluido el conductor, sentadas unas junto a otras en una o más filas de asientos, no de sillines;

40) «coche ferroviario»: vehículo ferroviario diseñado para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y que está diseñado especialmente para transportar mercancías o pasajeros o ambas cosas y que no es una locomotora;

41) «locomotora»: vehículo ferroviario diseñado para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y para mover otros vehículos ferroviarios diseñados para llevar mercancías, pasajeros y otros equipos, y no diseñado ni destinado a transportar mercancías ni pasajeros (salvo los operarios de la locomotora);

42) «vehículo ferroviario auxiliar»: vehículo ferroviario que no es un coche ferroviario según lo definido en el punto 40 ni una locomotora según lo definido en el punto 41, incluidos, sin limitarse a ellos, los vehículos ferroviarios diseñados especialmente para ejecutar trabajos de mantenimiento o construcción u operaciones de elevación asociadas con las vías o con otras infraestructuras ferroviarias;

43) «vehículo ferroviario»: máquina móvil no de carretera que funciona exclusivamente en una vía ferroviaria;

44) «comercialización»: todo suministro, remunerado o gratuito, de un motor conforme con la definición del punto 6 para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial;

45) «introducción en el mercado»: primera comercialización en la Unión de un motor según la definición del punto 6;

46) «fabricante»: persona física o jurídica responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo UE o autorización de un motor para asegurar la conformidad de la producción del motor; es también responsable de la vigilancia del mercado de los motores producidos, con independencia de que intervenga directamente o no en todas las etapas del diseño y la construcción del motor sujeto al proceso de homologación;

47) «representante del fabricante»: persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para que le represente en cuestiones relacionadas con la autoridad de homologación o la autoridad de vigilancia del mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a que se aplica el presente Reglamento;

48) «importador»: persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado un motor conforme con la definición del punto 6 desde un país tercero, con independencia de que el motor está ya instalado o no en una máquina;

49) «distribuidor»: persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa un motor conforme con la definición del punto 6;

50) «agente económico»: el fabricante, según la definición del punto 46, el representante del fabricante, según la definición del punto 47, el importador, según la definición del punto 48, o el distribuidor, según la definición del punto 49;

51) «fabricante de equipo original (OEM)»: un fabricante de maquinaria móvil no de carretera;

52) «autoridad de homologación»: autoridad de un Estado miembro establecida o nombrada por el Estado miembro y notificada a la Comisión por el Estado miembro con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo o una familia de motores, en el proceso de homologación, en la emisión y, en su caso, la retirada o la denegación de los certificados de homologación, en la actuación como punto de contacto con las autoridades de homologación de otros Estados miembros, en la designación de servicios técnicos y capacitada para garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones en lo que respecta a la conformidad de la producción;

53) «servicio técnico»: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación de un Estado miembro como laboratorio para llevar a cabo ensayos o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo estas funciones;

54) «vigilancia del mercado»: actividades efectuadas y medidas adoptadas por las autoridades nacionales para garantizar que los motores comercializados cumplen los requisitos definidos en la legislación pertinente de la Unión sobre homologación y no ponen en peligro la salud o el medio ambiente ni ponen en riesgo ningún otro aspecto de la protección del interés público;

55) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de cada Estado miembro responsable de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio del mismo;

56) «autoridad nacional»: autoridad de homologación o de otro tipo que interviene y tiene responsabilidades en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la introducción en el mercado en un Estado miembro en relación con motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera;

57) «usuario final»: persona física o jurídica distinta del fabricante, el OEM, el importador o el distribuidor y responsable de utilizar el motor una vez instalado en un tipo de máquina móvil no de carretera;

58) «ficha de características»: documento que recoge los datos que debe proporcionar el solicitante;

59) «expediente del fabricante»: totalidad del expediente o el archivo de datos, dibujos, fotografías, etc., suministrados por el solicitante al servicio técnico o a la autoridad de homologación;

60) «expediente de homologación»: el expediente del fabricante más las actas de los ensayos u otros documentos que el servicio técnico o el organismo de homologación hayan añadido al expediente del fabricante durante el desempeño de sus funciones;

61) «índice del expediente de homologación»: documento que presenta el contenido del expediente de homologación, cuyas páginas deberán estar convenientemente numeradas o marcadas para permitir una fácil localización;

62) «estrategia de inhibición»: estrategia de manipulación de los controles de las emisiones que reduce la eficacia de estos cuando se efectúan en las condiciones ambientales o de funcionamiento del motor características de una utilización ordinaria de la máquina o fuera de los procedimientos de ensayo de la homologación de tipo UE;

63) «sistema de control de emisiones»: todo dispositivo, sistema o elemento del diseño que sirva para controlar o reducir las emisiones;

64) «sistema de alimentación de combustible»: todos los componentes que participan en la dosificación y mezcla del combustible;

65) «unidad electrónica de control»: dispositivo electrónico del motor que forma parte del sistema de control de emisiones y que utiliza datos de los sensores del motor para controlar los parámetros de este;

66) «sistema de postratamiento de las emisiones de escape»: catalizador, filtro de partículas, sistema de reducción de NOx, una combinación de istema de reducción de NOx y filtro de partículas o cualquier otro dispositivo de reducción de las emisiones que forma parte del sistema de control de emisiones pero que está instalado después de las válvulas de escape del motor, con excepción del sistema de recirculación de gases de escape (EGR) y los turbocompresores;

67) «recirculación de los gases de escape (EGR)»: tecnología que forma parte del sistema de control de emisiones y que reduce estas conduciendo de nuevo hacia el motor los gases de escape procedentes de la cámara de combustión para que se mezclen con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta, con excepción del uso de la distribución para aumentar los restos de gases de escape que permanecen en la cámara de combustión y se mezclan con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta;

68) «manipulación»: desactivación, ajuste o modificación del sistema de control de emisiones del motor, lo que incluye cualquier software u otros elementos de control lógico de tales sistemas, que tenga el efecto, intencionado o no, de empeorar el rendimiento en materia de emisiones del motor;

69) «ciclo de ensayo»: una secuencia de puntos de ensayo, cada uno de ellos con un régimen y un par determinados, que debe seguir durante el ensayo el motor en estado continuo o de transición;

70) «ciclo de ensayo en estado continuo»: ciclo de ensayo en el cual el régimen y el par del motor se mantienen en un conjunto finito de valores nominalmente constantes. Los ensayos en estado continuo se efectúan en modo discreto o con aumentos;

71) «ciclo de ensayo transitorio»: ciclo de ensayo con una secuencia de valores de régimen y de par normalizados que varían segundo a segundo en el tiempo;

72) «autoensayo»: la realización de ensayos en las propias instalaciones, el registro de los resultados de los ensayos y la presentación de un acta con conclusiones a la autoridad de homologación por parte de un fabricante que haya sido designado como servicio técnico con el fin de evaluar el cumplimiento de determinados requisitos;

73) «cárter»: los espacios existentes dentro o fuera del motor y unidos al colector del lubricante por conductos internos o externos por los que se da salida a los gases y vapores;

74) «regeneración»: suceso durante el cual los niveles de emisiones cambian mientras se restaura por diseño el rendimiento del postratamiento; se clasifica como regeneración continua o regeneración infrecuente (periódica);

75) «período de mantenimiento de las emisiones»: número de horas utilizado para determinar los factores de deterioro;

76) «factores de deterioro»: conjunto de factores que indican la relación entre las emisiones al principio del período de mantenimiento de las emisiones y al final del mismo;

77) «ensayo virtual»: simulaciones por ordenador, incluidos cálculos, realizados para demostrar el grado de rendimiento de un motor como ayuda a la toma de decisiones sin necesidad de utilizar un motor físico;

78) «aplicación a régimen medio»: aplicación para motores de encendido por chispa distintos de los motores de encendido por chispa portátiles en la que el motor instalado está previsto para funcionar a un régimen claramente inferior a 3 600 rpm;

79) «aplicación a régimen nominal»: aplicación para motores de encendido por chispa distintos de los motores de encendido por chispa portátiles en la que el motor instalado está previsto para funcionar a un régimen nominal de 3 600 rpm o más.

Se otorgarán a la Comisión los poderes necesarios para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 relativo a las especificaciones técnicas detalladas de las definiciones contenidas en los puntos 7, 8, 19, 27, 74 y 76. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 4

Categorías de motores

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las siguientes categorías de motores, subdivididas en las subcategorías definidas en el anexo I:

1) «Categoría NRE», que comprende:

a) motores para máquinas móviles no de carretera destinados y adecuados para moverse o para ser movidos por carretera o de otro modo no excluidos según el artículo 2, apartado 2, y no incluidos en ninguna otra de las categorías de los puntos 2 a 10,

b) motores con una potencia de referencia inferior a 560 kW utilizados en lugar de motores de las categorías IWP, RLL o RLR;

2) «Categoría NRG», formada por motores con una potencia de referencia igual o superior a 560 kW destinados exclusivamente al uso en grupos electrógenos.

Los motores para grupos electrógenos distintos de los que tengan las características definidas en el párrafo primero se incluirán en las categorías NRE o NRS, en función de sus características.

3) «Categoría NRSh», formada por motores portátiles de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 19 kW y destinados exclusivamente al uso en maquinaria portátil;

4) «Categoría NRS», formada por motores de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 56 kW y no incluidos en la categoría NRSh;

5) «Categoría IWP», que comprende:

a) motores con una potencia de referencia superior o igual a 37 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior para su propulsión o destinados a esta,

b) motores con una potencia de referencia superior a 560 kW utilizados en lugar de los motores de la categoría IWA sujetos al cumplimiento de los requisitos del artículo 23, apartado 8;

6) «Categoría IWA», formada por motores con una potencia neta superior a 560 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior con fines auxiliares o destinados a estos.

Los motores auxiliares para embarcaciones de navegación interior distintos de los que tengan las características definidas en el párrafo primero se incluirán en las categorías NRE o NRS, en función de sus características;

7) «Categoría RLL», formada por motores destinados exclusivamente al uso en locomotoras para su propulsión o destinados a esta;

8) «Categoría RLL», formada por motores destinados al uso en coches ferroviarios para su propulsión o destinados a esta;

9) «Categoría SMB», formada por motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en motos de nieve.

Los motores para motos de nieve distintos de los que presentan las características definidas en el párrafo primero se incluirán en la categoría NRE;

10) «Categoría ATS», formada por motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en vehículos todo terreno y de asientos yuxtapuestos (MTT y VAY).

Los motores para MTT y VAY distintos de los que presentan las características definidas en el párrafo primero se incluirán en la categoría NRE.

Un motor de una categoría determinada destinado al uso en una aplicación de régimen variable puede también utilizarse en lugar de un motor de la misma categoría destinado al uso en una aplicación de régimen constante. Los motores de régimen variable de la categoría IWP utilizados en aplicaciones de régimen constante cumplirán además los requisitos del artículo 23, apartado 7 o apartado 8, lo que sea de aplicación.

Los motores para vehículos ferroviarios auxiliares y los motores coches ferroviarios se incluirán en las categorías NRE o NRS, en función de sus características.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 5

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros crearán o designarán a las autoridades de homologación competentes en cuestiones relativas a la homologación, y a las autoridades de vigilancia del mercado competentes en materia de vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la creación y designación de dichas autoridades.

2. La notificación de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado incluirá su nombre, dirección, correo electrónico y ámbito de responsabilidades. La

Comisión publicará en su sitio de internet la lista y los detalles de las autoridades de homologación.

3. Los Estados miembros solo permitirán la introducción en el mercado de motores, estén o no instalados en máquinas, cubiertos por una homologación de tipo UE válida otorgada con arreglo al presente Reglamento.

   Los Estados miembros solo permitirán la introducción en el mercado de maquinaria provista de motores cubiertos por una homologación de tipo UE válida otorgada conforme al presente Reglamento.

4. Los Estados miembros no prohibirán, limitarán ni impedirán la introducción en el mercado de motores por motivos relacionados con aspectos de su construcción y funcionamiento cubiertos por el presente Reglamento si satisfacen los requisitos recogidos en él.

5. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo actividades de vigilancia del mercado y control de los motores que acceden al mercado de conformidad con el capítulo III del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[21].

Artículo 6

Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo UE cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación otorgarán la homologación de tipo UE solo a los tipos o familias de motores que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

3. Las autoridades de homologación difundirán por medio de la plataforma administrativa central de la Unión mencionada en el artículo 41 un registro de todos los tipos y familias de motores para los cuales han otorgado una homologación de tipo UE; dicho registro contendrá como mínimo los siguientes datos: marca comercial, denominación del fabricante, categoría del motor, número de la homologación de tipo y fecha de la homologación de tipo.

Artículo 7

Medidas de vigilancia del mercado

Para los motores con homologación de tipo UE, las autoridades responsables de la vigilancia del mercado llevarán a cabo, a una escala adecuada y basándose en muestras adecuadas, verificaciones documentales y, cuando sea apropiado, verificaciones físicas y de laboratorio de los motores. Para ello tendrán en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgos, las posibles reclamaciones y otras informaciones pertinentes.

Las autoridades de vigilancia del mercado podrán exigir a los agentes económicos que faciliten la documentación e información que consideren necesarias para la ejecución de sus actividades.

[21] Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Cuando los agentes económicos presenten actas de ensayos o certificados de conformidad, las autoridades de vigilancia del mercado tendrán en cuenta debidamente dichos actas o certificados.

Artículo 8

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que los motores que comercialicen se hayan fabricado y estén homologados de conformidad con los requisitos contenidos en los capítulos II y III del presente Reglamento.

2. A los efectos de la homologación de motores, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión para que les represente en sus relaciones con la autoridad de homologación.

3. Los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión para la vigilancia del mercado, que podrá ser el representante mencionado en el apartado 2 u otro representante distinto.

4. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, con independencia de que hayan intervenido o no en todas las etapas de construcción del motor.

5. De conformidad con el presente Reglamento, los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad con el tipo homologado. De conformidad con el capítulo VI, se tendrán en cuenta los cambios de diseño de un motor o de sus características y los cambios de los requisitos con arreglo a los cuales se ha declarado que un motor es conforme.

6. Además de las marcas fijadas en sus motores de conformidad con el artículo 31, los fabricantes indicarán, en los motores que hayan comercializado, su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en la Unión o, cuando no sea posible, en su embalaje o en un documento que lo acompañe.

7. Mientras sean responsables de un motor, los fabricantes se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en los capítulos II y III.

Artículo 9

Obligaciones de los fabricantes en relación con sus productos no conformes

1. Los fabricantes que consideren o que tengan motivos para creer que un motor introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la no conformidad y la probabilidad de que se produzca. Adoptarán medidas correctoras basadas en el resultado de la investigación para cerciorarse de que sus motores en producción pasan a estar conformes a tiempo con el tipo o la familia homologados. Si es apropiado para la naturaleza de la no conformidad y su probable ocurrencia, se aplicarán las disposiciones del artículo 38.

   No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el fabricante no estará obligado a adoptar medidas correctoras en relación con motores que no sean conformes con el

presente Reglamento como consecuencia de modificaciones no autorizadas por el fabricante y efectuadas después de que el motor haya sido introducido en el mercado.

2. El fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación y dará detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

3. Los fabricantes conservarán el expediente de homologación mencionado en el artículo 21, apartado 9, y una copia del certificado de conformidad mencionado en el artículo 30 a disposición de las autoridades de homologación durante un período de 10 años después de la introducción en el mercado de un motor.

4. Los fabricantes, como respuesta a una petición justificada de una autoridad nacional, proporcionarán a esta por medio de la autoridad de homologación una copia del certificado de la homologación de tipo UE de un motor, en un idioma que la autoridad solicitante comprenda con facilidad.

Artículo 10

Obligaciones de los representantes de los fabricantes en materia de vigilancia del mercado

El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado efectuará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante realizar como mínimo las tareas siguientes:

1) acceder al expediente del fabricante mencionado en el artículo 20 y a los certificados de conformidad mencionados en el artículo 30 para poder ponerlos a disposición de las autoridades de homologación durante un período de 10 años después de la introducción en el mercado del motor;

2) proporcionar a una autoridad de homologación, tras una petición justificada de esta, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la producción de un motor;

3) cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de ellas, en cualquier acción adoptada para eliminar un riesgo grave planteado por motores cubiertos por su mandato.

Artículo 11

Obligaciones de los importadores

1. Los importadores solo introducirán en el mercado motores que cumplan los requisitos y hayan recibido la homologación de tipo UE.

2. Antes de introducir en el mercado un motor con homologación de tipo UE, los importadores se asegurarán de que disponen de un expediente de homologación conforme con el artículo 21, apartado 9, y de que el motor lleva las marcas exigidas y cumple el artículo 8, apartado 6.

3. Durante un período de diez años después de la introducción del motor en el mercado los importadores conservarán a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia del certificado de conformidad y garantizarán que, previa petición, el expediente de homologación mencionado en el artículo 21, apartado 9, pueda ponerse a disposición de dichas autoridades.

4. Los importadores indicarán en el motor su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto o, cuando no sea posible, en su embalaje o en un documento que lo acompañe.

5. Los importadores facilitarán las instrucciones y la información necesaria con arreglo al artículo 41.

6. Mientras sean responsables de un motor, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en los capítulos II y III.

Artículo 12

Obligaciones de los importadores en relación con sus productos no conformes

1. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y, en particular, que no se ajusta a su homologación de tipo, no distribuirán el motor hasta no haber hecho que sea conforme. Además, informarán a tal efecto al fabricante, a las autoridades de vigilancia del mercado y a la autoridad de homologación que ha concedido la homologación.

2. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor que hayan introducido en el mercado no es conforme con los requisitos del presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la no conformidad y la probabilidad de que se haya producido. Adoptarán medidas correctoras basadas en el resultado de la investigación para cerciorarse de que sus motores en producción pasan a estar conformes a tiempo con el tipo o la familia homologados. Si responde a la naturaleza de la no conformidad y a la probabilidad de que esta ocurra, pueden aplicarse las disposiciones del artículo 38.

3. Los importadores, como respuesta a una petición justificada de una autoridad nacional, proporcionarán a esta toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de un motor en un idioma que dicha autoridad comprenda fácilmente.

Artículo 13

Obligaciones de los distribuidores

1. Al comercializar un motor, los distribuidores actuarán con la debida cautela respecto a los requisitos del presente Reglamento.

2. Antes de comercializar un motor en el mercado, los distribuidores verificarán que el motor lleva las marcas obligatorias exigidas o la marca de homologación de tipo UE, que los documentos, las instrucciones y la información de seguridad exigidos están disponibles en un idioma comprensible para el OEM y que el importador y el fabricante han cumplido los requisitos mencionados en el artículo 11, apartados 2 y 4, y en el artículo 31, apartados 1 y 2.

3. Mientras sean responsables de un motor, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en los capítulos II y III.

Artículo 14

Obligaciones de los distribuidores en relación con sus productos no conformes

1. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor no es conforme con los requisitos del presente Reglamento, no distribuirá el motor hasta que haya logrado su conformidad.

2. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor que ha distribuido no está en conformidad con el presente Reglamento, informará al fabricante o al representante del fabricante para asegurarse de que se adoptan las medidas correctivas necesarias para que los motores en producción sean conformes con el tipo o la familia homologados, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, o el artículo 12, apartado 2.

3. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante facilita a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 9, apartado 3, o de que el importador facilita a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 11, apartado 3.

Artículo 15

Casos en los que las obligaciones de los fabricantes se aplican a los importadores y distribuidores

Un importador o distribuidor se considerará un fabricante a los efectos del presente Reglamento, y estará sujeto a las obligaciones del fabricante contenidas en los artículos 8, 9 y 10 si el importador o distribuidor comercializan un motor con su nombre o marca comercial o modifican un motor de modo que pueda afectar al cumplimiento de los requisitos que sean de aplicación.

Artículo 16

Identificación de los agentes económicos

Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado y durante un período de cinco años desde la fecha de introducción en el mercado:

a) a cualquier agente económico que les haya suministrado un motor;

b) a cualquier agente económico al que hayan suministrado un motor.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUSTANTIVOS

Artículo 17

Requisitos para la homologación de tipo UE en materia de emisiones de escape

1. Los fabricantes se asegurarán de que los tipos y familias de motores se diseñan, construyen y montan en cumplimiento de los requisitos definidos en los capítulos II y III del presente Reglamento.

2. Los tipos y familias de motores no excederán, en la fecha de introducción en el mercado de los motores establecida en el anexo III, los valores límite de emisiones de escape descritos como «fase V» y definidos en el anexo II.

Si, de acuerdo con los parámetros que definen la familia del motor definidos en el acto delegado, una familia de motores cubre más una banda de potencias, el motor de referencia (a los efectos de la homologación de tipo) y todos los tipos de motor de la misma familia (a los efectos de la conformidad de la producción) deberán, en relación con las bandas de potencia aplicables:

– cumplir los valores límite de emisiones más estrictos;

– ser ensayados con los ciclos de prueba que correspondan a los valores límite de emisiones más estrictos;

– someterse a las fechas de aplicación más tempranas para la homologación de tipo y la introducción en el mercado definidas en el anexo III.

3. Las emisiones de escape de los tipos y familias de motores se medirán sobre la base de los ciclos de prueba definidos en el artículo 23 y de conformidad con las disposiciones sobre realización de ensayos y mediciones recogidas en el artículo 24.

4. Los tipos y familias de motores se diseñarán de manera que sean resistentes a la manipulación y no harán uso de ninguna estrategia de inhibición.

5. Se autorizará a la Comisión a adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 relativos a las especificaciones técnicas detalladas correspondientes a los parámetros utilizados para la definición de la familia de motores y las disposiciones técnicas detalladas para dificultar la manipulación que se mencionan en el apartado 4. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 18

Vigilancia de las emisiones de los motores en servicio

1. La emisiones de contaminantes gaseosos y partículas de los tipos o familias de motores en servicio serán vigilados probando los motores instalados en máquinas móviles no de carretera en el curso de su ciclo operativo de servicio normal. Estas pruebas se harán en motores correctamente mantenidos y deberán cumplir las disposiciones sobre selección de motores, procedimientos de ensayo y notificación de resultados para las diferentes categorías de motores.

La Comisión llevará a cabo programas piloto con vistas al desarrollo de procedimientos de ensayo apropiados para las categorías y subcategorías de motores para las que no se disponga de tales procedimientos de ensayo.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 relativos a las disposiciones detalladas con respecto a la selección de motores, los procedimientos de ensayo y la notificación de resultados mencionados en el apartado 1. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 19

Solicitud de homologación de tipo UE

1. Los fabricantes presentarán la solicitud de homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores ante la autoridad de homologación de un Estado miembro. Las solicitudes irán acompañadas del expediente del fabricante mencionado en el artículo 20.

2. Se pondrá a disposición del servicio técnico responsable de los ensayos de homologación un motor conforme con las características del tipo de motor o, en el caso de una familia de motores, con las del motor de referencia descritas en el expediente del fabricante.

3. En el caso de solicitud de homologación de tipo UE de una familia de motores, si la autoridad de homologación determina que, en relación con el motor de referencia seleccionado mencionado en el apartado 2, la solicitud presentada no representa plenamente a la familia de motores descrita en el expediente del fabricante, se presentará para su homologación otro motor de referencia o un motor de referencia adicional que la autoridad de homologación considere representativo de la familia de motores.

4. Las solicitudes de homologación de un tipo de motor o una familia de motores no podrán presentarse en más de un Estado miembro. Deberá presentarse una solicitud distinta por cada tipo de motor o familia de motores que se desee homologar.

Artículo 20

Expediente del fabricante

1. El solicitante deberá presentar un expediente del fabricante a la autoridad de homologación.

2. El contenido del expediente del fabricante se definirá en un acto de ejecución e incluirá lo siguiente:

   a) una ficha de características;

   b) todos los datos, planos, fotografías y demás información relevante del motor;

   c) cualquier otra información exigida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud.

3. El expediente del fabricante podrá transmitirse en papel o en un formato electrónico que se acepte en el servicio técnico y en la autoridad de homologación.

4. La Comisión estará facultada para elaborar modelos para la ficha de características y el expediente del fabricante mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

CAPÍTULO V

REALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 21

Disposiciones generales

1. La autoridad de homologación que recibe la solicitud concederá la homologación de tipo UE a todos los tipos o familias de motores que cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) los detalles del expediente del fabricante;

   b) los requisitos del presente Reglamento;

   c) las disposiciones de producción mencionadas en el artículo 25.

2. Las autoridades de homologación no impondrán ningún otro requisito para la homologación de tipo en materia de emisiones de escape para maquinaria móvil no de carretera en la cual haya un motor instalado si el motor cumple los requisitos especificados en el presente Reglamento.

3. Las autoridades de homologación no concederán la homologación de tipo UE a un tipo o una familia de motores que no cumplan los requisitos recogidos en el presente Reglamento después de las fechas de homologación de tipo de motores mencionadas en el anexo III para cada subcategoría de motores.

4. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán con arreglo a un sistema armonizado establecido por la Comisión mediante actos de ejecución.

5. El organismo de homologación de cada uno de los Estados miembros:

   a) enviará mensualmente a las autoridades de homologación de los otros Estados miembros una lista de las homologaciones de tipo UE que ha concedido, rechazado o retirado durante el mes, junto con los motivos de tal decisión;

   b) informará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de la denegación o retirada de toda homologación de vehículos, junto con los motivos de tal decisión;

   c) cuando reciba una solicitud del organismo de homologación de otro Estado miembro, enviará en el plazo de un mes:

   – una copia del certificado de homologación del motor o familia de motores, si lo hay, acompañado del expediente de homologación de cada tipo de motor o familia de motores que haya homologado, denegado o retirado, y/o

   – la lista de motores producidos en función de las homologaciones de tipo UE otorgadas, como se describe en el artículo 35.

6. El organismo de homologación de cada Estado miembro enviará a la Comisión, anualmente o cuando reciba una solicitud en tal sentido, una copia de la hoja de datos correspondiente a los tipos o familias de motores homologados desde la última notificación.

7. Si así lo solicita la Comisión, la autoridad de homologación también remitirá la información mencionada en el apartado 5 a la Comisión.

8. Los requisitos mencionados en los apartados 5, 6 y 7 se considerarán satisfechos una vez subidos los datos y las informaciones relevantes a la plataforma administrativa central de la Unión mencionada en el artículo 42. La copia podrá consistir también en un fichero electrónico seguro.

9. La autoridad de homologación establecerá un expediente de homologación, que estará compuesto por el expediente del fabricante, acompañado de las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la autoridad de homologación hayan añadido al expediente del fabricante durante el ejercicio de sus funciones. El expediente de homologación contendrá un índice de su contenido, con las páginas convenientemente numeradas o marcadas para una fácil identificación; el formato de cada documento permitirá la indicación de las sucesivas etapas del proceso de homologación de tipo UE, en especial las fechas de las revisiones y actualizaciones. La autoridad de homologación mantendrá disponible la información incluida en el expediente de homologación durante un período de diez años una vez finalizada la validez de la homologación de tipo UE correspondiente.

10. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución:

a) el método para establecer el sistema de numeración armonizado mencionado en el apartado 4;

b) el formato único de la hoja de datos mencionada en la letra a) del apartado 5 que debe cumplimentarse para cada tipo o familia de motores que haya obtenido una homologación de tipo UE otorgada por la autoridad de homologación de cada Estado miembro;

c) el modelo de la lista de motores, mencionada en la letra c) del apartado 5, fabricados en conformidad con las homologaciones de tipo UE otorgadas y que debe cumplimentar la autoridad de homologación de cada Estado miembro;

d) el formato único de la hoja de datos, mencionada en el apartado 6, para cada tipo o familia de motores homologados desde la última notificación realizada, que debe cumplimentar la autoridad de homologación de cada Estado miembro.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 22

Disposiciones específicas relativas al certificado de homologación de tipo UE

1. El certificado de homologación de tipo UE contendrá los siguientes anexos:

a) el expediente de homologación mencionado en el artículo 21, apartado 9;

b) los resultados de los ensayos;

c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación del cargo en la empresa.

2. La Comisión creará un modelo para el certificado de homologación de tipo UE.

3. Con respecto a cada tipo de motor, la autoridad de homologación deberá:

a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, incluyendo la hoja de resultados de los ensayos adjunta;

b) elaborar el índice del expediente de homologación;

c) expedir al solicitante, sin demora alguna, el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

4. En el caso de una homologación de tipo UE para la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez o se haya dispensado de determinadas disposiciones del presente Reglamento, deberán especificarse dichas restricciones o dispensas en el certificado de homologación de tipo UE.

5. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución los modelos del certificado de homologación de tipo UE y de la hoja de resultados de ensayos mencionada en la letra a) del apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 23

Ensayos requeridos para la homologación de tipo UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto.

   Los procedimientos para los ensayos técnicos y las mediciones y el equipo y las herramientas prescritos para realizar tales ensayos serán los dispuestos en el artículo 24.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación todos los motores que sean precisos conforme a los actos delegados pertinentes para la realización de los ensayos necesarios.

3. Los ensayos exigidos se realizarán con motores representativos del tipo homologado.

   No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el fabricante puede, en conformidad con la autoridad de homologación, elegir un motor que, aunque no sea representativo del tipo que ha de homologarse, combina algunas de las características más desfavorables con relación al nivel de rendimiento exigido. Podrán utilizarse métodos virtuales de ensayo para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

4. A los efectos de realización de los ensayos de la homologación de tipo UE, los ciclos aplicables se recogen en el anexo IV. Los ciclos de ensayo aplicables a cada tipo de motor incluido en la homologación de tipo UE se indicarán en la ficha de características de la homologación de tipo UE.

5. El motor de referencia se ensayará en un dinamómetro utilizando el ciclo de ensayo NRSC que sea de aplicación, identificado en el anexo IV, en las tablas IV-1 a IV-10. A elección del fabricante, este ensayo puede hacerse en el modo discreto o en el modo con aumentos. Salvo en los casos identificados en los apartados 7 y 8, un motor de régimen variable de una categoría determinada utilizado en una aplicación

de régimen constante de la misma categoría no tiene que ensayarse obligatoriamente siguiendo el correspondiente ciclo de ensayo en estado continuo a régimen constante.

6. En el caso de un motor a régimen constante con un regulador que pueda ajustarse a distintos regímenes, deberán cumplirse los requisitos del apartado 5 a todos los regímenes constantes aplicables, y la ficha de características de la homologación de tipo UE indicará los regímenes aplicables a cada tipo de motor.

7. En el caso de un motor de la categoría IWP destinado al uso en aplicaciones de régimen variable y constante, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 para cada ciclo de ensayo en estado continuo aplicable, y la ficha de características de la homologación de tipo UE indicará cada uno de los ciclos de estado continuo en los que se ha cumplido este requisito.

8. En el caso de un motor de la categoría IWP con una potencia de referencia superior a 560 kW destinado al uso en lugar de un motor de la categoría IWA conforme al párrafo segundo del artículo 4, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 para cada ciclo de estado continuo aplicable recogido en las tablas IV-5 y IV-6 del anexo IV, y la ficha de características de la homologación de tipo indicará cada uno de los ciclos de estado continuo en los que se ha cumplido este requisito.

9. Salvo en el caso de los motores con homologación de tipo según el artículo 32, apartado 4, los motores de régimen variable de la categoría NRE con una potencia neta superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW, además de cumplir los requisitos del apartado 5, deberán pasar un ensayo en un dinamómetro que utilice el ciclo de ensayo transitorio identificado en la tabla IV-11 del anexo IV.

10. Los motores de las subcategorías NRS-v-2b y NRS-v-3 con un régimen máximo inferior o igual a 3 400 rpm deberán, además de cumplir los requisitos del apartado 5, ensayarse en un dinamómetro con el ciclo de ensayo transitorio identificado en la tabla IV-12 del anexo IV.

11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que recojan las especificaciones técnicas detalladas y las características de los ciclos de ensayo en estado continuo y transitorio mencionados en el presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

12. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución el formato único de los ensayos necesarios para la homologación de tipo UE. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 24

Realización de mediciones y ensayos para la homologación de tipo UE

1. Los resultados de los ensayos del laboratorio de emisiones para todos los motores sujetos al presente Reglamento se ajustarán para incluir factores de deterioro apropiados para los períodos de mantenimiento de las emisiones especificados en el anexo V.

2. Un tipo o familia de motores deberán cumplir los límites de emisiones definidos en el presente Reglamento con los combustibles o las combinaciones de combustible de referencia apropiados de la siguiente lista:

– diésel;

– gasolina;

– mezcla de gasolina y aceite para motores de dos tiempos de encendido por chispa;

– gas natural / biometano;

– gas licuado del petróleo (GLP)

– etanol.

3. Para la realización de mediciones y ensayos, se cumplirán los requisitos técnicos correspondientes a los siguientes aspectos:

a) aparatos y procedimientos de realización de los ensayos;

b) aparatos y procedimientos de medición y muestreo de emisiones;

c) métodos de evaluación de datos y cálculos;

d) método de determinación de los factores de deterioro;

e) para los motores de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS y NRSh que cumplan los límites de emisiones de fase V definidos en el anexo II:

i. método de determinación de las emisiones de gases del cárter del cigüeñal,

ii. método de determinación de la regeneración infrecuente de los sistemas de postratamiento;

f) para los motores con control electrónico de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLL y RLR que cumplan los límites de emisiones de fase V definidos en el anexo II y que utilicen el control electrónico para determinar la cantidad y el momento de inyección del combustible o para activar, desactivar o modular el sistema de control de emisiones utilizado para reducir los NOx:

i. requisitos técnicos de estrategia de control de emisiones, con la documentación exigida para demostrar estas estrategias,

ii. requisitos técnicos de las medidas de control de NOx, con el método para demostrar dichos requisitos técnicos,

iii. requisitos técnicos del área asociada con el ciclo NRSC pertinente dentro de la cual hay control de la cuantía en la que se permitirá que tales emisiones superen los valores límite del anexo II,

iv. la selección por el servicio técnico de más puntos de medida dentro del área de control durante el ensayo de emisiones.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 del presente Reglamento para definir:

a) la metodología de la adaptación de los resultados del ensayo del laboratorio de emisiones para incluir los factores de deterioro mencionados en el apartado 1;

b) las características técnicas de los combustibles de referencia recogidos en este apartado para los ensayos de homologación y para verificar la conformidad de la producción mencionada en el apartado 2;

c) los requisitos técnicos detallados y las características para la realización de las mediciones y los ensayos mencionados en el apartado 3;

d) el método de medición de NP, teniendo en cuenta las especificaciones de la serie 06 del Reglamento nº 49 de la CEPE;

e) los requisitos técnicos detallados para el ensayo de motores alimentados por combustibles total y parcialmente gaseosos mencionados en el anexo II.

Artículo 25

Disposiciones relativas a la conformidad de la producción

1. Una autoridad de homologación que otorgue una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los otros Estados miembros, que se han adoptado las disposiciones adecuadas para garantizar que los motores en producción serán conformes con el tipo homologado en relación con los requisitos del presente Reglamento.

2. Una autoridad de homologación que otorgue una homologación de tipo UE para una familia de motores adoptará las medidas necesarias para verificar que los certificados de conformidad emitidos por el fabricante se ajustan a los requisitos del artículo 30. Para ello, la autoridad de homologación comprobará que un número suficiente de muestras de certificados de conformidad cumplen los requisitos del artículo 30 y que el fabricante ha tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los datos de los certificados de conformidad son correctos.

3. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación para verificar, si es preciso en colaboración con la autoridades de homologación de los otros Estados miembros, que las disposiciones mencionadas en los apartados 1 y 2 del presente artículo siguen siendo adecuadas, de modo que los motores en producción siguen siendo conformes con el tipo homologado y que los certificados de conformidad siguen cumpliendo los requisitos del artículo 30.

4. Para verificar que un motor es conforme con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya otorgado la homologación de tipo UE puede efectuar cualesquiera comprobaciones o ensayos exigidos para la homologación de tipo UE con muestras obtenidas en las instalaciones del fabricante, incluidas las instalaciones de producción.

5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones a las que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados, han dejado de aplicarse o ya no se consideran adecuadas, aunque la producción continúe, dicha autoridad de homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la producción se sigue correctamente o retirará la homologación de tipo UE.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 en los que recoja las medidas detalladas que deberán adoptar y los procedimientos que deberán seguir las autoridades de homologación para garantizar que los motores en producción sean conformes con el tipo homologado. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

CAPÍTULO VI

MODIFICACIONES Y VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 26

Disposiciones generales

1. El fabricante deberá informar, sin demora alguna, a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio de los datos registrados en el expediente de homologación.

   La autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 27 debe seguirse.

   Si es necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo UE.

2. La solicitud de modificación de una homologación de tipo UE solo podrá presentarse a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.

3. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo una modificación, es preciso repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al fabricante.

   Los procedimientos mencionados en el artículo 27 únicamente se aplicarán si, en función de estas inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 27

Revisiones y extensiones de homologaciones de tipo UE

1. Si se han producido cambios en la información especificada en el expediente de homologación, sin que sea necesario repetir inspecciones o ensayos, la modificación será considerada una «revisión».

   En dichos casos, la autoridad de homologación deberá expedir las páginas revisadas del expediente de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de cambio se ha producido y en qué fecha se produjo la nueva emisión. Se considerará cumplido este requisito mediante una copia consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de los cambios.

2. La modificación será considerada una «extensión» si ha habido cambios en los detalles recogidos en el expediente de homologación y se produce alguna de las situaciones siguientes:

   a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;

   b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;

c) hay nuevos requisitos definidos en actos delegados del presente Reglamento que ahora son aplicables al tipo o a la familia de motores homologados.

En el caso de una extensión, la autoridad de homologación expedirá un certificado actualizado de homologación de tipo UE e identificado por un número de extensión, que irá aumentando con el número de extensiones sucesivas que ya se hayan concedido. En el certificado de homologación se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de la nueva emisión.

3. Siempre que se expidan páginas modificadas o una versión consolidada y actualizada, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación, de forma que conste la fecha de la extensión o revisión más reciente o la fecha de la consolidación de la versión actualizada más reciente.

4. No se exigirá ninguna modificación de la homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores si los nuevos requisitos mencionados en la letra c) del apartado 2 son, desde el punto de vista técnico, irrelevantes para el tipo o la familia de motores en cuanto a su comportamiento de emisiones.

Artículo 28

Expedición y notificación de modificaciones

1. Cuando se trate de una extensión, se actualizarán todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, sus anexos y el índice del expediente de homologación. Se expedirá al solicitante, sin demora alguna, el certificado actualizado y sus anexos.

2. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará al solicitante, sin demora alguna, los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación.

3. La autoridad de homologación notificará toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros con arreglo a los procedimientos establecidos en el artículo 21.

Artículo 29

Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo UE se expedirán con duración ilimitada.

2. Una homologación de tipo UE de un motor perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:

a) si hay nuevos requisitos aplicables al tipo de motor homologado que se hacen obligatorios para la introducción en el mercado y no es posible actualizar en consecuencia la homologación de tipo UE;

b) si la producción del tipo o la familia de motores homologados se ha retirado de forma definitiva y voluntaria;

c) si la validez de la homologación expira como consecuencia de una restricción con arreglo al artículo 33, apartado 6;

d) si la homologación se ha retirado en virtud del artículo 25, apartado 5, el artículo 37, apartado 1, o el artículo 38, apartado 3.

3. Cuando se vuelve no válido solo un tipo de motor de una familia de motores, la homologación de tipo UE de la familia de motores afectada perderá su validez solo en la medida en que afecte al tipo de motor de que se trate.

4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto de motor, el fabricante lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a dicho motor.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación mencionada en el párrafo primero, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del motor lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores vaya a dejar de ser válida, el fabricante se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación que otorgó la homologación de tipo UE comunicará sin demora toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los otros Estados miembros.

En la notificación mencionada en el párrafo segundo se especificará, en particular, la fecha de fabricación y el número de identificación del último motor fabricado.

6. Los requisitos mencionados en los apartados 4 y 5 se considerarán satisfechos una vez subidos los datos y las informaciones relevantes a la plataforma administrativa central de la Unión mencionada en el artículo 42. Los documentos de la notificación pueden también adoptar la forma de archivo electrónico seguro.

CAPÍTULO VII

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD Y MARCADO

Artículo 30

Certificado de conformidad

1. El fabricante, en su calidad de titular de una homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores, emitirá un certificado de conformidad que ha de acompañar a cada uno de los motores que fabrique en conformidad con el tipo de motor homologado.

Dicho certificado se entregará sin cargo alguno junto con el motor y acompañará a la máquina en la que se instale el motor. Su entrega no podrá depender de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al fabricante.

Durante un período de diez años tras la fecha de producción del motor, el fabricante de este tendrá la obligación de expedir a todo propietario de un motor que lo solicite un duplicado del certificado de conformidad, previo pago de un importe que no

sobrepase el coste de la expedición del certificado. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el anverso la indicación «duplicado».

2. La Comisión establecerá el modelo de certificado de conformidad que deberá utilizar el fabricante.

3. El certificado de conformidad se redactará como mínimo en una de las lenguas oficiales de la Unión. Todo Estado miembro podrá solicitar que el certificado de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.

4. Las personas autorizadas para firmar certificados de conformidad pertenecerán a la organización del fabricante y estarán debidamente autorizadas por la dirección para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de un motor o la conformidad de la producción del motor.

5. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso del motor distintas de las recogidas en el presente Reglamento o en cualquiera de los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

6. El certificado de conformidad llevará como título, para los tipos o familias de motores homologados de conformidad con el artículo 33, apartado 2, la frase «Para motores con homologación de tipo según el artículo 31 del Reglamento (UE) nº xx/xx del Parlamento Europeo y del Consejo de [fecha] sobre requisitos en materia de límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna para máquinas móviles no de carretera (homologación provisional)».

7. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución el modelo del certificado de conformidad, incluidas las características técnicas pensadas para evitar la falsificación. A tal fin, los actos de ejecución estipularán los diversos dispositivos de seguridad en la impresión que protegerán el papel utilizado en el certificado. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 31

Marcado de motores

1. El fabricante de un motor fijará una marca en cada unidad producida en conformidad con el tipo homologado.

2. Los motores deberán ir provistos de todas las marcas exigidas por el presente Reglamento antes de abandonar la cadena de producción.

3. En el caso de un motor ya instalado en una máquina, puede sustituirse el motor o la parte del motor que lleva la marca obligatoria.

4. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución el modelo de marca mencionado en el apartado 1, incluida la información esencial obligatoria. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

5. La Comisión también estará facultada para adoptar actos delegados en conformidad con el artículo 55 relativos a las condiciones y los requisitos técnicos detallados para la sustitución de motores o partes de motores que lleven la marca mencionada en el apartado 3. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

CAPÍTULO VIII

EXENCIONES

Artículo 32

Excepciones generales

1. Los requisitos del artículo 5, apartados 2 y 3, y del artículo 17, apartado 2, no se aplicarán a los motores utilizados por las fuerzas armadas.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 31, un fabricante puede entregar a un OEM un motor desprovisto de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape.

3. No obstante los requisitos del artículo 5, apartado 3, a efectos de ensayo sobre el terreno, los Estados miembros autorizarán la introducción temporal en el mercado de motores sin homologación de tipo UE en el sentido del presente Reglamento.

4. No obstante los requisitos del artículo 17, apartado 2, los Estados miembros pueden autorizar la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límites de emisiones ATEX recogidos en el anexo V con la condición de que los motores estén destinados a su instalación en máquinas que deban utilizarse en atmósferas potencialmente explosivas, según lo definido en la Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[22], y provistos de un certificado del cumplimiento de los siguientes requisitos:

   a) categoría de equipo 2 o 3;

   b) máquina del grupo I o máquina del grupo II;

   c) clase de temperatura T3 o superior (no más de 200 ºC).

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 relativos a las especificaciones técnicas detalladas y las condiciones:

   a) para que un fabricante entregue a un OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape, como se menciona en el apartado 2;

   b) para la introducción temporal en el mercado, con fines de prueba sobre el terreno, de motores sin homologación de tipo UE, como se menciona en el apartado 3;

   c) para la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones ATEX definidos en el anexo V, como se menciona en el apartado 4.

Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

[22] Directiva 94/9/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas, DO L 100 de 19.04.1994. p. 1).

Artículo 33

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. El fabricante podrá solicitar la homologación de tipo para un tipo o una familia de motores que incorpore tecnologías o conceptos nuevos incompatibles con uno o más requisitos del presente Reglamento.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

   a) que en la solicitud se declaren los motivos por los cuales las tecnologías o los conceptos en cuestión hacen que el tipo o la familia de motores sean incompatibles con uno o más requisitos del presente Reglamento;

   b) que en la solicitud se describan las implicaciones para el medio ambiente de la nueva tecnología y las medidas tomadas a fin de garantizar al menos un nivel de protección del medio ambiente equivalente al proporcionado por los requisitos para los que se solicita la exención;

   c) que se presentan descripciones y resultados de los ensayos que demuestren el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de dicha homologación de tipo en exención de las nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión. La autorización se concederá mediante un acto de ejecución.

4. En espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder ya una homologación de tipo, pero esta será provisional, válida únicamente en el territorio de ese Estado miembro, en relación con un tipo de motor objeto de la exención que desea obtenerse. La autoridad de homologación informará a la Comisión y a los otros Estados miembros sin demora de que ha emitido la mencionada homologación de tipo provisional, utilizando para ello un archivo que contenga la información mencionada en el apartado 2.

   El carácter provisional y la validez territorial limitada deberán quedar patentes en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo y del certificado de conformidad.

5. Las demás autoridades de homologación podrán decidir si aceptan en su territorio la homologación provisional mencionada en el apartado 4. Si la aceptan, informarán por escrito a la autoridad de homologación pertinente y a la Comisión.

6. Cuando proceda, la autorización de la Comisión mencionada en el apartado 3 también especificará si su validez está supeditada a algún tipo de restricción. En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo no podrá ser inferior a 36 meses.

7. Si la Comisión decide denegar la autorización, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional mencionada en el apartado 3, si se había emitido, que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

   Sin perjuicio de la decisión de la Comisión de denegar la homologación, los motores fabricados en conformidad con la homologación provisional antes de que esta deje de ser válida pueden introducirse en el mercado en cualquiera Estado miembro que haya aceptado la homologación provisional.

8. Los requisitos mencionados en los apartados 4 y 5 se considerarán satisfechos una vez subidos los datos y las informaciones relevantes a la plataforma administrativa central de la Unión mencionada en el artículo 42. Los documentos de la notificación pueden también adoptar la forma de archivo electrónico seguro.

9. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución la autorización mencionada en el apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 54, apartado 2.

10. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución los modelos armonizados del certificado de la homologación de tipo y del certificado de conformidad mencionados en el apartado 4, incluida la información esencial obligatoria. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016]..

Artículo 34

Adaptación subsiguiente de actos delegados y de ejecución

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33, tomará inmediatamente las medidas necesarias para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o de ejecución afectados.

   En los casos en que la exención concedida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33 esté relacionada con un aspecto definido en un reglamento de la CEPE, la Comisión propondrá una modificación del reglamento pertinente de la CEPE de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos pertinentes, se levantará toda restricción impuesta por la decisión de la Comisión de autorizar la exención.

   Si no se han tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o de ejecución, y a petición del Estado miembro que concedió la homologación, la Comisión podrá autorizar al Estado miembro a prorrogar la homologación mediante una decisión en forma de acto de ejecución adoptado con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2.

CAPÍTULO IX

INTRODUCCIÓN EN EL MERCADO

Artículo 35

Obligaciones de información de los fabricantes

El fabricante enviará a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE, durante los 45 días siguientes al final de cada año natural, y sin demora después de cada fecha de solicitud cuando los requisitos del presente Reglamento cambien, e inmediatamente después de cualquier fecha adicional que estipule la autoridad, una lista que

contenga el intervalo de números de identificación de cada tipo de motor producido en conformidad con los requisitos del presente Reglamento y en conformidad con la homologación de tipo UE desde que se hizo la última notificación o desde el momento en que fueran aplicables por primera vez los requisitos del presente Reglamento.

La lista mencionada en el párrafo primero debe especificar las correlaciones entre los números de identificación y los correspondientes tipos o familias de motores y los números de homologación de tipo UE, siempre que esto no se identifique mediante el sistema de codificación del motor.

La lista mencionada en el párrafo primero indicará también claramente cualquier caso en el que el fabricante haya dejado de producir un tipo o familia de motores homologados.

El fabricante conservará copias de las listas durante al menos 20 años después del vencimiento de la validez de la homologación de tipo UE de que se trate.

Artículo 36

Medidas de verificación

1. La autoridad de homologación de un Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con tal homologación para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de otros Estados miembros, los números de identificación de los motores producidos en conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

2. Podrá realizarse una verificación suplementaria de los números de identificación que podrá añadirse a las medidas de control de conformidad de la producción a que hacen referencia el artículo 25.

3. En lo que se refiere a la verificación de los números de identificación, el fabricante o los representantes del mismo establecidos en la Unión facilitarán, previa petición y sin dilación, a la autoridad de homologación responsable toda la información necesaria sobre sus compradores directos, así como los números de identificación de los motores que se hayan notificado como fabricados de conformidad con el artículo 35. Si los motores se venden a un fabricante de máquinas, no será necesario facilitar más información.

4. Si, previa solicitud de la autoridad de homologación, el fabricante no está en condiciones de verificar los requisitos de marcado del motor indicados en el artículo 31, la homologación concedida al tipo o familia de motores en virtud del presente Reglamento podrá ser retirada. Se llevará a cabo el procedimiento de información según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 36.

CAPÍTULO X

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 37

Motores no conformes con el tipo homologado

1. En el caso en que un motor acompañado de un certificado de conformidad o con una marca de homologación no sea conforme con el tipo o la familia homologados, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE si las medidas adoptadas por el fabricante son insuficientes, para garantizar que los motores en producción vuelven a ser conformes con el tipo o la familia homologados. Las autoridades de homologación de ese Estado miembro informarán a las de los demás Estados miembros de las medidas adoptadas.

2. A los efectos del apartado 1, las desviaciones de los detalles recogidos en el certificado de la homologación de tipo UE o en el expediente de homologación que no estén autorizadas de conformidad con las disposiciones del capítulo VI, se considerarán un caso de no conformidad con el tipo o la familia homologado.

3. Si una autoridad de homologación descubre que los motores acompañados por un certificado de conformidad o provistos de una marca de homologación de otro Estado miembro no son conformes con el tipo o la familia homologados, puede pedir a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que verifique si los motores en producción siguen siendo conformes con el tipo o la familia homologados. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses desde la fecha de la solicitud.

4. Los organismos de homologación de los Estados miembros se informarán mutuamente en el plazo de un mes de todas las retiradas de homologaciones de tipo UE y de las razones de dichas retiradas.

5. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE impugne la falta de conformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto. Se mantendrá informada a la Comisión, la cual, si fuera necesario, llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

Artículo 38

Recuperación de motores

1. Si un fabricante al que se ha otorgado una homologación de tipo UE está obligado, de conformidad con el artículo 20, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 765/2008, a recuperar motores introducidos en el mercado, estén o no instalados en máquinas, por haberse determinado que tales motores infringen gravemente el presente Reglamento en lo que se refiere a la protección del medio ambiente, el fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE al motor.

2. El fabricante propondrá a la autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para neutralizar las infracciones graves mencionadas en el apartado 1. La autoridad de homologación comunicará sin demora las soluciones propuestas a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

   Las autoridades de homologación garantizarán que las soluciones se aplican efectivamente en sus respectivos Estados miembros.

3. Si la autoridad de homologación correspondiente considera que las soluciones son insuficientes o que no se han aplicado con la suficiente rapidez, informará sin demora a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

A continuación, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE informará al fabricante. Si el fabricante no propone ni aplica medidas correctoras efectivas, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará todas las medidas protectoras necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE. En caso de retirada de la homologación de tipo UE y en un plazo de un mes a partir de la misma, la autoridad de homologación lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 39

Notificación de decisiones e interposición de recursos

1. Todas las decisiones adoptadas en cumplimiento del presente Reglamento y todas las decisiones de denegación o retirada de una homologación de tipo UE, de prohibición o limitación de la introducción en el mercado de un motor o de retirada de un motor del mercado deberán ir acompañadas de una exposición pormenorizada de los motivos en que se fundamentan.

2. Asimismo, deberá ser notificada a la parte afectada, a la que se informará simultáneamente de los recursos que pueda interponer con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro de que se trate, así como del plazo para presentar dichos recursos.

CAPÍTULO XI

REGLAMENTOS INTERNACIONALES Y APORTACIÓN DE INFORMACIÓN TÉCNICA

Artículo 40

Aceptación de homologaciones de tipo de motores equivalentes

1. La Unión puede reconocer, en el marco de acuerdos multilaterales o bilaterales entre la Unión y terceros países, la equivalencia entre las condiciones y las disposiciones para la homologación de tipo de motores establecidas por el presente Reglamento y los procedimientos establecidos por reglamentos internacionales o reglamentos de terceros países.

2. Las homologaciones de tipo y las marcas de homologación conformes con los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que cuenten con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se haya adherido según lo dispuesto en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra a), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo y las marcas de homologación conformes con el presente Reglamento.

3. Las homologaciones de tipo concedidas en conformidad con actos de la Unión según lo dispuesto en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra b), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con el presente Reglamento.

4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 para establecer:

   a) la lista de reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que han contado con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se ha adherido aplicables a la homologación de tipo UE de motores y familias de motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera;

   b) la lista de actos de la Unión que otorgan homologaciones de tipo.

Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016].

Artículo 41

Información destinada a los OEM y a los usuarios finales

1. Un fabricante no puede proporcionar a los OEM ni a los usuarios finales ninguna información técnica relacionada con los detalles recogidos en el presente Reglamento que se desvíe de los detalles homologados por la autoridad de homologación.

2. El fabricante proporcionará a los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias para la correcta instalación del motor en la máquina, incluida una descripción de las posibles condiciones especiales o limitaciones vinculadas con la instalación o el uso del motor.

3. Los fabricantes pondrán a disposición de los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias destinadas al usuario final, en particular la descripción de las condiciones especiales o las limitaciones vinculadas con la instalación o el uso del motor.

4. Sin perjuicio de los requisitos contenidos en el apartado 3, los fabricantes pondrán a disposición de los OEM el valor de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) determinado durante el proceso de homologación de tipo UE e indicarán a los OEM que comuniquen esta información a los usuarios finales de las máquinas en las que vaya a instalarse el motor.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 55, para establecer los detalles de la información y las instrucciones mencionadas en los apartados 2, 3 y 4. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016]..

Artículo 42

Plataforma administrativa y base de datos central de la Unión

1. La Comisión establecerá una plataforma administrativa central digital de la Unión para el intercambio en formato electrónico de datos e información relacionados con las homologaciones de tipo UE. La plataforma se utilizará para el intercambio de datos e información entre las autoridades de homologación o entre las autoridades de homologación y la Comisión en el marco del presente Reglamento.

2. La plataforma administrativa central de la Unión también incluirá una base de datos en la que se recogerá de forma centralizada y accesible a las autoridades de homologación y a la Comisión toda la información de importancia sobre las

homologaciones de tipo UE otorgadas de conformidad con el presente Reglamento. La base de datos conectará las bases de datos nacionales con la base de datos central de la Unión cuando así se acuerde con los Estados miembros de que se trate.

3. Después de la ejecución de los apartados 1 y 2, la Comisión ampliará la plataforma digital administrativa central de la Unión con módulos que permitirán:

   a) el intercambio de los datos y la información mencionados en el presente Reglamento entre fabricantes, servicios técnicos, autoridades de homologación y la Comisión;

   b) el acceso público a informaciones y datos determinados relacionados con los resultados de los ensayos de homologación de tipo o de conformidad en servicio.

4. La Comisión estará facultada para adoptar por medio de actos de ejecución los requisitos técnicos detallados y los procedimientos necesarios para establecer la plataforma administrativa y la base de datos central de la Unión mencionada en el presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 54, apartado 2, antes del [31 de diciembre de 2016].

CAPÍTULO XII

DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 43

Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Antes de designar un servicio técnico con arreglo al artículo 45, las autoridades de homologación designadoras se asegurarán de que ese servicio técnico cumple los requisitos establecidos en los apartados 2 a 9 del presente artículo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, apartado 1, los servicios técnicos se constituirán con arreglo a la legislación nacional de los Estados miembros y tendrán personalidad jurídica.

3. Un servicio técnico será un organismo tercero independiente del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento de los motores que evalúa.

   Se puede considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los motores que evalúan, someten a ensayo o inspeccionan, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. Ni el servicio técnico, ni su dirección superior ni el personal responsable de llevar a cabo las categorías de actividades para las cuales están designados de conformidad con el artículo 45, apartado 1, actuarán como diseñadores, fabricantes, proveedores o responsables del mantenimiento de los motores que evalúan ni representarán a las partes que intervienen en tales actividades. Esto no impedirá el uso de los motores

evaluados mencionados en el apartado 3 del presente artículo que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico, ni el uso de tales motores con fines personales.

El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.

5. El servicio técnico y su personal llevarán a cabo las categorías de actividades para las que han sido designados, con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión e incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. El servicio técnico deberá poder demostrar que es capaz de llevar a cabo todas las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 45, apartado 1, demostrando, a satisfacción de la autoridad de homologación designadora, que dispone de los elementos que a continuación se indican:

   a) personal con competencias adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como con experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;

   b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;

   c) procedimientos para la realización de las categorías de actividades para las que pretende ser designado que tengan debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología del motor de que se trate y de si el motor se fabrica en un proceso de producción en masa o en serie; y

   d) los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

   Además, demostrará a la autoridad de homologación designadora que cumple las normas establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del artículo 46 que sean pertinentes para las categorías de actividades para las que haya sido designado.

7. Se garantizará la imparcialidad de los servicios técnicos, de sus máximos directivos y del personal encargado de las evaluaciones. No realizarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados.

8. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad referente a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

9. El personal del servicio técnico deberá observar el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición del Derecho nacional mediante la cual se aplique, salvo con respecto a la autoridad de homologación designadora o cuando lo exija la legislación nacional o de la Unión. Se protegerán los derechos de propiedad.

Artículo 44

Filiales y subcontratación de servicios técnicos

1. Los servicios técnicos solo podrán subcontratar algunas de sus actividades para las que han sido designados con arreglo al artículo 45, apartado 1, o delegarlas en una filial previo consentimiento de la autoridad de homologación que los designó.

2. Cuando el servicio técnico subcontrate tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 43 e informará a la autoridad de homologación designadora en consecuencia.

3. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.

4. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad de homologación designadora los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como las tareas que estos realicen.

Artículo 45

Designación de los servicios técnicos

1. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las categorías de actividades siguientes:

   a) categoría A: servicios técnicos que efectúan en sus propias instalaciones los ensayos mencionados en el presente Reglamento;

   b) categoría B: servicios técnicos que supervisen los ensayos previstos en el presente Reglamento cuando tales ensayos se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;

   c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;

   d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o las inspecciones a efectos de vigilancia de la conformidad de la producción.

2. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades contempladas en el apartado 1.

3. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al artículo 45 podrán ser notificados a los efectos del artículo 49, pero solo si esta aceptación de los servicios técnicos está contemplada en un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate. Esto no impedirá que un servicio técnico establecido en virtud de la legislación nacional de un Estado miembro con arreglo al artículo 43, apartado 2, establezca filiales en terceros países, siempre y cuando estas sean directamente gestionadas y controladas por el servicio técnico designado.

Artículo 46

Servicios técnicos internos acreditados del fabricante

1. Podrá designarse un servicio técnico interno acreditado de un fabricante solamente para las actividades de la categoría A en relación con los requisitos técnicos para los que se autoriza el autoensayo mediante un acto delegado adoptado en virtud del

presente Reglamento. Dicho servicio técnico constituirá una parte separada e identificable de la empresa y no participará en el diseño, la producción, el suministro o el mantenimiento de los motores que evalúe.

2. El servicio técnico interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:

   a) además de estar designado por la autoridad de homologación de un Estado miembro, estará acreditado por un organismo nacional de acreditación como se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) no 765/2008 y de conformidad con las normas y el procedimiento a que se hace referencia en el artículo 47 del presente Reglamento;

   b) el servicio técnico interno acreditado y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;

   c) el servicio técnico interno acreditado y su personal no ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados;

   d) el servicio técnico interno acreditado prestará sus servicios exclusivamente a la empresa de la que forme parte.

3. No habrá obligación de notificar a la Comisión el servicio técnico interno acreditado, a efectos de lo dispuesto en el artículo 49, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad de homologación designadora, previa solicitud de la misma, por las empresas de las que formen parte o el organismo nacional de acreditación.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 para establecer los requisitos técnicos para los cuales se permite el autoensayo, como se establece en el apartado 1. Dichos actos delegados se adoptarán antes del [31 de diciembre de 2016]..

Artículo 47

Procedimientos para las prestaciones y la evaluación de los servicios técnicos

Para asegurarse de que los servicios técnicos cumplen el mismo nivel elevado de prestaciones en todos los Estados miembros, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 en lo referente a las normas que deben cumplir los servicios técnicos y al procedimiento para su evaluación con arreglo al artículo 48 y su acreditación conforme al artículo 46.

Artículo 48

Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación designadora elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado al servicio técnico candidato por su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.

2. La evaluación en la que se base el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en un acto delegado adoptado en virtud del artículo 55. El informe de evaluación se revisará como mínimo cada tres años.

3. El informe de evaluación se notificará a la Comisión si esta lo solicita. En tales casos, cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento, la autoridad de homologación designadora remitirá a la Comisión documentos que certifiquen la competencia del servicio técnico y las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación designadora y cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados en virtud del presente Reglamento.

4. La autoridad de homologación que se prevé designar como servicio técnico de conformidad con el artículo 45, apartado 2, certificará el cumplimiento mediante una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Estos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean gestionados por separado con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada.

5. El servicio técnico interno acreditado deberá cumplir con las disposiciones pertinentes del presente artículo.

Artículo 49

Procedimientos de notificación

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre, la dirección, la dirección electrónica, las personas responsables y la categoría de actividades respecto de todo servicio técnico que hayan designado, así como cualquier modificación posterior de esas designaciones.

2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 45, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación designadora responsable de la homologación de tipo UE únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado por varias autoridades de homologación designadoras y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación designadoras, independientemente de la categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 45, apartado 1.

4. La Comisión deberá ser informada de todo cambio pertinente relativo a la designación que sea posterior a la notificación.

5. Cuando sea necesario designar en aplicación de un acto delegado una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida entre las contempladas en el artículo 45, apartado 1, la notificación se ajustará a lo dispuesto en el presente artículo.

6. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 50

Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación designadora comprueba que un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o que no está cumpliendo sus obligaciones, o es informada de ello, la autoridad de homologación designadora restringirá, suspenderá o retirará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico informará de ello inmediatamente a la Comisión. La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a que se refiere el artículo 49, apartado 6.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la designación, o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación designadora adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación designadora o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas los soliciten.

Artículo 51

Cuestionamiento de la competencia de servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que se le han atribuido.

2. El Estado miembro de la autoridad de homologación designadora facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su designación, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación designadora con el fin de establecer, en cooperación con ese Estado miembro, las medidas correctoras necesarias, y pedirá a dicho Estado miembro que adopte esas medidas correctoras, que en caso de ser necesario pueden incluir la retirada de la designación.

Artículo 52

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación designadora y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento y en sus actos delegados.

   Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento o en uno de sus actos delegados, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos. Los servicios técnicos no realizarán ensayos,

evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados por la autoridad de homologación designadora.

2. En todo momento, los servicios técnicos:

   a) permitirán a la autoridad de homologación designadora presenciar el servicio técnico durante la evaluación de la conformidad como proceda, y

   b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43, apartado 9, y en el artículo 53, facilitarán a la autoridad de homologación designadora la información de este tipo que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora con el fin de que esta exija al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y no expida seguidamente certificados de homologación de tipo UE hasta que la autoridad de homologación considere que se han tomado las medidas correctoras adecuadas.

4. En el marco de la supervisión de la conformidad de la producción a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo UE, cuando un servicio técnico que actúe en nombre de la autoridad de homologación designadora concluya que un motor ha dejado de cumplir el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora. La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas como se prevé en el artículo 25.

Artículo 53

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación designadora de lo siguiente:

   a) de cualquier falta de conformidad descubierta que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo UE;

   b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de su designación;

   c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación designadora, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

CAPÍTULO XIII

ACTOS DE EJECUCIÓN Y DELEGADOS

Artículo 54

Procedimiento de comité

1. La Comisión contará con la ayuda del «Comité técnico - Vehículos de motor» (CTVM) constituido con arreglo al artículo 40, apartado (1), de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 55

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 3, el artículo 17, apartado 5, el artículo 18, apartado 2, el artículo 23, apartado 11, el artículo 24, apartado 4, el artículo 25, apartado 6, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 5, el artículo 40, apartado 4, el artículo 41, apartado 5 y el artículo 47, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [introducir la fecha: entrada en vigor].

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 3, el artículo 17, apartado 5, el artículo 18, apartado 2, el artículo 23, apartado 11, el artículo 24, apartado 4, el artículo 25, apartado 6, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 5, el artículo 40, apartado 4, el artículo 41, apartado 5, el artículo 46, apartado 4 y el artículo 47, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3, el artículo 17, apartado 5, el artículo 18, apartado 2, el artículo 23, apartado 11, el artículo 24, apartado 4, el artículo 25, apartado 6, el artículo 31, apartado 5, el artículo 32, apartado 5, el artículo 40, apartado 4, el artículo 41, apartado 5, el artículo 46, apartado 4 y el artículo 47, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno

como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

CAPÍTULO XIV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 56

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán sanciones por la infracción del presente Reglamento por los agentes económicos o los OEM. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de las sanciones. Las sanciones establecidas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán estas disposiciones a la Comisión antes de [fecha: 2 años después de la entrada en vigor] y notificarán a la Comisión sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán, entre otros:

   a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una retirada o relacionados con exenciones;

   b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo UE o la conformidad en servicio;

   c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar la retirada, la denegación o la retirada de la homologación de tipo UE;

   d) el uso de estrategias de inhibición;

   e) la denegación del acceso a información;

   f) la introducción en el mercado de motores sujetos a homologación que no dispongan de tal homologación o la falsificación de documentos o la realización de marcas con tal intención;

   g) la introducción en el mercado de motores y máquinas de transición de modo que tales motores se instalen en contra de las disposiciones de exención;

   h) el incumplimiento de las restricciones de uso de un motor establecidas en el artículo 4;

   i) la modificación de un motor de modo que deje de estar en conformidad con las especificaciones de su homologación de tipo;

   j) la instalación de un motor en una máquina para un uso distinto del uso exclusivo mencionado en el artículo 4;

   k) la introducción en el mercado de un motor con arreglo a las disposiciones del artículos 32, apartado (4), para su uso en una aplicación distinta de la recogida en dicho artículo.

Artículo 57

Disposiciones transitorias

1. Sin perjuicio de las disposiciones de los capítulos II y III, el presente Reglamento no invalidará, antes de las fechas de introducción en el mercado de los motores mencionados en el anexo III, ninguna homologación de tipo UE.

2. Las autoridades de homologación pueden seguir concediendo homologaciones de tipo de conformidad con la legislación vigente en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento hasta las fechas obligatorias para la homologación de tipo UE de motores mencionadas en el anexo III.

3. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los motores que ya hayan recibido una homologación de tipo UE con arreglo a la legislación vigente aplicable en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, o que cumplan los requisitos establecidos por la Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) y adoptados como CCNR fase II en el marco del Convenio de Mannheim para la navegación por el Rin, pueden continuar en el mercado hasta las fechas de introducción en el mercado mencionadas en el anexo III.

   En tal caso, las autoridades nacionales no prohibirán, limitarán ni impedirán la comercialización de motores que se ajusten al tipo homologado

4. Los motores no sujetos a homologación de tipo en la Unión en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento pueden continuar en el mercado sujetos a la legislación nacional vigente, si la hay, hasta las fechas de introducción en el mercado de motores mencionadas en el anexo III.

5. No obstante lo dispuesto en los artículos 5, apartado 3, y 17, apartado 2, los motores de transición y, en su caso, las máquinas en las que estos motores estén instalados pueden continuar en el mercado durante el período de transición con la condición de que la máquina en la que esté instalado el motor de transición tenga una fecha de fabricación anterior al año siguiente al inicio del período de transición.

   En el caso de los motores de la categoría NRE, los Estados miembros autorizarán una prolongación del período de transición y del período de 12 meses mencionado en el párrafo primero en 12 meses más para los OEM con una producción anual total inferior a 50 unidades de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de combustión. A los efectos del cálculo de la producción anual total mencionada en este párrafo, todos los OEM que estén bajo el control de una misma persona física o jurídica se considerarán un único OEM.

6. A reserva de las disposiciones establecidas en el apartado 5, los motores de transición conformes con tipos o familias de motores cuya homologación de tipo UE ha dejado de ser válida en virtud del artículo 29, apartado 2, letra a), pueden introducirse en el mercado siempre que tales motores de transición cumplan las condiciones siguientes:

   a) estuviesen cubiertos por una homologación de tipo UE válida en el momento de su producción y que no se hayan introducido en el mercado antes del vencimiento de la homologación de tipo UE; o

   b) no estuviesen regulados en la Unión en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

7. El apartado 6 será de aplicación solo durante un período de:

a) 18 meses a partir de la fecha de introducción en el mercado de los motores mencionados en el anexo III, en el caso mencionado en el párrafo primero del apartado 5,

b) 30 meses a partir de la fecha de introducción en el mercado de los motores mencionados en el anexo III, en el caso mencionado en el segundo párrafo del apartado 5.

8. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de transición lleven una marca que indique su fecha de producción. Esta información puede fijarse al motor o incluirse en su placa reglamentaria.

Artículo 58

Informes

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo UE establecidos en el presente Reglamento.

2. Basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2022.

Artículo 59

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo:

a) a la evaluación del potencial de una reducción mayor de las emisiones contaminantes basada en las tecnologías disponibles y en un análisis de la relación coste/beneficio;

b) a la identificación de tipos de contaminantes potencialmente importantes que actualmente no entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo:

a) al uso de las cláusulas de exención contenidas en el artículos 32, apartados 3 y 4;

b) a la vigilancia de los resultados de los ensayos de emisiones mencionados en el artículo 18 y en sus conclusiones.

3. Los informes mencionados en los apartados 1 y 2 se basarán en una consulta de todas las partes interesadas relevantes y tendrá en cuenta las normas europeas e internacionales ya existentes en la materia. Irán acompañados, en su caso, de propuestas legislativas.

Artículo 60

Derogación

No obstante lo dispuesto en los apartados 1 a 4 del artículo 57, la Directiva 97/68/CE quedará derogada a partir del 1 de enero de 2017.

Artículo 61

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

2. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2017.

   A partir de la fecha mencionada en el apartado 1, las autoridades nacionales no denegarán la petición por un fabricante de la concesión de homologaciones de tipo UE para un tipo o una familia de motores nuevos ni prohibirán su introducción en el mercado cuando el tipo o la familia de motores mencionados cumplan los requisitos establecidos en los capítulos II, III, IV y VIII.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*