



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών και την έγκριση τύπου για
κινητήρες εσωτερικής καύσης που προορίζονται για μη οδικά κινητά μηχανήματα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Γενικό πλαίσιο

Τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΜΟΚΜ) καλύπτουν ευρύ φάσμα κινητήρων καύσης τοποθετημένων σε μηχανήματα που ποικίλλουν από μικρό φορητό εξοπλισμό, δομικά μηχανήματα και ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη έως αυτοκινητάμαξες, σιδηροδρομικές μηχανές και σκάφη που χρησιμοποιούνται στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Οι εν λόγω κινητήρες συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην ατμοσφαιρική ρύπανση και ευθύνονται για ποσοστό περίπου 15% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NO_x) και 5% των εκπομπών σωματιδίων (particulate matter-PM) στην ΕΕ.

Τα όρια εκπομπών για τους εν λόγω κινητήρες ορίζονται επί του παρόντος στην οδηγία 97/68/ΕΚ. Η συγκεκριμένη οδηγία έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές αλλά, στο πλαίσιο διαφόρων τεχνικών επανεξετάσεων, διαπιστώθηκε ότι η νομοθεσία με την τρέχουσα μορφή της παρουσιάζει ελλείψεις. Το πεδίο εφαρμογής της είναι υπερβολικά περιορισμένο, καθώς δεν συμπεριλαμβάνει ορισμένες κατηγορίες κινητήρων. Η τελευταία φορά που θεσπίστηκαν νέα στάδια εκπομπών ήταν με την τροποποίηση της οδηγίας το 2004 και τα στάδια αυτά δεν αντικατοπτρίζουν πλέον την τρέχουσα κατάσταση της τεχνολογίας. Επιπλέον, υπάρχει αναντιστοιχία μεταξύ των ορίων εκπομπών για ορισμένες κατηγορίες κινητήρων.

Τέλος, υπάρχουν πρόσφατα στοιχεία που αποδεικνύουν πέρα από κάθε αμφιβολία τις επιπτώσεις των εκπομπών καυσαερίων των κινητήρων ντίζελ και ιδίως των εκπομπών σωματιδίων (π.χ. αιθάλη ντίζελ) στην υγεία. Μία από τις κυριότερες διαπιστώσεις είναι ότι το μέγεθος των σωματιδίων αποτελεί παράγοντα καίριας σημασίας για τις παρατηρούμενες επιπτώσεις στην υγεία. Το εν λόγω ζήτημα μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο μέσω οριακών τιμών που θα βασίζονται σε συγκεκριμένο αριθμό σωματιδίων (ήτοι όριο αριθμού σωματιδίων). Συνεπώς, και σύμφωνα με τις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, η θέσπιση νέου σταδίου εκπομπών (στάδιο V) που θα αφορά όρια αριθμού σωματιδίων επιπλέον των ορίων μάζας σωματιδίων, φάνηκε κατάλληλη για τις πλέον συναφείς κατηγορίες κινητήρων.

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στόχος της πρότασης είναι η προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος και η διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς κινητήρων ΜΟΚΜ. Με την πρόταση επιδιώκεται επίσης η εξέταση πτυχών ανταγωνιστικότητας και συμμόρφωσης.

Σύμφωνα με την πολιτική της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα, στόχος είναι η προοδευτική μείωση των εκπομπών από νέους κινητήρες που εισέρχονται στην αγορά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν συν τω χρόνω τους παλαιούς, περισσότερο ρυπογόνους κινητήρες. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε πολύ σημαντική συνολική μείωση των εκπομπών, αλλά η μείωση ανά κατηγορία κινητήρα θα διαφέρει ανάλογα με τον βαθμό αυστηρότητας των ειδικών απαιτήσεων που υφίστανται ήδη.

Η πρόταση αναμένεται επίσης να μειώσει την πίεση που ασκείται στα κράτη μέλη για ανάληψη πρόσθετης κανονιστικής δράσης που θα μπορούσε να δημιουργήσει εμπόδια στην εσωτερική αγορά. Τέλος, στόχος της πρότασης είναι η άρση των φραγμών στο εξωτερικό εμπόριο μέσω της εφαρμογής εναρμονισμένων κανόνων και της μείωσης των κανονιστικών εμποδίων που προκύπτουν από τις αποκλίσεις ως

προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις εκπομπές. Ειδικότερα, επιδιώκεται η προσέγγιση των απαιτήσεων που ισχύουν σε επίπεδο ΕΕ και ΗΠΑ.

Τέλος, η πρόταση συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, δεδομένου ότι απλοποιεί την ισχύουσα νομοθεσία για την έγκριση τύπου, βελτιώνει τη διαφάνεια και μειώνει τη διοικητική επιβάρυνση.

• **Ισχύουσες διατάξεις στο πεδίο που καλύπτει η πρόταση**

Οι ισχύουσες απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές από κινητήρες ΜΟΚΜ ρυθμίζονται στην οδηγία 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1997 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1).

Με το σχέδιο πρότασης και τις εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις αυτού θα μεταφερθούν και θα βελτιωθούν οι ισχύουσες απαιτήσεις που προβλέπονται στην ανωτέρω νομοθετική πράξη, κατόπιν της διαπίστωσης σειράς ουσιωδών ελλείψεων στο πλαίσιο τεχνικής επανεξέτασης. Σε σύγκριση με την υφιστάμενη νομοθετική πράξη, με την πρόταση κανονισμού:

- θα θεσπιστούν νέα όρια εκπομπών που θα αντικατοπτρίζουν την τεχνολογική πρόοδο και τις πολιτικές της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, με σκοπό την επίτευξη των στόχων της ΕΕ που αφορούν την ποιότητα του αέρα·
- θα επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής με σκοπό τη βελτίωση της εναρμόνισης της αγοράς (ευρωπαϊκής και διεθνούς) και την ελαχιστοποίηση του κινδύνου στρεβλώσεων της αγοράς·
- θα θεσπιστούν μέτρα για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και τη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας, συμπεριλαμβανομένων προϋποθέσεων για την καλύτερη εποπτεία της αγοράς.

• **Συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές και τους λοιπούς στόχους της Ένωσης**

Η υπό εξέταση πρωτοβουλία στοχεύει στη βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της επικαιροποίησης των υφιστάμενων ορίων εκπομπών και της διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής τους, κατά περίπτωση. Ταυτόχρονα, επιδιώκεται η διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς, εξαλείφοντας παράλληλα την άσκοπη επιβάρυνση των εταιρειών που λειτουργούν τόσο στο πλαίσιο της όσο και διεθνώς. Συνεπώς, συνάδει απόλυτα με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και είναι πλήρως εναρμονισμένη με τη στρατηγική της ΕΕ για αειφόρο ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτό, η υπό εξέταση πρωτοβουλία συνδέεται με τις ακόλουθες ειδικότερες πολιτικές και στόχους:

- το 6ο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον¹, στο οποίο προτάθηκε η επίτευξη «επιπέδων ποιότητας του αέρα που δεν θα έχουν ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον»·
- τη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση² που προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για τη μείωση των

¹ Απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ της 22ας Ιουλίου 2002.

² COM(2005) 446 της 21ης Σεπτεμβρίου 2005.

αρνητικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον κατά την περίοδο έως το 2020·

- την οδηγία 2001/81/EK σχετικά με τα εθνικά ανώτατα όρια, στην οποία καθορίζονται νομικά δεσμευτικά όρια για τις συνολικές επιτρεπόμενες εκπομπές σε επίπεδο κρατών μελών για αρκετούς ατμοσφαιρικούς ρύπους. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που παρέχονται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, 12 κράτη μέλη υπερέβησαν τα όρια αυτά το 2010 και, παρότι σημειώθηκαν ορισμένες βελτιώσεις, τα προβλήματα συμμόρφωσης κατά πάσα πιθανότητα θα εξακολουθήσουν να υφίστανται·
- την οδηγία 2008/50/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, στην οποία καθορίζονται νομικά δεσμευτικά όρια για τις συγκεντρώσεις στον αέρα σε εξωτερικούς χώρους των κυριότερων ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως σωματίδια και διοξείδιο του αζώτου·
- τη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές³, ιδίως όσον αφορά τις καθαρότερες εσωτερικές πλωτές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η θέσπιση αυστηρότερων απαιτήσεων για τους κινητήρες εσωτερικής καύσης σε ΜΟΚΜ θα συμβάλει θετικά στους στόχους όλων των ανωτέρω πολιτικών.

Τέλος, η πρόταση συνδέεται επίσης με την επικαιροποίηση της βιομηχανικής πολιτικής του 2012⁴ και μπορεί να συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στην τεχνική εναρμόνιση στο πλαίσιο των εμπορικών διαπραγματεύσεων μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ (TTIP).

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, βασικοί τομείς-στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των ερωτηθέντων

Κατά την κατάρτιση της πρότασης, η Επιτροπή προέβη σε διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς με διάφορους τρόπους:

- Διεξήχθη ανοιχτή δημόσια διαβούλευση μέσω διαδικτύου, η οποία κάλυψε όλες τις πτυχές της πρότασης. Ελήφθησαν απαντήσεις από εθνικές και περιφερειακές αρχές των κρατών μελών της ΕΕ (υπουργεία, οργανισμοί), από επαγγελματικές ενώσεις, βιομηχανικές επιχειρήσεις, μη κυβερνητικές οργανώσεις και κοινωνικούς εταίρους.
- Στις 14 Φεβρουαρίου 2013 διοργανώθηκε στις Βρυξέλλες ακρόαση των ενδιαφερόμενων φορέων, η οποία πραγματοποιήθηκε συνοδευτικά προς την ανοιχτή δημόσια διαβούλευση μέσω διαδικτύου και στην οποία παρέστησαν περίπου 80 συμμετέχοντες.
- Στο πλαίσιο αρκετών μελετών εκτίμησης επιπτώσεων που διενεργήθηκαν στο παρελθόν από εξωτερικούς συμβούλους, οι ενδιαφερόμενοι φορείς κλήθηκαν να συνεισφέρουν και να αποστείλουν τα σχόλιά τους.

³ COM(2011) 144 της 28ης Μαρτίου 2011.

⁴ COM (2012) 582 της 10ης Οκτωβρίου 2012.

- Η πρόταση συζητήθηκε σε αρκετές συναντήσεις της ομάδας εργασίας εμπειρογνομόνων της Επιτροπής για θέματα εκπομπών μηχανημάτων (GEME) στο πλαίσιο της οποίας έρχονται σε επαφή εκπρόσωποι της βιομηχανίας, ΜΚΟ, καθώς και των κρατών μελών και της Επιτροπής.

Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος συνεκτίμησής τους

Η ανοιχτή δημόσια διαβούλευση ξεκίνησε στις 15 Ιανουαρίου 2013 και ολοκληρώθηκε στις 8 Απριλίου 2013 (διάρκεια 12 εβδομάδων). Για τον σκοπό αυτό, δημιουργήθηκε ειδική ιστοσελίδα διαβούλευσης⁵ και οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπόνησαν έγγραφο διαβούλευσης 15 σελίδων, στο οποίο περιγράφονταν τα κυριότερα ζητήματα, τα αποτελέσματα των μελετών και πιθανοί τρόποι δράσης. Συνολικά ελήφθησαν 69 απαντήσεις.

Στο παράρτημα II της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων παρατίθεται λεπτομερής ανάλυση των αποτελεσμάτων, και οι μεμονωμένες απαντήσεις περιλαμβάνονται στην ιστοσελίδα διαβουλεύσεων.

• Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς/τομείς εμπειρογνωμοσύνης

Για την πρόταση απαιτήθηκε εκτίμηση διαφορετικών επιλογών πολιτικής και των σχετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Χρησιμοποιηθείσα μεθοδολογία

Η Επιτροπή διενήργησε διάφορες μελέτες και προέβη σε τακτικές διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς όσον αφορά τη σκοπιμότητα των νέων οριακών τιμών και την ανάγκη να συμπεριληφθούν νέα στάδια για τις εκπομπές καυσαερίων βάσει της τεχνικής προόδου. Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται στις ακόλουθες εξωτερικές μελέτες⁶:

- Τεχνική επανεξέταση της οδηγίας, η οποία υποβλήθηκε σε δύο μέρη από το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC), στο μέρος 1 της οποίας παρέχεται επισκόπηση των απογραφών εκπομπών για τα ΜΟΚΜ. Το μέρος 2 εστιάζει, μεταξύ άλλων, σε κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα (μικροί βενζινοκινητήρες και κινητήρες χιονοέλκηθρων) και προβαίνει σε ανάλυση των απογραφών εκπομπών και των πωλήσεων δομικών και γεωργικών μηχανημάτων.
- Μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων που διενεργήθηκε από την ARCADIS N.V. και η οποία προβαίνει σε εκτίμηση των επιπτώσεων των επιλογών πολιτικής που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της τεχνικής επανεξέτασης του JRC. Σε συμπληρωματική μελέτη που διενεργήθηκε από τους ίδιους αναδόχους εξετάστηκαν ειδικά οι επιπτώσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). Εκτός από τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις, στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης αξιολογήθηκε επίσης ο αντίκτυπος στο περιβάλλον και στην υγεία.
- Μελέτη που διενεργήθηκε από την Risk & Policy Analysis (RPA) και την Arcadis και η οποία προβαίνει σε αξιολόγηση της τρέχουσας συμβολής του τομέα των ΜΟΚΜ στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Στην εν λόγω μελέτη εξετάζεται επίσης η σκοπιμότητα της

⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm

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

επέκτασης των ορίων εκπομπών των κινητήρων μεταβλητών στροφών ώστε να περιλαμβάνουν και τους κινητήρες σταθερών στροφών, καθώς και η επιλογή της εναρμόνισης των οριακών τιμών εκπομπών καυσαερίων με τις τιμές που ισχύουν στις ΗΠΑ.

- Η μελέτη PANTEIA⁷ που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) και η οποία προβαίνει σε ανάλυση της κατάστασης στους τομείς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αξιολογεί ειδικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Διυπηρεσιακή ομάδα καθοδήγησης, η οποία συνεδρίασε τέσσερις φορές κατά τη διάρκεια του 2013, παρακολουθούσε τις εργασίες της εκτίμησης επιπτώσεων και παρείχε σχετική ενημέρωση. Στην εν λόγω ομάδα κλήθηκαν να συμμετάσχουν όλες οι σχετικές υπηρεσίες της Επιτροπής. Το JRC στήριξε επίσης τις εργασίες ανάλυσης μέσω ερευνητικού έργου σχετικά με τις επιπτώσεις των ορίων αριθμού σωματιδίων (particulate number-PN) για ορισμένες κατηγορίες κινητήρων.

Χρησιμοποιηθέντα μέσα για τη δημοσιοποίηση των γνωμοδοτήσεων των εμπειρογνομόνων

Οι εκθέσεις των ανωτέρω μελετών είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Τρεις βασικές επιλογές πολιτικής αναλύθηκαν λεπτομερώς. Καθεμία συνίσταται σε διάφορες υποεπιλογές για τις κατηγορίες κινητήρων και τις εφαρμογές που καλύπτονται ήδη από τη νομοθεσία της ΕΕ για τα ΜΟΚΜ, αλλά και για εκείνες που θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της στο μέλλον. Πέραν του σεναρίου που δεν προβλέπει καμία αλλαγή στην πολιτική, οι εν λόγω επιλογές είναι οι ακόλουθες:

Επιλογή 2: Εναρμόνιση με τα πρότυπα που ισχύουν στις ΗΠΑ αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής και τις οριακές τιμές.

Επιλογή 3: Προσέγγιση με τα επίπεδα φιλοδοξίας του τομέα οδικών μεταφορών όσον αφορά τις πλέον σημαντικές πηγές εκπομπών.

Επιλογή 4: Αυξημένο επίπεδο φιλοδοξίας με ενίσχυση των διατάξεων όσον αφορά την παρακολούθηση.

Ωστόσο, είχε ήδη ληφθεί υπόψη κατά τον αναλυτικό σχεδιασμό ότι η προτιμώμενη επιλογή μπορεί να αποτελεί συνδυασμό στοιχείων από διαφορετικές επιλογές. Η ανάλυση κόστους/οφέλους διενεργήθηκε σε μεμονωμένες ενότητες παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα για εκ νέου ομαδοποίηση των στοιχείων.

Εξετάστηκαν επίσης μη νομοθετικού χαρακτήρα επιλογές (π.χ. εθελοντική συμφωνία με τη βιομηχανία), αλλά από την αρχική ανάλυση προέκυψε το συμπέρασμα ότι μια τέτοια προσέγγιση δεν θα ήταν κατάλληλη για την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας. Η παρούσα απόφαση βασίζεται στο σκεπτικό ότι η επιβολή ορίων εκπομπών για τους κινητήρες των ΜΟΚΜ θα είναι αποτελεσματική και θα μπορεί να διασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους οικονομικούς φορείς μόνο εάν τα εν λόγω όρια είναι νομικά δεσμευτικά.

Η εκτίμηση επιπτώσεων έγινε αποδεκτή από την επιτροπή εκτίμησης επιπτώσεων κατόπιν παρουσίας της στις 20 Νοεμβρίου 2013.

⁷

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

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Σύνοψη της προτεινόμενης δράσης

Με την πρόταση αναβαθμίζεται σε σημαντικό βαθμό το σύστημα έγκρισης τύπου κινητήρων των ΜΟΚΜ όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις για τις εκπομπές μέσω της έγκρισης αυστηρότερων επιπέδων, καθώς και της υιοθέτησης μιας «προσέγγισης πολλαπλών επιπέδων».

Η πρόταση καθορίζει λεπτομερώς, με τις προβλεπόμενες σε αυτήν κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, τις νέες υποχρεωτικές απαιτήσεις όσον αφορά τα όρια εκπομπών του σταδίου V για τους κινητήρες. Ειδικότερα, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εγκρίνονται δυνάμει της παρούσας πρότασης θα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων:

- λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τους κύκλους δοκιμών·
- διαδικασίες τεχνικών δοκιμών και μετρήσεων·
- λεπτομερείς ρυθμίσεις και απαιτήσεις όσον αφορά τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού·
- λεπτομερείς διατάξεις για τις διαδικασίες έγκρισης τύπου.

• Νομική βάση

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

• Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας ισχύει δεδομένου ότι η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης.

Καθώς η πρόταση αφορά τροποποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας της ΕΕ, η ΕΕ είναι η μόνη που μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα ανωτέρω ζητήματα. Επιπλέον, οι στόχοι πολιτικής δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς με δράσεις των κρατών μελών.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι απαραίτητη προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία φραγμών στην ενιαία αγορά, ιδίως όσον αφορά τους κινητήρες των ΜΟΚΜ, καθώς και λόγω του διακρατικού χαρακτήρα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Μολονότι οι επιπτώσεις των κυριότερων ατμοσφαιρικών ρύπων είναι περισσότερο δυσμενείς κοντά στην πηγή, οι επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα δεν περιορίζονται σε τοπικό επίπεδο, με αποτέλεσμα η διασυννοριακή ρύπανση να αποτελεί σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημα, για την αντιμετώπιση του οποίου οι εθνικές λύσεις μπορεί να αποδειχθούν αναποτελεσματικές. Για την επίλυση του προβλήματος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης απαιτείται συντονισμένη δράση σε επίπεδο ΕΕ.

Ο καθορισμός ορίων εκπομπών και διαδικασιών έγκρισης τύπου σε εθνικό επίπεδο ενδέχεται να οδηγήσει σε ένα συνονθύλευμα 28 διαφορετικών καθεστώτων, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό σοβαρά εμπόδια στις ενδοενοσιακές συναλλαγές. Επιπλέον, μπορεί να συνεπάγεται σημαντική διοικητική και οικονομική επιβάρυνση για τους κατασκευαστές που δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία αγορές. Ως εκ τούτου, οι στόχοι της υπό εξέταση πρωτοβουλίας δεν μπορούν να επιτευχθούν χωρίς την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ.

Τέλος, εκτιμάται ότι η υιοθέτηση εναρμονισμένης προσέγγισης σε επίπεδο ΕΕ είναι ο πλέον οικονομικά αποδοτικός τρόπος προκειμένου οι κατασκευαστές και οι τελικοί χρήστες να επιτύχουν μειώσεις στις εκπομπές.

Κατά συνέπεια, η πρόταση συμμορφώνεται με την αρχή της επικουρικότητας.

• Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους:

Όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση των επιπτώσεων, η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, επειδή δεν υπερβαίνει τα όρια του αναγκαίου για να επιτευχθούν οι στόχοι της εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υψηλό επίπεδο δημόσιας ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η απλούστευση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση του διοικητικού κόστους για τις εθνικές αρχές και τη βιομηχανία.

- **Επιλογή νομικών πράξεων**

Προτεινόμενη πράξη: κανονισμός.

Αλλα μέσα δεν θα ήταν ενδεδειγμένα για τους ακόλουθους λόγους:

Η οδηγία 97/68/EK έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές κατά τρόπο ουσιώδη. Για λόγους σαφήνειας, προβλεψιμότητας, ορθολογισμού και απλούστευσης, η Επιτροπή προτείνει την αντικατάσταση της οδηγίας 97/68/EK από έναν κανονισμό και έναν μικρό αριθμό κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.

Επιπλέον, η χρήση κανονισμού θα εξασφαλίσει την άμεση εφαρμογή των σχετικών διατάξεων σε κατασκευαστές, εγκρίνουσες αρχές και τεχνικές υπηρεσίες, καθώς και τη δυνατότητα ταχύτερης και αποτελεσματικότερης επικαιροποίησής τους ώστε να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η τεχνική πρόοδος.

Η πρόταση χρησιμοποιεί την «προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων», η οποία έχει ήδη χρησιμοποιηθεί σε άλλες νομοθετικές πράξεις στον τομέα της έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων της ΕΕ. Η παρούσα προσέγγιση προβλέπει νομοθεσία σε δύο στάδια:

- πρώτον, οι θεμελιώδεις διατάξεις καθορίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο πλαίσιο κανονισμού βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας·
- δεύτερον, οι τεχνικές προδιαγραφές που εφαρμόζουν τις θεμελιώδεις διατάξεις καθορίζονται σε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που θα εγκριθούν από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το κόστος που συνδέεται με τη δημιουργία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου έχει ήδη εκτιμηθεί στο πλαίσιο μελέτης σκοπιμότητας⁸ που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της ΟΕΕ/ΗΕ τον Ιούνιο του 2006, ενώ για τα αυτοκίνητα υφίσταται ήδη ευρωπαϊκό σύστημα έγκρισης τύπου (European Type-Approval Exchange System - ETAES).

Μολονότι η μελέτη σκοπιμότητας δεν αφορούσε διαθέσιμη στο κοινό βάση δεδομένων, εξακολουθεί να θεωρείται ότι η εκτίμηση κόστους είναι ενδεικτική των σχετικών δαπανών.

Στη μελέτη, η πρόβλεψη όσον αφορά το εφάπαξ κόστος έναρξης λειτουργίας κυμαινόταν από 50.000 έως 150.000 ευρώ και όσον αφορά το λειτουργικό κόστος από 5.000 έως 15.000 ευρώ μηνιαίως, ανάλογα με τη διάρκεια της σύμβασης με τον πάροχο της υπηρεσίας. Παρόμοια ποσά προβλέπονταν σε μηνιαία βάση για τη λειτουργία υπηρεσίας γραφείου υποστήριξης, εφόσον απαιτηθεί.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Προσομοίωση, πιλοτική φάση και μεταβατική περίοδος**

⁸ T-Systems 2006, Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA) Feasibility Study (Βάση δεδομένων για την ανταλλαγή εγγράφων σχετικά με την έγκριση τύπου - Μελέτη σκοπιμότητας).

Στην πρόταση προβλέπονται γενικές και ειδικές μεταβατικές περίοδοι ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στους κατασκευαστές κινητήρων και μηχανημάτων, καθώς και στις διοικήσεις.

Για τη μετάβαση από τα ισχύοντα πρότυπα εκπομπών στο νέο στάδιο εκπομπών, προτείνεται η εφαρμογή νέου μεταβατικού καθεστώτος, το οποίο είναι σε σημαντικό βαθμό απλούστερο από διοικητική άποψη για τους κατασκευαστές κινητήρων και μηχανημάτων, ενώ ταυτόχρονα μειώνει σημαντικά την επιβάρυνση για τις εθνικές εγκρίνουσες αρχές.

Όσον αφορά την παρακολούθηση των επιδόσεων των κινητήρων εν χρήσει, προτείνονται πιλοτικά προγράμματα με σκοπό την ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών δοκιμών.

- **Απλούστευση**

Με την πρόταση προβλέπεται απλούστευση της νομοθεσίας.

Η εξαιρετικά σύνθετη οδηγία για τις εκπομπές των κινητήρων MOKM, η οποία περιλαμβάνει 15 παραρτήματα και έχει τροποποιηθεί 8 φορές χωρίς αναδιατύπωση, θα καταργηθεί.

Η πρόταση προβλέπει απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών για τις δημόσιες αρχές. Περιλαμβάνεται δε στο κυλιόμενο πρόγραμμα της Επιτροπής για την επικαιροποίηση και την απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου, καθώς και στο πρόγραμμα νομοθετικών εργασιών της με στοιχεία αναφοράς 2010/ENTR/001.

- **Κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας**

Η έγκριση της πρότασης θα έχει ως αποτέλεσμα την κατάργηση ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ και, ως εκ τούτου, πρέπει να τον καλύπτει.

2014/0268 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης που προορίζονται για μη οδικά μηχανήματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁹,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία¹⁰,
Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός του οποίου πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό με την οδηγία 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ είχαν θεσπιστεί μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την ανάπτυξη και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Ένωσης.
- (2) Η εσωτερική αγορά θα πρέπει να βασίζεται σε διαφανείς, απλούς και συνεπείς κανόνες που παρέχουν νομική βεβαιότητα και σαφήνεια, από τους οποίους μπορούν να επωφελούνται εξίσου οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές.
- (3) Με σκοπό την απλούστευση και την επίσπευση της έκδοσης ενωσιακής νομοθεσίας όσον αφορά την έγκριση τύπου κινητήρων, υιοθετήθηκε νέα σχετική κανονιστική προσέγγιση. Σύμφωνα με αυτή, ο νομοθέτης ορίζει τους θεμελιώδεις κανόνες και τις βασικές αρχές και εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες. Όσον αφορά τις ουσιαστικές απαιτήσεις, ο παρών κανονισμός πρέπει, συνεπώς, να καθορίσει μόνο τις θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές αερίων και σωματιδιακών ρύπων και να αναθέσει στην Επιτροπή την εξουσία καθορισμού των τεχνικών προδιαγραφών μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹² έχει ήδη θεσπιστεί κανονιστικό πλαίσιο για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων. Λόγω της ομοιότητας των τομέων και με δεδομένη τη θετική εμπειρία από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013, πολλά από τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται στον εν λόγω κανονισμό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη αναφορικά με τα μη οδικά μηχανήματα. Ωστόσο, έχει ουσιαστική σημασία η έγκριση χωριστής σειράς κανόνων ώστε να ληφθούν πλήρως υπόψη οι ειδικές απαιτήσεις των κινητήρων που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.
- (5) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές απαιτήσεις όσον αφορά τα όρια εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ για τους κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Τα κύρια στοιχεία των σχετικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού βασίζονται στα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων της 20ής Νοεμβρίου 2013 που διενεργήθηκε από την Επιτροπή, στην οποία αναλύονται οι διάφορες επιλογές με την καταγραφή των πιθανών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων όσον αφορά τις οικονομικές, τις περιβαλλοντικές, τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές που συνδέονται με την

⁹ ΕΕ L...

¹⁰ ΕΕ L...

¹¹ Οδηγία 97/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1).

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

ασφάλεια. Η ανάλυση αυτή καλύπτει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές πτυχές. Ύστερα από τη σύγκριση των διαφόρων επιλογών, προκρίθηκαν οι προτιμότερες από αυτές για να αποτελέσουν τη βάση του παρόντος κανονισμού.

- (6) Με τον παρόντα κανονισμό επιδιώκεται η θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για την έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, με σκοπό τη διασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Για τους σκοπούς αυτούς, θα πρέπει να θεσπιστούν νέα όρια εκπομπών που θα αντικατοπτρίζουν την τεχνολογική πρόοδο και θα διασφαλίζουν τη σύγκλιση με τις πολιτικές της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι εκπομπές από τα μη οδικά κινητά μηχανήματα, με αποτέλεσμα την επίτευξη περισσότερο αναλογικού ποσοστού των εκπομπών που προέρχονται από μηχανήματα σε σχέση με τις εκπομπές από οδικά οχήματα. Το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης στον εν λόγω τομέα θα πρέπει να διευρυνθεί με σκοπό τη βελτίωση της εναρμόνισης της αγοράς σε επίπεδο ΕΕ και σε διεθνές επίπεδο και την ελαχιστοποίηση του κινδύνου στρεβλώσεων της αγοράς. Επιπλέον, στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η απλούστευση του ισχύοντος νομικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, καθώς και η βελτίωση των γενικών όρων που αφορούν την επιβολή του, ιδίως μέσω της ενίσχυσης των κανόνων σχετικά με την εποπτεία της αγοράς.
- (7) Οι απαιτήσεις που ορίζονται όσον αφορά τους κινητήρες των μη οδικών μηχανημάτων και τους δευτερεύοντες κινητήρες των επιβατηγών και των φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αρχές που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 5ης Ιουνίου 2002 με τίτλο «Σχέδιο δράσης “Απλούστευση και βελτίωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος”».
- (8) Το έβδομο γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, το οποίο εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³ υπενθυμίζει ότι η Ένωση έχει συμφωνήσει να επιτύχει τα επίπεδα όσον αφορά την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα που δεν θα συνεπάγονται σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο ούτε κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Η νομοθεσία της Ένωσης έχει καθιερώσει ενδεδειγμένα όρια εκπομπών σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα για την προστασία της υγείας των ανθρώπων και ειδικότερα των ευπαθών ατόμων, καθώς και σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών¹⁴. Μετά την ανακοίνωση της 4ης Μαΐου 2001, με την οποία θεσπίστηκε το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη (CAFE)», η Επιτροπή εξέδωσε, στις 21 Σεπτεμβρίου 2005, μια ακόμα ανακοίνωση με τίτλο «Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση». Ένα από τα συμπεράσματα της εν λόγω θεματικής στρατηγικής είναι ότι, για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ όσον αφορά την ποιότητα του αέρα, απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών από τα μέσα μεταφοράς (αεροπορικά, θαλάσσια και χερσαία), από τα νοικοκυριά και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτό, η μείωση των εκπομπών από κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΜΟΚΜ) θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως τμήμα μιας συνολικής στρατηγικής. Η

¹³ Απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας» (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 171).

¹⁴ Απόφαση 1600/2002/ΕΚ· οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

θέσπιση ορίων εκπομπών σταδίου V αποτελεί ένα από τα μέτρα που έχουν ως στόχο τη μείωση των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως σωματιδιακών ρύπων, καθώς και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως οξειδίων του αζώτου (NO_x) και υδρογονανθράκων.

- (9) Στις 12 Ιουνίου 2012 η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ), μέσω του Διεθνούς Κέντρου Έρευνας για τον Καρκίνο (IARC), ταξινόμησε εκ νέου τα καυσαέρια των κινητήρων ντίζελ ως «καρκινογόνα για τον άνθρωπο» (ομάδα 1), βασιζόμενη σε επαρκή στοιχεία που αποδείκνυαν ότι η έκθεση στα καυσαέρια αυτά συνδέεται με αυξημένο κίνδυνο εμφάνισης καρκίνου του πνεύμονα.
- (10) Η επίτευξη των στόχων της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα απαιτεί συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών από κινητήρες. Για τον λόγο αυτό, οι κατασκευαστές θα πρέπει να λαμβάνουν σαφή πληροφόρηση σχετικά με τις μελλοντικές οριακές τιμές των εκπομπών και να τους παρέχεται επαρκές χρονικό διάστημα για την επίτευξη τόσο των τιμών όσο και των απαραίτητων τεχνικών εξελίξεων.
- (11) Κατά τον καθορισμό των ορίων εκπομπών είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος για την ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις, καθώς και τα οφέλη που προκύπτουν από άποψη ενθάρρυνσης της καινοτομίας, βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, μείωσης των δαπανών για την υγεία και αύξησης του προσδόκιμου ζωής.
- (12) Οι εκπομπές από κινητήρες μη οδικών κινητών μηχανημάτων συνιστούν σημαντικό ποσοστό των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών ορισμένων επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων. Οι κινητήρες που ευθύνονται για σημαντικό ποσοστό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω οξειδίων του αζώτου (NO_x) και σωματιδίων (PM) θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των νέων κανόνων για τα όρια εκπομπών.
- (13) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει σε συνεχή επανεξέταση τις εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη ρύθμιση των εκπομπών αυτών.
- (14) Ενδείκνυται να ενθαρρυνθεί η καθιέρωση οχημάτων που λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία μπορεί να έχουν μειωμένες εκπομπές NO_x και σωματιδίων. Επομένως, οι οριακές τιμές για το άθροισμα υδρογονανθράκων θα πρέπει να προσαρμοστούν προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι υδρογονάνθρακες πλην του μεθανίου και οι εκπομπές μεθανίου.
- (15) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο έλεγχος των εκπομπών πάρα πολύ μικρών σωματιδίων (0,1 μm ή λιγότερο), θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εγκρίνει μια προσέγγιση με βάση τον αριθμό των σωματιδίων για τις εκπομπές σωματιδιακών ρύπων, επιπλέον της χρησιμοποιούμενης επί του παρόντος προσέγγισης με βάση τη μάζα. Η προσέγγιση με βάση τον αριθμό των αιωρούμενων σωματιδίων θα πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) και να συνάδει με τους υφιστάμενους φιλόδοξους στόχους για το περιβάλλον.
- (16) Για να επιτευχθούν αυτοί οι περιβαλλοντικοί στόχοι είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι οριακές τιμές σωματιδίων θα αντικατοπτρίζουν κατά πάσα πιθανότητα τα

υψηλότερα επίπεδα επιδόσεων που επιτυγχάνονται επί του παρόντος με φίλτρα σωματιδίων χρησιμοποιώντας τη βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία.

- (17) Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει εναρμονισμένους σε παγκόσμια κλίμακα κύκλους δοκιμών στις διαδικασίες δοκιμής που αποτελούν τη βάση των κανονισμών που αφορούν τις εκπομπές ως προς την έγκριση τύπου ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο εφαρμογής φορητών συστημάτων μέτρησης των εκπομπών για την παρακολούθηση των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών.
- (18) Για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών και για την προετοιμασία της διαδικασίας της εν χρήσει συμμόρφωσης, θα πρέπει να θεσπιστεί εντός κατάλληλου χρονικού πλαισίου μεθοδολογία δοκιμών για την παρακολούθηση των απαιτήσεων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές, με βάση τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης των εκπομπών.
- (19) Η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μετεπεξεργασίας, ειδικότερα στην περίπτωση των NO_x, είναι βασική απαίτηση για την τήρηση των καθιερωμένων ορίων για τις εκπομπές ρύπων. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας των συστημάτων, με βάση τη χρήση αντιδραστηρίου.
- (20) Θα πρέπει να επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά των κρατών μελών κινητήρων που συμμορφώνονται και καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής των νέων κανόνων για τα όρια εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ· οι εν λόγω κινητήρες δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε οποιαδήποτε άλλη εθνική απαίτηση όσον αφορά τις εκπομπές. Κατά τη χορήγηση των εγκρίσεων τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα επαλήθευσης ώστε να διασφαλίζεται η ταυτοποίηση των κινητήρων που παράγονται βάσει κάθε έγκρισης τύπου ΕΕ.
- (21) Περιορισμένος αριθμός εξαιρέσεων θα πρέπει να χορηγείται για την αντιμετώπιση των ειδικών αναγκών που σχετίζονται με τις ένοπλες δυνάμεις, τους περιορισμούς ως προς τον υλικοτεχνικό εφοδιασμό, τις επιτόπιες δοκιμές πρωτοτύπων και τη χρήση μηχανημάτων σε εκρήξιμη ατμόσφαιρα.
- (22) Οι υποχρεώσεις των εθνικών αρχών που ορίζονται στις διατάξεις περί εποπτείας της αγοράς του παρόντος κανονισμού είναι περισσότερο συγκεκριμένες από τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵.
- (23) Για να εξασφαλιστεί ότι η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης της παραγωγής, που αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΕ, εφαρμόζεται ορθά και λειτουργεί εύρυθμα, οι κατασκευαστές θα πρέπει να ελέγχονται τακτικά από τη διορισμένη αρμόδια αρχή ή από διορισμένη για τον σκοπό αυτό τεχνική υπηρεσία που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- (24) Η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύναται να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και με τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»).

¹⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

- (25) Κατά συνέπεια, οι κανονισμοί της ΟΕΕ/ΗΕ και οι τροποποιήσεις αυτών τους οποίους έχει υπερψηφίσει ή στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση, κατ' εφαρμογή της απόφασης 97/836/ΕΚ, θα πρέπει να αναγνωριστούν ως ισοδύναμοι με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Αντιστοίχως, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό των κανονισμών εκείνων της ΟΕΕ/ΗΕ που θα ισχύουν για τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ.
- (26) Για να επιτευχθούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Αυτές οι αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.
- (27) Για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναφορικά με τις σειρές κινητήρων, την παραποίηση, την παρακολούθηση των επιδόσεων όσον αφορά τις εν χρήσει εκπομπές, τις τεχνικές δοκιμές και τις διαδικασίες μέτρησης, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη χωριστή παροχή συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων κινητήρα, τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται για επιτόπιες δοκιμές, τους κινητήρες που προορίζονται για χρήση σε επικίνδυνες ατμόσφαιρες, την ισοδυναμία των εγκρίσεων τύπου των κινητήρων, πληροφορίες για τους ΚΠΕ και τους τελικούς χρήστες, τους αυτόματους ελέγχους, τα πρότυπα και την αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών, τους πλήρως και εν μέρει τροφοδοτούμενους με αέρια καύσιμα κινητήρες, τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων και τους κύκλους δοκιμών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να μεριμνά για την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (28) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που θα ισχύουν για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (29) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη η διαρκής τεχνική πρόοδος και τα πλέον πρόσφατα ευρήματα στους τομείς της έρευνας και καινοτομίας, είναι σκόπιμο να προσδιοριστεί το δυναμικό περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ρύπων από κινητήρες τοποθετημένους σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Επίκεντρο των εν λόγω εκτιμήσεων θα πρέπει να είναι οι κατηγορίες κινητήρων που περιλαμβάνονται για πρώτη φορά στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και εκείνες για τις οποίες οι οριακές τιμές εκπομπών παραμένουν αμετάβλητες στον παρόντα κανονισμό.
- (30) Για να εξασφαλιστεί η σαφήνεια, η προβλεψιμότητα, ο ορθολογισμός και η απλούστευση, καθώς και για να μειωθεί ο φόρτος για τους κατασκευαστές κινητήρων και μηχανημάτων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιλαμβάνει περιορισμένο μόνο αριθμό σταδίων εφαρμογής των νέων επιπέδων εκπομπών και των διαδικασιών έγκρισης τύπου. Ο έγκαιρος καθορισμός των απαιτήσεων είναι καθοριστικής

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

σημασίας για την εξασφάλιση επαρκών χρονικών περιθωρίων ώστε οι κατασκευαστές να αναπτύξουν, να δοκιμάσουν και να υλοποιήσουν τεχνικές λύσεις για τους κινητήρες που παράγονται μαζικά, και οι κατασκευαστές και οι εγκρίνουσες αρχές στα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή τα απαραίτητα διοικητικά συστήματα.

- (31) Η οδηγία 97/68/EK έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές κατά τρόπο ουσιώδη. Για να εξασφαλιστεί η σαφήνεια, η προβλεψιμότητα, ο ορθολογισμός και η απλούστευση, η οδηγία 97/68/EK θα πρέπει να αντικατασταθεί από έναν κανονισμό και από έναν μικρό αριθμό κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων. Η χρήση κανονισμού θα εξασφαλίσει την άμεση εφαρμογή των σχετικών διατάξεων σε κατασκευαστές, εγκρίνουσες αρχές και τεχνικές υπηρεσίες, καθώς και τη δυνατότητα ταχύτερης και αποτελεσματικότερης επικαιροποίησής τους ώστε να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η τεχνική πρόοδος.
- (32) Συνεπεία της εφαρμογής του νέου κανονιστικού συστήματος που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, η οδηγία 97/68/EK πρέπει να καταργηθεί από την 1η Ιανουαρίου 2017. Η ημερομηνία αυτή θα παράσχει στη βιομηχανία επαρκές χρονικό περιθώριο για να προσαρμοστεί στις νέες διατάξεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις τεχνικές προδιαγραφές και διοικητικές διατάξεις που ορίζονται στις εκδιδόμενες δυνάμει του παρόντος κανονισμού κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις.
- (33) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων για τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα όρια των εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ για κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από κάθε κράτος μέλος χωριστά, και μπορούν, κατά συνέπεια, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους, καθώς και διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ για όλους τους τύπους και τις σειρές κινητήρων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

Στον παρόντα κανονισμό ορίζονται επίσης οι απαιτήσεις για την εποπτεία της αγοράς κινητήρων που τοποθετούνται ή προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, οι οποίοι υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΕ.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους κινητήρες που αναφέρονται στο άρθρο 4 και οι οποίοι τοποθετούνται ή προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, με εξαίρεση τους κινητήρες που προορίζονται για εξαγωγή σε τρίτες χώρες.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε κινητήρες που προορίζονται για:
 - α) πρόωση οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 13 της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.
 - β) πρόωση γεωργικών και δασικών οχημάτων όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.
 - γ) ακινητοποιημένα μηχανήματα.
 - δ) ποντοπόρα πλοία, για τα οποία απαιτείται έγκυρο πιστοποιητικό ναυσιπλοΐας ή ασφαλείας.
 - ε) πρόωση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας καθαρής ισχύος μικρότερης των 37 kW.
 - στ) σκάφη αναψυχής όπως ορίζονται στην οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹.
 - ζ) αεροσκάφη.
 - η) οποιοδήποτε όχημα αναψυχής, εκτός των χιονοέλκηνων, των οχημάτων παντός εδάφους (ATV) και των οχημάτων side-by-side (SbS).
 - θ) οχήματα και μηχανήματα που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε αγώνες.
 - ι) μοντέλα ή αντίγραφα οχημάτων ή μηχανημάτων σε μικρότερη κλίμακα όταν τα εν λόγω μοντέλα ή αντίγραφα διαθέτουν καθαρή ισχύ μικρότερη των 19 kW.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

¹⁷ Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

¹⁹ Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/EK (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 90).

- (1) ως «μη οδικό κινητό μηχανήμα» νοείται κάθε κινητό μηχανήμα, φορητός εξοπλισμός ή όχημα με ή χωρίς αμάξωμα ή τροχούς που δεν προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για οδικές επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές· περιλαμβάνει μηχανήματα τοποθετημένα στο πλαίσιο οχημάτων που προορίζονται για οδικές επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές·
- (2) ως «έγκριση τύπου ΕΕ» νοείται η διαδικασία με την οποία μια εγκρίνουσα αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- (3) ως «αέριοι ρύποι» νοούνται το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), το άθροισμα υδρογονανθράκων (HC) και τα οξείδια του αζώτου (NO_x), δηλαδή το μονοξείδιο του αζώτου (NO) και το διοξείδιο του αζώτου (NO₂), εκφραζόμενα σε ισοδύναμο του διοξειδίου του αζώτου (NO₂)·
- (4) ως «σωματίδιο (PM)» νοείται κάθε υλικό που συλλέγεται σε ένα ειδικών προδιαγραφών φίλτρο κατόπιν αραίωσης των καυσαερίων κινητήρα με καθαρό διηθημένο αέρα ούτως ώστε η θερμοκρασία να μην υπερβαίνει τους 325 K (52 °C)·
- (5) ως «αριθμός σωματιδίων (PN)» νοείται ο αριθμός των στερεών σωματιδίων με διάμετρο μεγαλύτερη των 23nm·
- (6) ως «κινητήρας» νοείται μετατροπέας ενέργειας εκτός αεριοστρόβιλου στον οποίο πραγματοποιείται καύση του καυσίμου σε περιορισμένο χώρο, προκαλώντας διαστολή των αερίων τα οποία χρησιμοποιούνται για την άμεση παραγωγή μηχανικής ενέργειας, και για τον οποίο μπορεί να χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ· περιλαμβάνει το σύστημα ελέγχου εκπομπών και τη διεπαφή επικοινωνίας (υλισμικό και μηνύματα) μεταξύ της (των) μονάδας(-ων) ηλεκτρονικού ελέγχου του κινητήρα (ECU) και οποιουδήποτε άλλου συστήματος ισχύος ή μονάδας ελέγχου του οχήματος που είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση προς τα κεφάλαια II και III·
- (7) ως «τύπος κινητήρα» νοείται ειδική κατηγορία κινητήρων που δεν διαφέρουν ως προς τα βασικά χαρακτηριστικά τους·
- (8) ως «σειρά κινητήρων» νοείται ομάδα κινητήρων ενός κατασκευαστή οι οποίοι, βάσει του σχεδιασμού τους, παρουσιάζουν παρεμφερή χαρακτηριστικά εκπομπών καυσαερίων και συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες οριακές τιμές εκπομπών·
- (9) ως «μητρικός κινητήρας» νοείται τύπος κινητήρα που επιλέγεται από σειρά κινητήρων κατά τρόπο ώστε τα χαρακτηριστικά των εκπομπών του να είναι αντιπροσωπευτικά της συγκεκριμένης σειράς κινητήρων·
- (10) ως «κινητήρας ανάφλεξης με συμπίεση - κινητήρας CI» νοείται κινητήρας που λειτουργεί βάσει της αρχής της συμπίεσης-ανάφλεξης·
- (11) ως «κινητήρας ανάφλεξης με σπινθήρα - κινητήρας SI» νοείται κινητήρας που λειτουργεί βάσει της αρχής της ανάφλεξης με σπινθήρα·
- (12) ως «κινητήρας διπλού καυσίμου» νοείται κινητήρας που είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί ταυτόχρονα με υγρό και αέριο καύσιμο, όπου τα δύο καύσιμα μετρώνται χωριστά και η καταναλωθείσα ποσότητα ενός καυσίμου σε σχέση με το άλλο μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τη λειτουργία·
- (13) ως «κινητήρας ενιαίου καυσίμου» νοείται κινητήρας εκτός των κινητήρων διπλού καυσίμου, όπως ορίζεται στο σημείο 12·

- (14) ως «υγρό καύσιμο» νοείται καύσιμο σε υγρή μορφή υπό κανονικές συνθήκες περιβάλλοντος²⁰.
- (15) ως «αέριο καύσιμο» νοείται κάθε καύσιμο σε εξ ολοκλήρου αέρια μορφή υπό κανονικές συνθήκες περιβάλλοντος²⁰.
- (16) ως «λόγος αερίου/ενέργειας (GER)» νοείται, στην περίπτωση κινητήρα διπλού καυσίμου, ο λόγος του ενεργειακού περιεχομένου του αερίου καυσίμου προς το ενεργειακό περιεχόμενο και των δύο καυσίμων· στην περίπτωση των κινητήρων ενιαίου καυσίμου, ο GER ορίζεται είτε ως 1 είτε ως 0 ανάλογα με τον τύπο καυσίμου·
- (17) ως «κινητήρας μεταβλητών στροφών» νοείται κινητήρας εκτός των κινητήρων σταθερών στροφών, όπως ορίζεται στο σημείο 18·
- (18) ως «κινητήρας σταθερών στροφών» νοείται κινητήρας του οποίου η έγκριση τύπου περιορίζεται σε λειτουργία με σταθερό αριθμό στροφών, εξαιρουμένων των κινητήρων στους οποίους η λειτουργία του ρυθμιστή σταθερού αριθμού στροφών έχει αφαιρεθεί ή απενεργοποιηθεί· ένας κινητήρας σταθερών στροφών μπορεί να διαθέτει στροφές βραδείας λειτουργίας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την έναρξη ή τη λήξη της λειτουργίας· ένας κινητήρας σταθερών στροφών μπορεί να είναι εξοπλισμένος με ρυθμιστή στροφών που μπορεί να ρυθμίζεται σε εναλλακτικούς αριθμούς στροφών όταν ο κινητήρας τίθεται εκτός λειτουργίας·
- (19) ως «λειτουργία σε σταθερές στροφές» νοείται η λειτουργία του κινητήρα με ρυθμιστή στροφών που ελέγχει αυτομάτως το αίτημα του χειριστή για διατήρηση του αριθμού στροφών του κινητήρα, ακόμα και υπό συνθήκες μεταβαλλόμενου φορτίου·
- (20) ως «φορητός κινητήρας ανάφλεξης με σπινθήρα - κινητήρας SI» νοείται κινητήρας ανάφλεξης με σπινθήρα που πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) χρησιμοποιείται σε τμήμα του εξοπλισμού το οποίο φέρει ο χειριστής καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της(των) προβλεπόμενης(-ων) λειτουργίας(-ιών) του,
 - β) χρησιμοποιείται σε τμήμα του εξοπλισμού το οποίο κατά τη λειτουργία του πρέπει να φέρεται σε διάφορες θέσεις, όπως πάνω-κάτω ή αριστερά-δεξιά, για την εκτέλεση της(των) προβλεπόμενης(-ων) λειτουργίας(-ιών) του,
 - γ) ο κινητήρας πρέπει να χρησιμοποιείται σε τμήμα του εξοπλισμού για το οποίο το συνολικό, χωρίς υγρά, βάρος κινητήρα και εξοπλισμού δεν υπερβαίνει τα 20 χιλιόγραμμα και πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - (i) ο χειριστής, καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της(των) προβλεπόμενης(-ων) λειτουργίας(-ιών) του εξοπλισμού, τον υποστηρίζει ή τον φέρει,
 - (ii) ο χειριστής, καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της(των) προβλεπόμενης(-ων) λειτουργίας(-ιών) του εξοπλισμού, τον υποστηρίζει ή τον ελέγχει σε μια ορισμένη στάση,
 - (iii) χρησιμοποιείται σε γεννήτρια ή σε αντλία·
- (21) ως «κινητήρας πρόωσης» νοείται κινητήρας που προορίζεται για την άμεση ή την έμμεση παροχή πρόωσης για τύπο μη οδικού κινητού οχήματος, όπως αυτό ορίζεται στο σημείο 1·
- (22) ως «βοηθητικός κινητήρας» νοείται κινητήρας που είναι τοποθετημένος ή προορίζεται να τοποθετηθεί πάνω ή μέσα σε μη οδικό κινητό μηχανήμα και δεν είναι κινητήρας πρόωσης·

²⁰ 298K, συνολική πίεση περιβάλλοντος 101,3 kPa

- (23) ως «καθαρή ισχύς» νοείται η ισχύς του κινητήρα που διαπιστώνεται σε πάγκο δοκιμών στην απόληξη του στροφαλοφόρου άξονα, ή η ισοδύναμη της ισχύος αυτής ισχύς, μετρούμενη σύμφωνα με τη μέθοδο για τη μέτρηση της ισχύος των κινητήρων εσωτερικής καύσης που ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 120 της ΟΕΕ/ΗΕ, με χρήση καυσίμου αναφοράς κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 24 παράγραφος 2·
- (24) ως «ισχύς αναφοράς» νοείται η καθαρή ισχύς που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των εφαρμοστέων οριακών τιμών εκπομπών για τον κινητήρα·
- (25) ως «ονομαστική καθαρή ισχύς» νοείται η καθαρή ισχύς όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή ενός κινητήρα σε ονομαστικές στροφές·
- (26) ως «μέγιστη καθαρή ισχύς» νοείται η υψηλότερη τιμή της καθαρής ισχύος στην καμπύλη ονομαστικής ισχύος υπό πλήρες φορτίο για τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα·
- (27) ως «ονομαστικές στροφές» νοούνται οι στροφές του κινητήρα στις οποίες παρέχεται η ονομαστική ισχύς, σύμφωνα με τη δήλωση του κατασκευαστή·
- (28) ως «ημερομηνία παραγωγής κινητήρα» νοείται η ημερομηνία (εκπεφρασμένη ως μήνας και έτος) διενέργειας του τελικού ελέγχου του κινητήρα, αφού βγει από τη γραμμή παραγωγής, οπότε είναι πλέον έτοιμος να παραδοθεί ή να προστεθεί στα αποθέματα·
- (29) ως «μεταβατική περίοδος» νοούνται οι πρώτοι δεκαοκτώ μήνες που έπονται της ημερομηνίας υποχρεωτικής εφαρμογής του σταδίου V, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2·
- (30) ως «κινητήρας μετάβασης» νοείται κινητήρας με ημερομηνία παραγωγής προγενέστερη των ημερομηνιών διάθεσης κινητήρων στην αγορά που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 2, ο οποίος πληροί μία από τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) είναι σύμφωνος με τα πλέον πρόσφατα εφαρμοστέα όρια εκπομπών που καθορίζονται στη σχετική νομοθεσία που ίσχυε κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ή
 - β) δεν ρυθμιζόταν σε επίπεδο Ένωσης κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού·
- (31) ως «ημερομηνία παραγωγής μηχανήματος» νοείται το έτος που αναφέρεται στην υποχρεωτική επισήμανση στο μηχανήμα ή, απουσία υποχρεωτικής επισήμανσης, το έτος κατά το οποίο το μηχανήμα υποβάλλεται σε τελικό έλεγχο αφού βγει από τη γραμμή παραγωγής·
- (32) ως «σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας» νοείται σκάφος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/87/EK·
- (33) ως «ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος» νοείται ανεξάρτητο μη οδικό κινητό μηχανήμα που δεν αποτελεί τμήμα συστήματος κίνησης και προορίζεται κυρίως για ηλεκτροπαραγωγή·
- (34) ως «ακίνητοποιημένο μηχανήμα» νοείται μηχανήμα που προορίζεται να εγκατασταθεί μόνιμα σε μια τοποθεσία κατά την πρώτη του χρήση και να μην μετακινηθεί, οδικώς ή άλλως, με μόνη εξαίρεση τη μεταφορά του από τον τόπο παραγωγής στον τόπο πρώτης εγκατάστασης·
- (35) ως «μόνιμα τοποθετημένος» νοείται στερεωμένος με κοχλίες ή με άλλο αποτελεσματικό τρόπο, ώστε να μην μπορεί να αφαιρεθεί χωρίς τη χρήση εργαλείων ή εξοπλισμού, σε βάση ή εναλλακτικό περιοριστικό μέσο με στόχο να λειτουργεί ο κινητήρας από μία συγκεκριμένη θέση σε ένα κτίριο, δομή, εγκατάσταση ή τοποθεσία·

- (36) ως «μοντέλο/αντίγραφο μικρής κλίμακας» νοείται μοντέλο ή αντίγραφο μηχανήματος ή οχήματος που κατασκευάζεται σε μικρότερη κλίμακα από το πρωτότυπο για σκοπούς αναψυχής·
- (37) ως «χιονοέλκκηθρο» νοείται αυτοπροωθούμενο μηχανήμα που προορίζεται για μετακίνηση σε κάθε είδους έδαφος, κυρίως σε χιόνι, κινείται σε ερπύστριες που έρχονται σε επαφή με το χιόνι και κατευθύνεται μέσω χιονοπέδilu(-ων) που έρχεται(-ονται) ομοίως σε επαφή με το χιόνι, και διαθέτει μέγιστη μάζα άνευ φορτίου, εν κινήσει, που ανέρχεται σε 454 κιλά (συμπεριλαμβανομένου του βασικού εξοπλισμού, του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, των καυσίμων και των εργαλείων και ενός οδηγού βάρους 75 κιλών, αλλά εξαιρουμένων τυχόν προαιρετικών εξαρτημάτων)·
- (38) ως «όχημα παντός εδάφους» νοείται μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο προωθείται από κινητήρα και προορίζεται κατά κύριο λόγο για κίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες σε τέσσερις ή περισσότερους τροχούς με ελαστικά χαμηλής πίεσης, και διαθέτει είτε μόνον ένα κάθισμα τύπου σέλας για τον οδηγό, είτε ένα κάθισμα τύπου σέλας για τον οδηγό και ένα κάθισμα για έναν μόνο επιβάτη, καθώς και τιμόνι ποδηλάτου·
- (39) ως «όχημα Side-by Side - SbS» νοείται αυτοπροωθούμενο, ελεγχόμενο από χειριστή και μη αρθρωτό όχημα που προορίζεται κατά κύριο λόγο για μετακίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένη επιφάνεια σε τέσσερις ή περισσότερους τροχούς, με ελάχιστη μάζα 300 κιλών άνευ φορτίου και εν κινήσει (συμπεριλαμβανομένου του βασικού εξοπλισμού, του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, των καυσίμων και των εργαλείων και ενός οδηγού βάρους 75 κιλών, αλλά εξαιρουμένων τυχόν προαιρετικών εξαρτημάτων) και μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα 25 χλμ./ώρα και άνω· επιπλέον, είναι σχεδιασμένο για να μεταφέρει επιβάτες και/ή φορτίο, καθώς και παλετοφόρο-περονοφόρο εξοπλισμό και ελέγχεται από χειριστήριο που δεν είναι τιμόνι ποδηλάτου, προορίζεται για σκοπούς αναψυχής ή εκτέλεσης εργασιών και μεταφέρει έως 6 άτομα, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία κάθονται ο ένας δίπλα στον άλλο σε ένα ή περισσότερα καθίσματα που δεν είναι τύπου σέλας·
- (40) ως «αυτοκινητάμαξα» νοείται σιδηροδρομικό όχημα σχεδιασμένο ώστε να παρέχει είτε άμεσα μέσω των τροχών του είτε έμμεσα μέσω των τροχών άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων την προωθητική ισχύ για την αυτοπροώθησή του και είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών ή και των δύο και δεν είναι σιδηροδρομική μηχανή·
- (41) ως «σιδηροδρομική μηχανή» νοείται σιδηροδρομικό όχημα σχεδιασμένο ώστε να παρέχει είτε άμεσα μέσω των τροχών του είτε έμμεσα μέσω των τροχών άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων, την προωθητική ισχύ για την αυτοπροώθησή του και για την προώθηση άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά φορτίου, επιβατών και λοιπού εξοπλισμού, και είναι σχεδιασμένο ή προορίζεται για σκοπό άλλο από τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών (εκτός των χειριστών της σιδηροδρομικής μηχανής)·
- (42) ως «βοηθητικό σιδηροδρομικό όχημα» νοείται σιδηροδρομικό όχημα το οποίο δεν είναι αυτοκινητάμαξα όπως ορίζεται στο σημείο 40 ούτε σιδηροδρομική μηχανή όπως ορίζεται στο σημείο 41, συμπεριλαμβανομένου, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομικού οχήματος ειδικά σχεδιασμένου για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης ή κατασκευής ή ανύψωσης που συνδέονται με τις σιδηροτροχιές ή τη λοιπή σιδηροδρομική υποδομή·
- (43) ως «σιδηροδρομικό όχημα» νοείται τύπος μη οδικού κινητού μηχανήματος που κινείται αποκλειστικά σε σιδηροτροχιές·

- (44) ως «διαθεσιμότητα στην αγορά» νοείται κάθε προσφορά κινητήρα, όπως ορίζεται στο σημείο 6, για διανομή ή χρήση στην αγορά της Ένωσης στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- (45) ως «διάθεση στην αγορά» νοείται η πρώτη φορά που κινητήρας, όπως ορίζεται στο σημείο 6, διατίθεται στην αγορά της Ένωσης·
- (46) ως «κατασκευαστής» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο έναντι της εγκρίνουσας αρχής για όλα τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ ή αδειοδότησης του κινητήρα, τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής του κινητήρα και που είναι επίσης υπεύθυνο για θέματα εποπτείας της αγοράς όσον αφορά τους κινητήρες που παράγει, ανεξαρτήτως του εάν συμμετέχει απευθείας σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής του κινητήρα που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας έγκρισης·
- (47) ως «αντιπρόσωπος του κατασκευαστή» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον κατασκευαστή ώστε να τον εκπροσωπεί ενώπιον της εγκρίνουσας αρχής ή της αρχής εποπτείας της αγοράς και να ενεργεί για λογαριασμό του για τα ζητήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- (48) ως «εισαγωγέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση το οποίο διαθέτει στην αγορά κινητήρα όπως ορίζεται στο σημείο 6 προερχόμενο από τρίτη χώρα, είτε ο κινητήρας είναι ήδη τοποθετημένος στο μηχανήμα είτε όχι·
- (49) ως «διανομέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην αλυσίδα εφοδιασμού, εκτός του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα, το οποίο καθιστά διαθέσιμο στην αγορά κινητήρα όπως ορίζεται στο σημείο 6·
- (50) ως «οικονομικός φορέας» νοείται ο κατασκευαστής που ορίζεται στο σημείο 46, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή όπως ορίζεται στο σημείο 47, ο εισαγωγέας όπως ορίζεται στο σημείο 48 ή ο διανομέας όπως ορίζεται στο σημείο 49·
- (51) ως «κατασκευαστής πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ)» νοείται ο κατασκευαστής μη οδικού κινητού μηχανήματος·
- (52) ως «εγκρίνουσα αρχή» νοείται η αρχή κράτους μέλους η οποία έχει θεσπιστεί ή οριστεί από το κράτος μέλος και έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή από το κράτος μέλος, η οποία είναι αρμόδια για όλες τις πτυχές της έγκρισης τύπου ενός τύπου κινητήρα ή μιας σειράς κινητήρων, για τη διαδικασία αδειοδότησης, για την έκδοση και, εφόσον είναι σκόπιμο, την ανάκληση ή την άρνηση χορήγησης πιστοποιητικών έγκρισης, για τη λειτουργία ως σημείο επαφής με τις εγκρίνουσες αρχές άλλων κρατών μελών, για τον ορισμό των τεχνικών υπηρεσιών και για την εξασφάλιση ότι ο κατασκευαστής πληροί τις υποχρεώσεις του όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής·
- (53) ως «τεχνική υπηρεσία» νοείται οργανισμός ή φορέας ο οποίος ορίζεται από την εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους ως εργαστήριο για τη διεξαγωγή δοκιμών, ή ως φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τη διεξαγωγή των αρχικών αξιολογήσεων και λοιπών δοκιμών ή επιθεωρήσεων εξ ονόματος της εγκρίνουσας αρχής· η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να εκτελεί η ίδια τα καθήκοντα αυτά·
- (54) ως «εποπτεία της αγοράς» νοούνται οι δραστηριότητες που διεξάγονται και τα μέτρα που λαμβάνονται από εθνικές αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι κινητήρες που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις τις οποίες ορίζει η σχετική ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης και δεν θέτουν σε κίνδυνο την υγεία, το περιβάλλον ή άλλες πτυχές της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος·

- (55) ως «αρχή εποπτείας της αγοράς» νοείται η αρχή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή της εποπτείας της αγοράς στην επικράτειά του·
- (56) ως «εθνική αρχή» νοείται κάθε εγκρίνουσα αρχή ή κάθε άλλη αρχή η οποία συμμετέχει σε και είναι υπεύθυνη για την εποπτεία της αγοράς, τον έλεγχο των συνόρων ή τη διάθεση στην αγορά σε κράτος μέλος όσον αφορά τους κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα·
- (57) ως «τελικός χρήστης» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εκτός του κατασκευαστή, του ΚΠΕ, του εισαγωγέα ή του διανομέα το οποίο είναι αρμόδιο για τον χειρισμό του κινητήρα όταν αυτός είναι τοποθετημένος σε έναν τύπο μη οδικού κινητού μηχανήματος·
- (58) ως «πληροφοριακό έγγραφο» νοείται το έγγραφο που περιλαμβάνει τις πληροφορίες που οφείλει να παρέχει ο αιτών·
- (59) ως «πληροφοριακός φάκελος» νοείται ο πλήρης φάκελος ή το αρχείο στοιχείων, σχεδίων, φωτογραφιών κ.λπ. που καταθέτει ο αιτών στην τεχνική υπηρεσία ή την εγκρίνουσα αρχή·
- (60) ως «πληροφοριακό τεύχος» νοείται ο πληροφοριακός φάκελος και οποιεσδήποτε εκθέσεις δοκιμών ή άλλα έγγραφα τα οποία η τεχνική υπηρεσία ή η εγκρίνουσα αρχή έχει προσθέσει στον πληροφοριακό φάκελο κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων της·
- (61) ως «ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους» νοείται το έγγραφο στο οποίο απαριθμούνται τα περιεχόμενα του πληροφοριακού τεύχους, με κατάλληλη αρίθμηση ή άλλου είδους ένδειξη για την ευκρινή αναγνώριση όλων των σελίδων·
- (62) ως «στρατηγική αναστολής» νοείται στρατηγική ελέγχου των εκπομπών η οποία μειώνει την αποτελεσματικότητα του ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες περιβάλλοντος ή λειτουργίας του κινητήρα, οι οποίες προκύπτουν είτε κατά τη συνήθη λειτουργία του μηχανήματος, είτε εκτός των διαδικασιών δοκιμής για την έγκριση τύπου ΕΕ·
- (63) ως «σύστημα ελέγχου εκπομπών» νοείται κάθε διάταξη, σύστημα ή στοιχείο σχεδιασμού, το οποίο ελέγχει ή μειώνει τις εκπομπές·
- (64) ως «σύστημα καυσίμου» νοείται το σύνολο των συστατικών μερών που συμμετέχουν στη μέτρηση και ανάμειξη του καυσίμου·
- (65) ως «μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου» νοείται η ηλεκτρονική διάταξη κινητήρα που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και χρησιμοποιεί δεδομένα από αισθητήρες του κινητήρα για τον έλεγχο των παραμέτρων του·
- (66) ως «σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων» νοείται καταλύτης, φίλτρο σωματιδίων, σύστημα deNOx, συνδυασμένο φίλτρο σωματιδίων deNOx ή κάθε άλλη διάταξη για τη μείωση των εκπομπών που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου εκπομπών αλλά είναι τοποθετημένο μετά τις βαλβίδες εξαγωγής του κινητήρα, εξαιρουμένης της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και των στροβιλοσυμπιεστών·
- (67) ως «ανακυκλοφορία των καυσαερίων» νοείται τεχνολογία που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνει τις εκπομπές διοξειδίων τα καυσαέρια που εκλύονται από τον θάλαμο (ή τους θαλάμους) καύσης πίσω στον κινητήρα ώστε να αναμειχθούν με τον εισερχόμενο αέρα πριν ή κατά τη διάρκεια της καύσης, εξαιρουμένης της χρήσης χρονισμού βαλβίδων για την αύξηση της ποσότητας των υπολειπόμενων καυσαερίων στον θάλαμο (ή τους θαλάμους) καύσης που αναμειγνύεται με τον εισερχόμενο αέρα πριν ή κατά τη διάρκεια της καύσης·

- (68) ως «παραποίηση» νοείται κάθε αδρανοποίηση, προσαρμογή ή τροποποίηση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών κινητήρα, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των συστημάτων αυτών, κατά τρόπο που έχει ως αποτέλεσμα, είτε σκόπιμο είτε όχι, την επιδείνωση των επιδόσεων του κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές·
- (69) ως «κύκλος δοκιμής» νοείται μια ακολουθία σημείων δοκιμής, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή, στην οποία υποβάλλεται ο κινητήρας όταν υποβάλλεται σε δοκιμή υπό σταθερές ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας·
- (70) ως «κύκλος δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες» νοείται κύκλος δοκιμής κατά τον οποίο οι στροφές του κινητήρα και η ροπή διατηρούνται εντός πεπερασμένου συνόλου ονομαστικά σταθερών τιμών. Οι δοκιμές υπό σταθερές συνθήκες είναι είτε δοκιμές διακριτών φάσεων είτε δοκιμές κατά βαθμίδες·
- (71) ως «κύκλος δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες» νοείται κύκλος δοκιμής με ακολουθία ομαλοποιημένων τιμών στροφών και ροπής που μεταβάλλονται ανά δευτερόλεπτο στον χρόνο·
- (72) ως «αυτόματος έλεγχος» νοείται η εκτέλεση δοκιμών στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, η καταχώριση των αποτελεσμάτων των δοκιμών και η υποβολή έκθεσης που περιλαμβάνει τα συμπεράσματα στην εγκρίνουσα αρχή εκ μέρους του κατασκευαστή ο οποίος έχει οριστεί ως τεχνική υπηρεσία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με ορισμένες απαιτήσεις·
- (73) ως «στροφαλοθάλαμος» νοούνται οι εσωτερικοί ή εξωτερικοί χώροι ενός κινητήρα που συνδέονται με τη δεξαμενή λαδιού με εσωτερικούς ή εξωτερικούς αγωγούς, μέσω των οποίων μπορούν να διαφύγουν αέρια και ατμοί·
- (74) ως «αναγέννηση» νοείται συμβάν κατά τη διάρκεια του οποίου μεταβάλλονται τα επίπεδα εκπομπών, ενώ οι επιδόσεις μετεπεξεργασίας αποκαθίστανται βάσει σχεδιασμού, και το οποίο καταχωρίζεται ως συνεχής αναγέννηση ή ως σπάνια (περιοδική) αναγέννηση·
- (75) ως «περίοδος σταθερότητας των εκπομπών» νοείται ο αριθμός των ωρών που απαιτούνται για τον καθορισμό των συντελεστών υποβάθμισης·
- (76) ως «συντελεστές υποβάθμισης» νοείται το σύνολο των συντελεστών που καταδεικνύουν τη σχέση μεταξύ των εκπομπών κατά την έναρξη και τη λήξη της περιόδου σταθερότητας των εκπομπών·
- (77) ως «εικονικές δοκιμές» νοούνται οι προσομοιώσεις μέσω υπολογιστή, συμπεριλαμβανομένων υπολογισμών, που εκτελούνται για να καταδειχθεί το επίπεδο επιδόσεων ενός κινητήρα ως βοηθητικό μέσο για τη λήψη των αποφάσεων χωρίς να απαιτείται η χρήση πραγματικού κινητήρα·
- (78) ως «εφαρμογή ενδιάμεσων στροφών» νοείται εφαρμογή για κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα εκτός των φορητών κινητήρων ανάφλεξης με σπινθήρα όπου ο εγκατεστημένος κινητήρας προορίζεται για λειτουργία σε στροφές σημαντικά χαμηλότερες από 3600 rpm·
- (79) ως «εφαρμογή ονομαστικών στροφών» νοείται εφαρμογή για κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα εκτός των φορητών κινητήρων ανάφλεξης με σπινθήρα όπου ο εγκατεστημένος κινητήρας προορίζεται για λειτουργία σε ονομαστικές στροφές που ανέρχονται σε 3600 rpm και άνω·

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 για τον καθορισμό των λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών των ορισμών που περιέχονται στα σημεία 7, 8, 19, 27, 74 και 76. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 4

Κατηγορίες κινητήρων

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθες κατηγορίες κινητήρων, οι οποίες μπορούν να αναλυθούν περαιτέρω στις υποκατηγορίες που ορίζονται στο παράρτημα I:

(1) «κατηγορία NRE», η οποία περιλαμβάνει:

- α) κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα που προορίζονται ή είναι κατάλληλα να εκτελέσουν οδικές ή άλλες μεταφορές ή να μεταφερθούν οδικώς ή με άλλο τρόπο, οι οποίοι δεν υπόκεινται σε εξαίρεση βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 2 και δεν εμπίπτουν σε καμία άλλη κατηγορία από αυτές που προβλέπονται στα σημεία 2 έως 10,
- β) κινητήρες με ισχύ αναφοράς μικρότερη των 560 kW που χρησιμοποιούνται στη θέση κινητήρων των κατηγοριών IWP, RLL ή RLR.

(2) «κατηγορία NRG», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 560 kW και προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη

Κινητήρες που προορίζονται για ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη εκτός εκείνων που φέρουν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνονται στις κατηγορίες NRE ή NRS, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.

(3) «κατηγορία NRSh», η οποία περιλαμβάνει φορητούς κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μικρότερη των 19 kW και προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε φορητά μηχανήματα.

(4) «κατηγορία NRS», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μικρότερη των 56 kW και δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRSh.

(5) «κατηγορία IWP», η οποία περιλαμβάνει:

- α) κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για την πρόωση τους ή που προορίζονται για την πρόωση τους, οι οποίοι διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη ή ίση με 37 kW.
- β) κινητήρες με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 560 kW που χρησιμοποιούνται αντί για τους κινητήρες της κατηγορίας IWA και πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του άρθρου 23 παράγραφος 8.

(6) «κατηγορία IWA», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες αποκλειστικά για χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για βοηθητικούς σκοπούς ή που προορίζονται για βοηθητικούς σκοπούς, οι οποίοι διαθέτουν καθαρή ισχύ μεγαλύτερη των 560 kW και προορίζονται.

Οι βοηθητικοί κινητήρες που προορίζονται για σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας εκτός εκείνων που φέρουν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνονται στις κατηγορίες NRE ή NRS, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.

(7) «κατηγορία RLL», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε σιδηροδρομικές μηχανές, για την πρόωση τους ή που προορίζονται για την πρόωση τους·

(8) «κατηγορία RLR», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε αυτοκινητάμαξες, για την πρόωση τους ή που προορίζονται για την πρόωση τους·

(9) «κατηγορία SMB», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα που προορίζονται για αποκλειστική χρήση σε χιονοέλκηθρα.

Κινητήρες που προορίζονται για χιονοέλκηθρα εκτός εκείνων που φέρουν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRE·

(10) «κατηγορία ATS», η οποία περιλαμβάνει κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε οχήματα παντός εδάφους (ATV) και οχήματα side-by-side (SbS).

Κινητήρες που προορίζονται για ATV και SbS εκτός εκείνων που φέρουν τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRE.

Ένας κινητήρας ειδικής κατηγορίας που προορίζεται για χρήση σε εφαρμογή μεταβλητών στροφών μπορεί να χρησιμοποιηθεί επίσης αντί για κινητήρα της ίδιας κατηγορίας που προορίζεται για χρήση σε εφαρμογή σταθερών στροφών. Οι κινητήρες μεταβλητών στροφών της κατηγορίας IWP που χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές σταθερών στροφών συμμορφώνονται επιπροσθέτως με τις απαιτήσεις του άρθρου 23 παράγραφος 7 ή του άρθρου 23 παράγραφος 8 κατά περίπτωση.

Κινητήρες που προορίζονται για βοηθητικά σιδηροδρομικά οχήματα και βοηθητικοί κινητήρες για αυτοκινητάμαξες περιλαμβάνονται στις κατηγορίες NRE ή NRS, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν ή ορίζουν τις εγκρίνουσες αρχές που είναι αρμόδιες για θέματα έγκρισης και τις αρχές εποπτείας της αγοράς που είναι αρμόδιες για την εποπτεία της αγοράς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τη συγκρότηση και τον ορισμό των εν λόγω αρχών.
2. Η κοινοποίηση των εγκρινουσών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς περιλαμβάνει την επωνυμία τους, τη διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής τους διεύθυνσης, και τον τομέα αρμοδιότητάς τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των εγκρινουσών αρχών.

3. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά μόνο κινητήρων, είτε είναι ήδη τοποθετημένοι σε μηχανήμα είτε όχι, που καλύπτονται από έγκυρη έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά μόνο μηχανημάτων στα οποία έχουν τοποθετηθεί κινητήρες που καλύπτονται από έγκυρη έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση κινητήρων στην αγορά για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εφόσον αυτοί πληρούν τις απαιτήσεις του.
5. Τα κράτη μέλη οργανώνουν και εκτελούν την εποπτεία της αγοράς και τον έλεγχο των κινητήρων που εισέρχονται στην αγορά σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των εγκρινουσών αρχών

1. Οι εγκρίνουσες αρχές μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση τύπου ΕΕ να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
2. Οι εγκρίνουσες αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ μόνο στους τύπους ή τις σειρές κινητήρων που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
3. Οι εγκρίνουσες αρχές δημοσιοποιούν μέσω της κεντρικής διοικητικής πλατφόρμας της Ένωσης που αναφέρεται στο άρθρο 41 μητρώο όλων των τύπων και των σειρών κινητήρων για τους οποίους έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες: εμπορικό σήμα, αναφορά του κατασκευαστή, κατηγορία κινητήρα, αριθμό έγκρισης τύπου και ημερομηνία έγκρισης τύπου.

Άρθρο 7

Μέτρα εποπτείας της αγοράς

Για τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, οι αρχές εποπτείας της αγοράς εκτελούν, σε επαρκή κλίμακα και με βάση κατάλληλα δείγματα, ελέγχους εγγράφων και, κατά περίπτωση, φυσικούς και εργαστηριακούς ελέγχους των κινητήρων. Κατά τους ελέγχους αυτούς, λαμβάνουν υπόψη τις καθιερωμένες αρχές αξιολόγησης κινδύνου, τυχόν καταγγελίες και άλλες συναφείς πληροφορίες.

Οι αρχές εποπτείας της αγοράς μπορούν να απαιτούν από τους οικονομικούς φορείς να θέτουν στη διάθεσή τους τα έγγραφα και τα στοιχεία εκείνα που θεωρούν απαραίτητα για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων τους.

²¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

Στις περιπτώσεις στις οποίες οι οικονομικοί φορείς προσκομίζουν εκθέσεις δοκιμών ή πιστοποιητικά συμμόρφωσης, οι αρχές εποπτείας της αγοράς λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις εκθέσεις ή τα πιστοποιητικά αυτά.

Άρθρο 8

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, όταν οι κινητήρες τους διατίθενται στην αγορά, έχουν κατασκευαστεί και εγκριθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια II και III του παρόντος κανονισμού.
2. Για τους σκοπούς της έγκρισης των κινητήρων, οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, για να τους εκπροσωπεί στις επαφές τους με την εγκρίνουσα αρχή.
3. Οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, για σκοπούς εποπτείας της αγοράς, ο οποίος μπορεί να είναι είτε ο αναφερόμενος στην παράγραφο 2 αντιπρόσωπος είτε διαφορετικός αντιπρόσωπος.
4. Οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι έναντι της εγκρίνουσας αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε συμμετέχουν απευθείας σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός κινητήρα είτε όχι.
5. Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι κατασκευαστές μεριμνούν για την εφαρμογή διαδικασιών που εξασφαλίζουν ότι η παραγωγή των σειρών παραμένει σε συμμόρφωση με τον εγκεκριμένο τύπο. Αλλαγές στον σχεδιασμό ενός κινητήρα ή στα χαρακτηριστικά του και αλλαγές στις απαιτήσεις προς τις οποίες δηλώνεται η συμμόρφωση ενός κινητήρα λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με το κεφάλαιο VI.
6. Επιπλέον των επισημάνσεων που τοποθετούν στους κινητήρες τους σύμφωνα με το άρθρο 31, οι κατασκευαστές αναγράφουν την επωνυμία, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία ή το κατατεθέν εμπορικό σήμα τους, καθώς και τη διεύθυνση στην Ένωση μέσω της οποίας μπορεί να υπάρξει επικοινωνία μαζί τους, επί των κινητήρων τους που έχουν διατεθεί στην αγορά, ή, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, στη συσκευασία ή σε έγγραφο που συνοδεύει τον κινητήρα.
7. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια II και III.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά προϊόντα τους που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Οι κατασκευαστές που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ο κινητήρας που διέθεσαν στην αγορά δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού διενεργούν άμεσα έρευνα σχετικά με τη φύση της μη συμμόρφωσης και το ενδεχόμενο εμφάνισής της. Λαμβάνουν διορθωτικά μέτρα, με βάση το αποτέλεσμα της έρευνας, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι κινητήρες που παράγουν θα συμμορφωθούν εγκαίρως με τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη

σειρά. Εάν είναι αναλογικές προς τη φύση της μη συμμόρφωσης και προς το ενδεχόμενο εμφάνισής της, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 38.

Παρά τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου, δεν απαιτείται από τον κατασκευαστή να λάβει διορθωτικά μέτρα σχετικά με κινητήρες που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού λόγω τροποποιήσεων που πραγματοποιήθηκαν μετά τη διάθεση του κινητήρα στην αγορά και οι οποίες δεν εγκρίθηκαν από τον κατασκευαστή.

2. Οι κατασκευαστές ενημερώνουν αμέσως την εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση παρέχοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.
3. Οι κατασκευαστές φυλάσσουν το πληροφοριακό τεύχος, όπως ορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 9, και αντίγραφο των πιστοποιητικών συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 30 προκειμένου να είναι διαθέσιμα στις εγκρίνουσες αρχές, για περίοδο 10 ετών μετά τη διάθεση ενός κινητήρα στην αγορά.
4. Οι κατασκευαστές παρέχουν στην εθνική αρχή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τελευταίας, μέσω της εγκρίνουσας αρχής αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ κινητήρα, σε γλώσσα ευκόλως κατανοητή από την αιτούσα αρχή.

Άρθρο 10

Υποχρεώσεις των αντιπροσώπων του κατασκευαστή όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς

Ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή για την εποπτεία της αγοράς εκτελεί τα καθήκοντα που προσδιορίζονται στην εντολή που λαμβάνει από τον κατασκευαστή. Η εν λόγω εντολή επιτρέπει σε αντιπρόσωπο να προβαίνει τουλάχιστον στις ακόλουθες ενέργειες:

- (1) να έχει πρόσβαση στον πληροφοριακό φάκελο που αναφέρεται στο άρθρο 20 και στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που αναφέρονται στο άρθρο 30, ώστε να μπορούν να τίθενται στη διάθεση των εγκρινουσών αρχών για περίοδο 10 ετών μετά τη διάθεση του κινητήρα στην αγορά·
- (2) να παρέχει στην εγκρίνουσα αρχή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες και όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης της παραγωγής του κινητήρα·
- (3) να συνεργάζεται με τις εγκρίνουσες αρχές ή τις αρχές εποπτείας της αγοράς, κατόπιν αιτήματός τους, για κάθε δράση που αναλαμβάνεται προς εξάλειψη τυχόν σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια τον οποίο εγκυμονούν οι κινητήρες που καλύπτει η εντολή του.

Άρθρο 11

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων

1. Οι εισαγωγείς θέτουν στην αγορά μόνο συμμορφούμενους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Προτού τεθεί στην αγορά κινητήρας που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι διατίθεται πληροφοριακό τεύχος που συμμορφώνεται με το άρθρο 21 παράγραφος 9 και ότι ο κινητήρας φέρει την απαιτούμενη επισήμανση και συμμορφώνεται με το άρθρο 8 παράγραφος 6.

3. Οι εισαγωγείς φυλάσσουν, για περίοδο 10 ετών από τη διάθεση του κινητήρα στην αγορά, αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης προκειμένου να μπορεί να τεθεί στη διάθεση των εγκρινουσών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς και διασφαλίζουν ότι το πληροφοριακό τεύχος που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 9 μπορεί να διατεθεί στις εν λόγω αρχές, κατόπιν αιτήματός τους.
4. Οι εισαγωγείς αναγράφουν επί του κινητήρα την επωνυμία, την καταχωρισμένη εμπορική ονομασία ή το κατατεθέν εμπορικό σήμα και τη διεύθυνση επικοινωνίας τους ή, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, επί της συσκευασίας του ή σε συνοδευτικό έγγραφο αυτού.
5. Οι εισαγωγείς παρέχουν οδηγίες και πληροφορίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 41.
6. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια II και III.

Άρθρο 12

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων όσον αφορά προϊόντα τους που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Οι εισαγωγείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένας κινητήρας δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, και ιδίως ότι δεν αντιστοιχεί στην έγκριση τύπου που έχει λάβει, δεν προβαίνουν σε διανομή του κινητήρα μέχρις ότου εξασφαλιστεί η συμμόρφωσή του. Επιπλέον, ενημερώνουν σχετικά τον κατασκευαστή και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, καθώς και την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση.
2. Οι εισαγωγείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένας κινητήρας που διέθεσαν στην αγορά δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού διενεργούν άμεσα έρευνα σχετικά με τη φύση της μη συμμόρφωσης και το ενδεχόμενο εμφάνισής της. Λαμβάνουν διορθωτικά μέτρα, με βάση το αποτέλεσμα της έρευνας, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι κινητήρες που παράγουν θα συμμορφωθούν εγκαίρως με τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά. Εάν είναι αναλογικές προς τη φύση της μη συμμόρφωσης και το ενδεχόμενο εμφάνισής της, μπορεί να ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 38.
3. Κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος εθνικής αρχής, οι εισαγωγείς παρέχουν σε αυτήν όλες τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που απαιτούνται για να αποδειχθεί η συμμόρφωση του κινητήρα, σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από την εν λόγω αρχή.

Άρθρο 13

Υποχρεώσεις των διανομέων

1. Όταν οι διανομείς καθιστούν έναν κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά, ενεργούν με τη δέουσα προσοχή όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
2. Οι διανομείς, προτού καταστήσουν έναν κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά, επαληθεύουν ότι φέρει την υποχρεωτική επισήμανση ή το σήμα έγκρισης τύπου ΕΕ, ότι συνοδεύεται από τα απαιτούμενα έγγραφα και από τις απαιτούμενες οδηγίες και πληροφορίες ασφαλείας σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από τον ΚΠΕ, και ότι ο

εισαγωγέας και ο κατασκευαστής έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του άρθρου 11 παράγραφοι 2 και 4 και του άρθρου 31 παράγραφοι 1 και 2.

3. Οι διανομείς διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια II και III.

Άρθρο 14

Υποχρεώσεις των διανομέων όσον αφορά προϊόντα τους που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Οι διανομείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένας κινητήρας δεν συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, δεν προβαίνουν σε διανομή του κινητήρα μέχρις ότου εξασφαλιστεί η συμμόρφωσή του.
2. Οι διανομείς που θεωρούν ή έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ένας κινητήρας που έχουν διανείμει δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ενημερώνουν τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπο του κατασκευαστή προκειμένου να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση των κινητήρων που παράγονται με τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 ή το άρθρο 12 παράγραφος 2.
3. Οι διανομείς, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος εθνικής αρχής, μεριμνούν για την παροχή από τον κατασκευαστή στην εθνική αρχή των πληροφοριών που προσδιορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3 ή για την παροχή από τον εισαγωγέα στην εθνική αρχή των πληροφοριών που προσδιορίζονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3.

Άρθρο 15

Περίπτώσεις στις οποίες οι υποχρεώσεις των κατασκευαστών εφαρμόζονται στους εισαγωγείς και τους διανομείς

Ένας εισαγωγέας ή διανομέας θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και υπόκειται στις υποχρεώσεις που ισχύουν για τον κατασκευαστή δυνάμει των άρθρων 8, 9 και 10, στην περίπτωση που ο εισαγωγέας ή ο διανομέας διαθέτει στην αγορά κινητήρα με την επωνυμία του ή το εμπορικό σήμα του ή τροποποιεί τον κινητήρα κατά τρόπο που μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις.

Άρθρο 16

Ταυτοποίηση των οικονομικών φορέων

Οι οικονομικοί φορείς γνωστοποιούν, κατόπιν αιτήματος, τα εξής στις εγκρίνουσες αρχές και τις αρχές εποπτείας της αγοράς για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά:

- α) κάθε οικονομικό φορέα ο οποίος τους έχει προμηθεύσει κινητήρα·
- β) κάθε οικονομικό φορέα στον οποίο έχουν προμηθεύσει κινητήρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 17

Απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων για έγκριση τύπου ΕΕ

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι τύποι και οι σειρές κινητήρων σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού.
2. Οι τύποι και οι σειρές κινητήρων δεν υπερβαίνουν, από την ημερομηνία διάθεσης κινητήρων στην αγορά κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα ΙΙΙ, τις οριακές τιμές εκπομπών καυσαερίων που ορίζονται ως «στάδιο V» στο παράρτημα ΙΙ.

Στην περίπτωση που, σύμφωνα με τις παραμέτρους που ορίζουν τη σειρά κινητήρων που προβλέπεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη, μία σειρά κινητήρων καλύπτει περισσότερες από μία ζώνες ισχύος, ο μητρικός κινητήρας (για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου) και όλοι οι τύποι κινητήρων εντός της ίδιας σειράς (για τους σκοπούς της συμμόρφωσης της παραγωγής) πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις όσον αφορά τις ισχύουσες ζώνες ισχύος:

- συμμορφώνονται με τις πλέον αυστηρές οριακές τιμές εκπομπών·
- υποβάλλονται σε δοκιμές χρησιμοποιώντας τους κύκλους δοκιμών που αντιστοιχούν στις πλέον αυστηρές οριακές τιμές εκπομπών·
- υποβάλλονται όσο το δυνατόν συντομότερα βάσει των ισχυουσών ημερομηνιών σε διαδικασία έγκρισης τύπου και διατίθενται στην αγορά όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

3. Οι εκπομπές καυσαερίων των τύπων και των σειρών κινητήρων μετρώνται βάσει των κύκλων δοκιμής που ορίζονται στο άρθρο 23 και σύμφωνα με τις διατάξεις που διέπουν τη διενέργεια των δοκιμών και των μετρήσεων που ορίζονται στο άρθρο 24.
4. Οι τύποι και οι σειρές κινητήρων σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να αντιστέκονται στην παραποίηση και δεν εφαρμόζουν καμία στρατηγική αναστολής.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 σχετικά με τις λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που συνδέονται με τις παραμέτρους που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της σειράς κινητήρων και τις λεπτομερείς τεχνικές διατάξεις για την αποφυγή της παραποίησης κατά την έννοια της παραγράφου 4. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 18

Παρακολούθηση των εκπομπών των κινητήρων εν χρήσει

1. Οι εκπομπές αέριων ρύπων και σωματιδίων των τύπων ή των σειρών κινητήρων εν χρήσει παρακολουθούνται μέσω δοκιμών των κινητήρων που είναι τοποθετημένοι σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που λειτουργούν κατά τη διάρκεια των κανονικών κύκλων λειτουργίας τους. Τέτοιου είδους δοκιμές διενεργούνται σε κινητήρες που

έχουν υποβληθεί σε κατάλληλη συντήρηση και συμμορφώνονται με τις διατάξεις όσον αφορά την επιλογή των κινητήρων, τις διαδικασίες δοκιμών και την αναφορά των αποτελεσμάτων για τις διάφορες κατηγορίες κινητήρων.

Η Επιτροπή εκτελεί πιλοτικά προγράμματα με σκοπό την ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών δοκιμών για τις κατηγορίες και τις υποκατηγορίες κινητήρων για τις οποίες δεν υφίστανται τέτοιου είδους διαδικασίες δοκιμών.

2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις όσον αφορά την επιλογή των κινητήρων, τις διαδικασίες δοκιμών και την αναφορά των αποτελεσμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 19

Αίτηση έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων στην εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους. Οι αιτήσεις συνοδεύονται από τον πληροφοριακό φάκελο που αναφέρεται στο άρθρο 20.
2. Ο κινητήρας που συμμορφώνεται προς τα χαρακτηριστικά του τύπου κινητήρα ή, σε περίπτωση σειράς κινητήρων, προς τα χαρακτηριστικά του μητρικού κινητήρα που περιγράφονται στον πληροφοριακό φάκελο διατίθεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης.
3. Στην περίπτωση υποβολής αίτησης έγκρισης τύπου ΕΕ για σειρά κινητήρων, εφόσον η εγκρίνουσα αρχή αποφασίσει, όσον αφορά τον επιλεγμένο μητρικό κινητήρα που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ότι η υποβαλλόμενη αίτηση δεν αντιπροσωπεύει πλήρως την περιγραφόμενη στον πληροφοριακό φάκελο σειρά κινητήρων, προσκομίζεται για έγκριση εναλλακτικός κινητήρας και, αν παραστεί ανάγκη, πρόσθετος μητρικός κινητήρας που θεωρείται από την εγκρίνουσα αρχή ότι είναι αντιπροσωπευτικός της σειράς κινητήρων.
4. Δεν επιτρέπεται η υποβολή αιτήσεων σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη σχετικά με έναν τύπο κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων. Για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων προς έγκριση υποβάλλεται χωριστή αίτηση.

Άρθρο 20

Πληροφοριακός φάκελος

1. Ο αιτών παρέχει έναν πληροφοριακό φάκελο στην εγκρίνουσα αρχή.
2. Το περιεχόμενο του πληροφοριακού φακέλου καθορίζεται σε εκτελεστική πράξη και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - α) πληροφοριακό έγγραφο·

- β) όλα τα σχετικά στοιχεία και σχεδιαγράμματα και όλες τις φωτογραφίες και τις λοιπές πληροφορίες που αφορούν τον κινητήρα·
 - γ) τυχόν πρόσθετες πληροφορίες που ζητούνται από την εγκρίνουσα αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας αίτησης.
3. Ο πληροφοριακός φάκελος μπορεί να υποβάλλεται εγγράφως ή σε ηλεκτρονική μορφή εφόσον αυτό γίνεται δεκτό από την τεχνική υπηρεσία και την εγκρίνουσα αρχή.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να ορίζει υποδείγματα για το πληροφοριακό έγγραφο και για τον πληροφοριακό φάκελο μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 21

Γενικές διατάξεις

1. Η εγκρίνουσα αρχή που λαμβάνει την αίτηση χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ σε όλους τους τύπους ή τις σειρές κινητήρων που συμμορφώνονται με όλα τα ακόλουθα:
 - α) τα στοιχεία του πληροφοριακού φακέλου·
 - β) τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
 - γ) τις ρυθμίσεις παραγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 25.
2. Οι εγκρίνουσες αρχές δεν επιβάλλουν καμία άλλη απαίτηση για την έγκριση τύπου όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί κινητήρας, εφόσον ο κινητήρας πληροί τις απαιτήσεις που προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
3. Οι εγκρίνουσες αρχές δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ σε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, μετά το πέρας των ημερομηνιών για την έγκριση τύπου κινητήρων οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ για κάθε υποκατηγορία κινητήρα.
4. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ αριθμούνται σύμφωνα με εναρμονισμένο σύστημα που προσδιορίζεται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων.
5. Η εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους:
 - α) αποστέλλει σε μηνιαία βάση στις εγκρίνουσες αρχές των λοιπών κρατών μελών κατάλογο των εγκρίσεων τύπου ΕΕ που έχει χορηγήσει, έχει αρνηθεί να χορηγήσει ή έχει ανακαλέσει κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου μήνα, καθώς και τους λόγους της απόφασής της·
 - β) ενημερώνει αμελλητί τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με την άρνηση χορήγησης ή την ανάκληση οποιασδήποτε έγκρισης κινητήρα, αιτιολογώντας την απόφασή της·

- γ) μόλις παραλάβει αίτημα από εγκρίνουσα αρχή ενός άλλου κράτους μέλους, αποστέλλει εντός διαστήματος ενός μηνός:
 - αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου του κινητήρα ή της σειράς κινητήρων, εφόσον υπάρχει, μαζί με το πληροφοριακό τεύχος για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που έχει εγκρίνει, έχει αρνηθεί να εγκρίνει ή έχει ανακαλέσει, και/ή
 - τον κατάλογο των κινητήρων που παράγονται σύμφωνα με τις χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου ΕΕ, όπως περιγράφεται στο άρθρο 35.
- 6. Ανά έτος, ή όποτε επιπλέον της ζητείται, η εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο του φύλλου στοιχείων σχετικά με τους τύπους ή τις σειρές κινητήρων που ενέκρινε στο μετά την τελευταία κοινοποίηση διάστημα.
- 7. Αν το ζητήσει η Επιτροπή, η εγκρίνουσα αρχή διαβιβάζει σε αυτήν και τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5.
- 8. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 5, 6 και 7 θεωρείται ότι πληρούνται μέσω της φόρτωσης των συναφών πληροφοριών ή δεδομένων στην κεντρική διοικητική πλατφόρμα της Ένωσης που αναφέρεται στο άρθρο 42. Το αντίγραφο μπορεί επίσης να έχει τη μορφή ασφαλούς ηλεκτρονικού αρχείου.
- 9. Η εγκρίνουσα αρχή καταρτίζει πληροφοριακό τεύχος αποτελούμενο από τον πληροφοριακό φάκελο συνοδευόμενο από τις εκθέσεις δοκιμών καθώς και από οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία η τεχνική υπηρεσία ή η εγκρίνουσα αρχή έχει προσθέσει στον πληροφοριακό φάκελο κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων της. Το πληροφοριακό τεύχος περιέχει ευρετήριο των περιεχομένων του, με κατάλληλη αρίθμηση ή άλλη σήμανση προκειμένου να αναγνωρίζονται σαφώς όλες οι σελίδες και η μορφή κάθε εγγράφου, ώστε να παρουσιάζεται μια καταγραφή των διαδοχικών σταδίων διαχείρισης της έγκρισης τύπου ΕΕ, ιδίως δε οι ημερομηνίες αναθεωρήσεων και ενημέρωσης. Η εγκρίνουσα αρχή διατηρεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πληροφοριακό τεύχος διαθέσιμες για περίοδο 10 ετών μετά το τέλος της περιόδου ισχύος της σχετικής έγκρισης τύπου ΕΕ.
- 10. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να θεσπίζει μέσω εκτελεστικών πράξεων:
 - α) τη μέθοδο καθιέρωσης του εναρμονισμένου συστήματος αρίθμησης που αναφέρεται στην παράγραφο 4·
 - β) την ενιαία μορφή του φύλλου στοιχείων το οποίο πρέπει να συμπληρώνεται για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ από την εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους και το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 5 στοιχείο α)·
 - γ) το υπόδειγμα για τον κατάλογο των κινητήρων που παράγονται σύμφωνα με χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου ΕΕ, ο οποίος πρέπει να συμπληρώνεται από την εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους και ο οποίος αναφέρεται στην παράγραφο 5 στοιχείο γ)·
 - δ) την ενιαία μορφή του φύλλου στοιχείων το οποίο πρέπει να συμπληρώνεται για συναφείς τύπους ή σειρές κινητήρων που έλαβαν έγκριση μετά την τελευταία κοινοποίηση από την εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους και το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 6.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 22

Ειδικές διατάξεις που αφορούν το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ περιέχει, ως συνημμένα, τα εξής:
 - α) το πληροφοριακό τεύχος που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 9·
 - β) τα αποτελέσματα των δοκιμών·
 - γ) ονοματεπώνυμο(-α) και δείγμα(-τα) της υπογραφής του (των) προσώπου(-ων) που είναι εξουσιοδοτημένο(-α) να υπογράψει(-ουν) πιστοποιητικά συμμόρφωσης και δήλωση της θέσης του (τους) στην εταιρεία.
2. Η Επιτροπή ορίζει υπόδειγμα για το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ.
3. Για κάθε τύπο κινητήρα, η εγκρίνουσα αρχή:
 - α) συμπληρώνει όλα τα σχετικά μέρη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του επισυναπτόμενου δελτίου αποτελεσμάτων δοκιμών·
 - β) συντάσσει το ευρετήριο περιεχομένων του πληροφοριακού τεύχους·
 - γ) χορηγεί στον αιτούντα, αμελλητί, το συμπληρωμένο πιστοποιητικό μαζί με τα συνημμένα έγγραφά του.
4. Όταν σε έγκριση τύπου ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 33, έχουν επιβληθεί περιορισμοί όσον αφορά την ισχύ της ή έχουν προβλεφθεί εξαιρέσεις από ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ κάνει μνεία των εν λόγω περιορισμών ή εξαιρέσεων.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει μέσω εκτελεστικών πράξεων το υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ και του δελτίου αποτελεσμάτων δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 23

Δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Η συμμόρφωση προς τις τεχνικές προδιαγραφές του παρόντος κανονισμού αποδεικνύεται με κατάλληλες δοκιμές που διενεργούν οι οριζόμενες τεχνικές υπηρεσίες.

Οι διαδικασίες τεχνικών δοκιμών και μετρήσεων και ο ειδικός εξοπλισμός και τα εργαλεία που ορίζονται για τη διενέργεια των εν λόγω δοκιμών περιγράφονται στο άρθρο 24.
2. Ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεση της εγκρίνουσας αρχής όσους κινητήρες απαιτούνται δυνάμει των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τη διενέργεια των απαιτούμενων δοκιμών.
3. Οι απαιτούμενες δοκιμές διενεργούνται σε κινητήρες που είναι αντιπροσωπευτικοί του προς έγκριση τύπου.

Παρά τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέγει, με τη σύμφωνη γνώμη της εγκρίνουσας αρχής, κινητήρα ο οποίος, μολονότι δεν είναι

αντιπροσωπευτικός του προς έγκριση τύπου, συνδυάζει ορισμένα από τα πλέον δυσμενή χαρακτηριστικά σε σχέση με το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων. Για να διευκολυνθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά την επιλογή, μπορούν να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής.

4. Για τους σκοπούς της διενέργειας των δοκιμών έγκρισης τύπου ΕΕ, στο παράρτημα IV ορίζονται οι κύκλοι που εφαρμόζονται. Οι κύκλοι δοκιμών που εφαρμόζονται για κάθε τύπο κινητήρα που περιλαμβάνεται στην έγκριση τύπου ΕΕ αναφέρονται στο πληροφοριακό έγγραφο της έγκρισης τύπου. ΕΕ
5. Ο μητρικός κινητήρας δοκιμάζεται σε δυναμόμετρο με χρήση του εφαρμοστέου κύκλου δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες (NRSC) που αναφέρεται στο παράρτημα IV στους πίνακες IV-1 έως IV-10. Κατ' επιλογή του κατασκευαστή, η εν λόγω δοκιμή μπορεί να διεξάγεται με χρήση μεθόδου δοκιμών διακριτών φάσεων ή μεθόδου δοκιμών κατά βαθμίδες. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που ορίζονται στις παραγράφους 7 και 8, για κινητήρα μεταβλητών στροφών που ανήκει σε ειδική κατηγορία και χρησιμοποιείται σε εφαρμογή συνεχών στροφών της ίδιας κατηγορίας δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμής με χρήση του εφαρμοστέου κύκλου δοκιμής σε σταθερές στροφές και υπό σταθερές συνθήκες.
6. Σε περίπτωση κινητήρα σταθερών στροφών με ρυθμιστή που μπορεί να οριστεί σε εναλλακτικούς αριθμούς στροφών, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 πληρούνται σε όλους τους εφαρμοστέους σταθερούς αριθμούς στροφών και στο πληροφοριακό έγγραφο της έγκρισης τύπου ΕΕ αναφέρονται οι αριθμοί στροφών που ισχύουν για κάθε τύπο κινητήρα.
7. Σε περίπτωση κινητήρα κατηγορίας IWP που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε εφαρμογές τόσο μεταβλητών όσο και σταθερών στροφών, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 πληρούνται χωριστά για κάθε εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες και στο πληροφοριακό έγγραφο της έγκρισης τύπου ΕΕ αναφέρεται κάθε κύκλος δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες για τον οποίο πληρούται η εν λόγω απαίτηση.
8. Σε περίπτωση κινητήρα της κατηγορίας IWP με ισχύ αναφοράς άνω των 560 kW που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη θέση κινητήρα της κατηγορίας IWA σύμφωνα με το άρθρο 4 δεύτερο εδάφιο, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 πληρούνται χωριστά για κάθε εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες που προβλέπεται στους πίνακες IV-5 και IV-6 του παραρτήματος IV και στο πληροφοριακό έγγραφο έγκρισης τύπου αναφέρεται κάθε κύκλος δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες για τον οποίο πληρούται η εν λόγω απαίτηση.
9. Εξαιρουμένων των κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 4, κινητήρες μεταβλητών στροφών της κατηγορίας NRE που διαθέτουν καθαρή ισχύ μεγαλύτερη ή ίση με 19 kW αλλά όχι μεγαλύτερη από 560 kW, υποβάλλονται, πέραν του ελέγχου συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5, και σε δοκιμές με δυναμόμετρο χρησιμοποιώντας τον κύκλο δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες που ορίζεται στον πίνακα IV-11 του παραρτήματος IV.
10. Κινητήρες των υποκατηγοριών NRS-v-2b και NRS-v-3 με μέγιστο αριθμό στροφών μικρότερο ή ίσο με 3400 rpm υποβάλλονται σε δοκιμές, πέραν του ελέγχου των απαιτήσεων της παραγράφου 5, με δυναμόμετρο χρησιμοποιώντας τον κύκλο δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες που ορίζεται στον πίνακα IV-12 του παραρτήματος IV.

11. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 στις οποίες ορίζονται οι λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των κύκλων δοκιμής υπό σταθερές και μεταβατικές συνθήκες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].
12. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να θεσπίζει, με εκτελεστικές πράξεις, την ενιαία μορφή των δοκιμών που είναι απαραίτητες για την έγκριση τύπου ΕΕ. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 24

Διενέργεια μετρήσεων και δοκιμών για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Τα αποτελέσματα των εργαστηριακών δοκιμών των εκπομπών καυσαερίων για όλους τους κινητήρες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού προσαρμόζονται ώστε να περιλαμβάνουν συντελεστές υποβάθμισης κατάλληλους για τις περιόδους σταθερότητας των εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα V.
2. Ένας τύπος κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων συμμορφώνεται με τα όρια εκπομπών που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με τα κατάλληλα καύσιμα αναφοράς ή συνδυασμούς καυσίμων που περιλαμβάνονται στον ακόλουθο κατάλογο:
 - πετρέλαιο κίνησης·
 - βενζίνη·
 - μείγμα βενζίνης/ελαίου για δίχρονους κινητήρες ανάφλεξης με σπινθήρα·
 - φυσικό αέριο/βιομεθάνιο·
 - υγραέριο (LPG)·
 - αιθυλική αλκοόλη·
3. Για τη διενέργεια των μετρήσεων και των δοκιμών, πληρούνται οι τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τις ακόλουθες πτυχές:
 - α) τον εξοπλισμό & τις διαδικασίες διενέργειας των δοκιμών·
 - β) τον εξοπλισμό & τις διαδικασίες μέτρησης και δειγματοληψίας των εκπομπών·
 - γ) τις μεθόδους αξιολόγησης και υπολογισμού των δεδομένων·
 - δ) τη μέθοδο προσδιορισμού των συντελεστών υποβάθμισης·
 - ε) για τους κινητήρες των κατηγοριών NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh που συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών του «σταδίου V» όπως ορίζονται στο παράρτημα II:
 - i. τη μέθοδο υπολογισμού των εκπομπών αερίων του στροφαλοθαλάμου,
 - ii. τη μέθοδο υπολογισμού της σπάνιας αναγέννησης των συστημάτων μετεπεξεργασίας·
 - στ) για ηλεκτρονικά ελεγχόμενους κινητήρες των κατηγοριών NRE, NRG, IWP, IWA, RLL και RLR που συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών του «σταδίου V» όπως ορίζονται στο παράρτημα II και χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό έλεγχο για τον προσδιορισμό τόσο της ποσότητας όσο και του χρονισμού της έγχυσης

καυσίμου ή χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό έλεγχο για την ενεργοποίηση, απενεργοποίηση ή τη ρύθμιση του συστήματος ελέγχου εκπομπών που χρησιμοποιείται για τη μείωση των NO_x:

- i. τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τις στρατηγικές ελέγχου των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που απαιτούνται για να καταδειχθούν οι εν λόγω στρατηγικές,
- ii. τεχνικές απαιτήσεις για τα μέτρα ελέγχου των NO_x, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου απόδειξης ότι πληρούνται οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις,
- iii. τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά την περιοχή που συνδέεται με τον σχετικό κύκλο NRSC, εντός της οποίας ασκείται έλεγχος ως προς το ποσοστό κατά το οποίο επιτρέπεται να υπερβαίνουν οι εκπομπές τις οριακές τιμές του παραρτήματος II,
- iv. την επιλογή από την τεχνική υπηρεσία των επιπλέον σημείων μέτρησης εντός της περιοχής ελέγχου κατά τη διάρκεια της δοκιμής των εκπομπών σε πάγκο δοκιμών.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 του παρόντος κανονισμού για να καθορίσει:

- ζ) τη μεθοδολογία για την προσαρμογή των αποτελεσμάτων των εργαστηριακών δοκιμών των εκπομπών ούτως ώστε να περιλαμβάνουν τους συντελεστές υποβάθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1·
- η) τα τεχνικά χαρακτηριστικά των καυσίμων αναφοράς που παρατίθενται στην παρούσα παράγραφο για τις δοκιμές έγκρισης και για την επιβεβαίωση της συμμόρφωσης της παραγωγής που αναφέρεται στην παράγραφο 2·
- θ) τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τα χαρακτηριστικά για τη διενέργεια των μετρήσεων και των δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3·
- ι) τη μέθοδο για τη μέτρηση των PN, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές που παρέχονται στη σειρά 06 του κανονισμού αριθ. 49 της ΟΕΕ/ΗΕ·
- ια) τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τη δοκιμή των εξ ολοκλήρου ή εν μέρει τροφοδοτούμενων με αέρια καύσιμα κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Άρθρο 25

Συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής

1. Εγκρίνουσα αρχή που χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να επαληθεύσει, εφόσον απαιτείται σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι έχουν εφαρμοστεί επαρκείς ρυθμίσεις ώστε να διασφαλιστεί ότι οι κινητήρες που παράγονται θα συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
2. Εγκρίνουσα αρχή που χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ σε σειρά κινητήρων λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να επαληθεύσει ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που εκδίδονται από τον κατασκευαστή συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του άρθρου 30. Προς τον σκοπό αυτό, η εγκρίνουσα αρχή επαληθεύει ότι ικανός αριθμός

δειγμάτων των πιστοποιητικών συμμόρφωσης συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 30 και ότι ο κατασκευαστής έχει προβεί σε επαρκείς ρυθμίσεις για να διασφαλίσει ότι τα στοιχεία που περιέχονται στα πιστοποιητικά συμμόρφωσης είναι αληθή.

3. Εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με την έγκριση αυτήν προκειμένου να επαληθεύσει, εφόσον απαιτείται σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου εξακολουθούν να είναι κατάλληλες ώστε οι κινητήρες που παράγονται να εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, και ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης εξακολουθούν να συνάδουν με τις απαιτήσεις του άρθρου 30.
4. Για να επαληθεύσει ότι ένας κινητήρας συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο, η εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ μπορεί να διενεργεί οποιονδήποτε έλεγχο ή οποιαδήποτε δοκιμή απαιτείται για την έγκριση τύπου ΕΕ σε δείγματα που λαμβάνει από τις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής του.
5. Όταν μια εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τα προγράμματα ελέγχου που έχουν συμφωνηθεί, δεν εφαρμόζονται πλέον ή δεν θεωρούνται πλέον κατάλληλες, μολονότι συνεχίζεται η παραγωγή, η εν λόγω εγκρίνουσα αρχή λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι τηρείται ορθώς η διαδικασία για τη συμμόρφωση της παραγωγής ή ανακαλεί την έγκριση τύπου ΕΕ.
6. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 στις οποίες ορίζονται τα λεπτομερή μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τις εγκρίνουσες αρχές ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι οι κινητήρες που παράγονται συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 26

Γενικές διατάξεις

1. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί την εγκρίνουσα αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στο πληροφοριακό τεύχος.

Η εγκρίνουσα αρχή αποφασίζει ποιες από τις διαδικασίες που καθορίζονται στο άρθρο 27 θα ακολουθηθούν.

Εάν απαιτείται, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να αποφασίσει, κατόπιν διαβουλεύσεων με τον κατασκευαστή, τη χορήγηση νέας έγκρισης τύπου ΕΕ.

2. Η αίτηση τροποποίησης έγκρισης τύπου ΕΕ υποβάλλεται αποκλειστικά στην εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την αρχική έγκριση τύπου ΕΕ.
 3. Εάν η εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ότι, για να γίνει τροποποίηση, πρέπει να επαναληφθούν επιθεωρήσεις ή δοκιμές, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.
- Οι διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 27 εφαρμόζονται μόνον εάν, βάσει των εν λόγω επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΕ.

Άρθρο 27

Αναθεωρήσεις και επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου ΕΕ

1. Εάν τα στοιχεία που καταγράφονται στο πληροφοριακό τεύχος έχουν μεταβληθεί, χωρίς να απαιτείται επανάληψη επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η τροποποίηση χαρακτηρίζεται «αναθεώρηση».

Στις περιπτώσεις αυτές, η εγκρίνουσα αρχή εκδίδει, εφόσον απαιτείται, τις αναθεωρημένες σελίδες του πληροφοριακού τεύχους σημειώνοντας σαφώς, σε κάθε αναθεωρημένη σελίδα, τη φύση της τροποποίησης και την ημερομηνία επανέκδοσης. Η ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση του πληροφοριακού τεύχους, συνοδευόμενη από λεπτομερή περιγραφή των μεταβολών, θεωρείται ότι πληροί αυτήν την απαίτηση.

2. Η τροποποίηση χαρακτηρίζεται «επέκταση» όταν οι λεπτομέρειες που περιέχονται στο πληροφοριακό τεύχος έχουν μεταβληθεί και συντρέχει μία από τις εξής περιπτώσεις:

 - α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή δοκιμές·
 - β) έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, πλην των συνημμένων εγγράφων του·
 - γ) οι νέες απαιτήσεις που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του παρόντος κανονισμού ισχύουν για τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Σε περίπτωση επέκτασης, η εγκρίνουσα αρχή εκδίδει επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ που φέρει αύξοντα αριθμό επέκτασης σύμφωνα με τον αριθμό των διαδοχικών επεκτάσεων που έχουν ήδη χορηγηθεί. Το εν λόγω πιστοποιητικό έγκρισης κάνει σαφή μνεία στον λόγο της επέκτασης και την ημερομηνία επανέκδοσης.

3. Όποτε εκδίδονται τροποποιημένες σελίδες ή ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση του πληροφοριακού τεύχους, τροποποιείται αναλόγως το ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους το οποίο επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό έγκρισης, ώστε να εμφανίζεται η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης επέκτασης ή αναθεώρησης, ή η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης ενοποίησης της ενημερωμένης έκδοσης.
4. Δεν απαιτείται τροποποίηση της έγκρισης τύπου ΕΕ ενός τύπου κινητήρα ή μιας σειράς κινητήρων εάν οι νέες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) δεν αφορούν, από τεχνική άποψη, τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή τη συγκεκριμένη σειρά κινητήρων αναφορικά με τις επιδόσεις τους ως προς τις εκπομπές.

Έκδοση και κοινοποίηση τροποποιήσεων

1. Σε περίπτωση επέκτασης, επικαιροποιούνται όλα τα σχετικά τμήματα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, των συνημμένων εγγράφων του και του ευρετηρίου του πληροφοριακού τεύχους. Το επικαιροποιημένο πιστοποιητικό και τα συνημμένα έγγραφά του αποστέλλονται στον αιτούντα αμελλητί.
2. Σε περίπτωση αναθεώρησης, τα αναθεωρημένα έγγραφα ή η ενιαία και προσαρμοσμένη στα πρόσφατα δεδομένα έκδοση, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του αναθεωρημένου ευρετηρίου του πληροφοριακού τεύχους, αποστέλλονται από την εγκρίνουσα αρχή στον αιτούντα αμελλητί.
3. Η εγκρίνουσα αρχή κοινοποιεί κάθε τροποποίηση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο άρθρο 21.

Λήξη ισχύος

1. Η έγκριση τύπου ΕΕ εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια ισχύος.
2. Η έγκριση τύπου κινητήρα ΕΕ παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν νέες απαιτήσεις που εφαρμόζονται για τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα καθίστανται υποχρεωτικές για τη διάθεση στην αγορά και δεν είναι δυνατόν να προσαρμοστεί αντίστοιχα στα πρόσφατα δεδομένα η έγκριση τύπου ΕΕ·
 - β) όταν διακόπτεται οριστικά και εθελοντικά η παραγωγή του εγκεκριμένου τύπου κινητήρα ή της εγκεκριμένης σειράς κινητήρων·
 - γ) όταν η ισχύς της έγκρισης λήγει δυνάμει περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 6·
 - δ) όταν η έγκριση έχει ανακληθεί σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 5, το άρθρο 37 παράγραφος 1 ή το άρθρο 38 παράγραφος 3.
3. Όταν παύει να ισχύει μόνον ένας τύπος κινητήρα που ανήκει σε μια σειρά κινητήρων, η έγκριση τύπου ΕΕ της συγκεκριμένης σειράς κινητήρων παύει να ισχύει μόνο στον βαθμό που αφορά τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα.
4. Όταν διακόπτεται οριστικά η παραγωγή συγκεκριμένου τύπου κινητήρα, ο κατασκευαστής ενημερώνει σχετικά την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ για τον συγκεκριμένο κινητήρα.

Η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ για τον κινητήρα ενημερώνει σχετικά τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών εντός διαστήματος ενός μηνός αφού λάβει τη γνωστοποίηση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.
5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, όταν επίκειται η λήξη ισχύος μιας έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων, ο κατασκευαστής ενημερώνει την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.

Η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ κοινοποιεί, αμελλητί, όλες τις σχετικές πληροφορίες στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών.

Στην κοινοποίηση που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο σημειώνονται, ιδίως, η ημερομηνία παραγωγής και ο αριθμός ταυτοποίησης του τελευταίου κινητήρα που παρήχθη.

6. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 θεωρείται ότι πληρούνται μέσω της φόρτωσης των συναφών πληροφοριών στην κεντρική διοικητική πλατφόρμα της Ένωσης που αναφέρεται στο άρθρο 42. Τα έγγραφα επικοινωνίας μπορεί επίσης να έχουν τη μορφή ασφαλούς ηλεκτρονικού αρχείου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Άρθρο 30

Πιστοποιητικό συμμόρφωσης

1. Ο κατασκευαστής, υπό την ιδιότητά του ως κατόχου έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων χορηγεί πιστοποιητικό συμμόρφωσης που συνοδεύει κάθε κινητήρα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα.

Ένα τέτοιο πιστοποιητικό χορηγείται δωρεάν μαζί με τον κινητήρα και συνοδεύει το μηχανήμα στο οποίο τοποθετείται ο κινητήρας. Η χορήγησή του δεν είναι δυνατόν να εξαρτάται από ρητό αίτημα ή υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών στον κατασκευαστή.

Για περίοδο 10 ετών μετά την ημερομηνία παραγωγής του κινητήρα, ο κατασκευαστής του κινητήρα εκδίδει, κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του κινητήρα, αντίγραφο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, έναντι αντιτίμου που δεν υπερβαίνει το κόστος έκδοσης αυτού. Κάθε αντίγραφο πρέπει να φέρει εμφανώς στην όψη του την ένδειξη «αντίγραφο».
2. Η Επιτροπή ορίζει το υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που πρέπει να χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή.
3. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συντάσσεται σε τουλάχιστον μία από τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει τη μετάφραση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης στην επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του.
4. Το(τα) άτομο(-α) που έχει(-ουν) εξουσιοδοτηθεί να υπογράψει(-ουν) πιστοποιητικά συμμόρφωσης ανήκει(-ουν) στον οργανισμό του κατασκευαστή και είναι δεόντως εξουσιοδοτημένο(-α) από τη διοίκηση να φέρει(-ουν) πλήρως τη νομική ευθύνη του κατασκευαστή όσον αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή ή τη συμμόρφωση της παραγωγής του κινητήρα.
5. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης συμπληρώνεται στο σύνολό του και δεν περιέχει περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του κινητήρα, εκτός από τους περιορισμούς που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό ή από οποιεσδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
6. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης περιλαμβάνει, για τους τύπους κινητήρων ή τις σειρές κινητήρων που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 2, στον τίτλο του τη φράση «Για κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου κατ' εφαρμογή του άρθρου 31 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xx/xx του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της [ημερομηνία] σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (προσωρινή έγκριση)».
7. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει μέσω εκτελεστικών πράξεων το υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών χαρακτηριστικών που αποσκοπούν στην αποτροπή της παραποίησης. Για τον σκοπό αυτό, στις εκτελεστικές πράξεις προβλέπονται τα χαρακτηριστικά εκτύπωσης ασφαλείας για την προστασία του χαρτιού που χρησιμοποιείται για το πιστοποιητικό.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 31

Επισήμανση κινητήρων

1. Ο κατασκευαστής ενός κινητήρα τοποθετεί σήμα σε κάθε μονάδα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο.
2. Πριν από την έξοδό τους από τη γραμμή παραγωγής, οι κινητήρες πρέπει να φέρουν το σήμα που προβλέπεται βάσει του παρόντος κανονισμού.
3. Για κινητήρα ήδη τοποθετημένο σε μηχανήμα, ο κινητήρας ή το τμήμα του κινητήρα που φέρει το υποχρεωτικό σήμα μπορεί να αντικατασταθεί.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει μέσω εκτελεστικών πράξεων υπόδειγμα του σήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών ουσιαστών πληροφοριών που αυτό θα περιλαμβάνει. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται επίσης να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 σχετικά με τους όρους και τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν την αντικατάσταση των κινητήρων ή τμημάτων των κινητήρων που φέρουν τα σήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 3. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Άρθρο 32

Γενικές εξαιρέσεις

1. Οι απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφοι 2 και 3 και του άρθρου 17 παράγραφος 2 δεν ισχύουν για κινητήρες που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις.
2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 31, ένας κατασκευαστής μπορεί να διαθέσει σε ΚΠΕ κινητήρα χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του.
3. Παρά τις απαιτήσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την προσωρινή διάθεση στην αγορά, για σκοπούς επιτόπιων δοκιμών, κινητήρων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Παρά τις απαιτήσεις του άρθρου 17 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την έγκριση τύπου ΕΕ και τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών της οδηγίας για τις συσκευές και τα συστήματα προστασίας που προορίζονται για χρήση σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες (οδηγία ATEX), όπως ορίζονται στο παράρτημα V, υπό τον όρο ότι οι κινητήρες προορίζονται να τοποθετηθούν σε μηχανήμα που θα χρησιμοποιηθεί σε δυνητικά εκρήξιμες ατμόσφαιρες, όπως ορίζεται στην οδηγία 2014/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²², και έχει πιστοποιηθεί ότι πληρούν όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) κατηγορία εξοπλισμού 2 ή 3·
- β) ομάδα μηχανημάτων I ή II·
- γ) κλάση θερμοκρασίας T3 ή υψηλότερη (που δεν υπερβαίνει τους 200°C).

5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 σχετικά με τις λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές και τους όρους για:

- α) την περίπτωση που ένας κατασκευαστής διαθέτει σε ΚΠΕ κινητήρα χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων αυτού, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2·
- β) την προσωρινή διάθεση στην αγορά, για σκοπούς επιτόπιων δοκιμών, κινητήρων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3·
- γ) την έγκριση τύπου ΕΕ και τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών της οδηγίας ATEX που ορίζονται στο παράρτημα V, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 4.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 33

Εξαιρέσεις για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια

1. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου όσον αφορά τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή σχέδια που δεν είναι συμβατά με μία ή περισσότερες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
2. Η εγκρίνουσα αρχή χορηγεί την έγκριση τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:
 - α) η αίτηση αναφέρει τους λόγους για τους οποίους οι συγκεκριμένες τεχνολογίες ή σχέδια καθιστούν τον τύπο κινητήρα ή τη σειρά κινητήρων μη συμβατά με μία ή περισσότερες από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
 - β) η αίτηση περιγράφει τις περιβαλλοντικές συνέπειες της νέας τεχνολογίας και τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλιστεί τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας με αυτό που παρέχουν οι απαιτήσεις από τις οποίες ζητείται εξαίρεση·
 - γ) προσκομίζονται οι περιγραφές και τα αποτελέσματα των δοκιμών που αποδεικνύουν ότι πληρούται ο όρος του στοιχείου β).

²² Οδηγία 2014/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τις συσκευές και τα συστήματα προστασίας που προορίζονται για χρήση σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 309).

3. Η χορήγηση τέτοιου είδους έγκρισης τύπου με εξαίρεση για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια υπόκειται στην έγκριση της Επιτροπής. Η εν λόγω έγκριση παρέχεται μέσω εκτελεστικής πράξης.
4. Εν αναμονή της απόφασης έγκρισης από την Επιτροπή, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να εκδώσει την έγκριση τύπου, η οποία ωστόσο θα είναι προσωρινή, θα ισχύει μόνο στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους και θα ισχύει μόνο σχετικά με τον τύπο κινητήρα που καλύπτεται από την αιτούμενη εξαίρεση. Η εγκρίνουσα αρχή ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ότι έχει εκδώσει προσωρινή έγκριση τύπου με φάκελο που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Ο προσωρινός χαρακτήρας και η περιορισμένη από εδαφική άποψη ισχύς εμφανίζονται στον τίτλο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και στον τίτλο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
5. Οι άλλες εγκρίνουσες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να δεχθούν την προσωρινή έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο 4, στην επικράτειά τους. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να ενημερώσουν την αρμόδια εγκρίνουσα αρχή και την Επιτροπή εγγράφως.
6. Κατά περίπτωση, η έγκριση της Επιτροπής που αναφέρεται στην παράγραφο 3 προσδιορίζει επίσης εάν αυτή υπόκειται σε τυχόν περιορισμούς. Σε κάθε περίπτωση, η έγκριση τύπου ισχύει για τουλάχιστον 36 μήνες.
7. Εάν η Επιτροπή αποφασίσει να αρνηθεί τη χορήγηση έγκρισης, η εγκρίνουσα αρχή ειδοποιεί αμέσως τον κάτοχο της προσωρινής έγκρισης τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 3, εφόσον έχει εκδοθεί τέτοιου είδους έγκριση, ότι η προσωρινή έγκριση θα ανακληθεί έξι μήνες μετά την ημερομηνία της άρνησης της Επιτροπής.

Παρά την απόφαση της Επιτροπής να αρνηθεί τη χορήγηση έγκρισης, οι κινητήρες που κατασκευάζονται σύμφωνα με την προσωρινή έγκριση πριν από τη λήξη της ισχύος της επιτρέπεται να διατίθενται στην αγορά σε κάθε κράτος μέλος που έχει δεχθεί την προσωρινή έγκριση.
8. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 θεωρείται ότι πληρούνται μέσω της φόρτωσης των συναφών πληροφοριών στην κεντρική διοικητική πλατφόρμα της Ένωσης που αναφέρεται στο άρθρο 42. Τα έγγραφα επικοινωνίας μπορεί επίσης να έχουν τη μορφή ασφαλούς ηλεκτρονικού αρχείου.
9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων την έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].
10. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων τα εναρμονισμένα υποδείγματα για το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 4, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών ουσιαστών πληροφοριών που περιέχονται σε αυτά. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Μεταγενέστερη προσαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων

1. Όταν η Επιτροπή εγκρίνει τη χορήγηση εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 33, λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα για να προσαρμόσει τις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις στις τεχνολογικές εξελίξεις.
Όταν η εξαίρεση που εγκρίνεται βάσει των όρων του άρθρου 33 αφορά ζήτημα που προσδιορίζεται σε κανονισμό της ΟΕΕ/ΗΕ, η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση του σχετικού κανονισμού της ΟΕΕ/ΗΕ σύμφωνα με τη διαδικασία που εφαρμόζεται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958.
2. Μόλις τροποποιηθούν οι σχετικές πράξεις, αίρεται αμέσως κάθε περιορισμός που επιβάλλεται από την απόφαση της Επιτροπής με την οποία επιτρέπεται η εξαίρεση.
Εάν δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν σχετικού αιτήματος του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση, να επιτρέψει στο κράτος μέλος, με απόφαση υπό μορφή εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 54 παράγραφος 2, να επεκτείνει την έγκριση τύπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων από τους κατασκευαστές

Κατασκευαστής αποστέλλει στην εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ, εντός 45 ημερών από το τέλος κάθε ημερολογιακού έτους και αμελλητί ύστερα από κάθε ημερομηνία εφαρμογής όποτε αλλάζουν οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, και αμέσως μετά από κάθε επιπρόσθετη ημερομηνία που ενδέχεται να ορίσει η αρχή, κατάλογο που περιέχει την κλίμακα των αριθμών αναγνώρισης για κάθε τύπο κινητήρα που παρήχθη σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με την έγκριση τύπου ΕΕ από την τελευταία υποβολή στοιχείων ή από τότε που εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Σε περίπτωση που δεν προσδιορίζεται από το σύστημα κωδικοποίησης των κινητήρων, ο κατάλογος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο πρέπει να συσχετίζει τους αριθμούς αναγνώρισης με τους αντίστοιχους τύπους ή σειρές κινητήρων και με τους αριθμούς έγκρισης τύπου ΕΕ.

Ο κατάλογος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο θα αναφέρει επίσης ρητά κάθε περίπτωση όπου ο κατασκευαστής παύει να παράγει εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Ο κατασκευαστής φυλάσσει αντίγραφα των καταλόγων για ελάχιστο διάστημα 20 ετών μετά το τέλος της περιόδου ισχύος της σχετικής έγκρισης τύπου ΕΕ.

Μέτρα επαλήθευσης

1. Η εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους που χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα αναφορικά με την εν λόγω έγκριση για την επαλήθευση, κατά περίπτωση σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, των αριθμών αναγνώρισης των κινητήρων που παράγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
2. Μπορεί να διενεργείται επιπρόσθετη επαλήθευση των αριθμών αναγνώρισης σε συνδυασμό με τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής που περιγράφεται στο άρθρο 25.
3. Σχετικά με την επαλήθευση των αριθμών αναγνώρισης, ο κατασκευαστής ή οι εγκατεστημένοι στην Ένωση εντολοδόχοι του κατασκευαστή παρέχουν αμελλητί, κατόπιν αιτήματος, στην υπεύθυνη εγκρίνουσα αρχή κάθε απαραίτητη πληροφορία σχετικά με τους αγοραστές του, καθώς και τους αριθμούς αναγνώρισης των κινητήρων που έχουν δηλωθεί ότι παρήχθησαν σύμφωνα με το άρθρο 35. Στις περιπτώσεις που κινητήρες πωλούνται σε κατασκευαστή μηχανημάτων, δεν απαιτούνται περαιτέρω πληροφορίες.
4. Εφόσον ο κατασκευαστής, παρά την υποβολή αιτήματος της εγκρίνουσας αρχής, δεν είναι σε θέση να επαληθεύσει τις απαιτήσεις ως προς τη επισήμανση του κινητήρα που προσδιορίζονται στο άρθρο 31, η κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού χορηγηθείσα έγκριση για τον αντίστοιχο τύπο κινητήρα ή την αντίστοιχη σειρά κινητήρων μπορεί να ανακληθεί. Η διαδικασία πληροφόρησης πραγματοποιείται όπως περιγράφεται στο άρθρο 36 παράγραφος 4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ

ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 37

Κινητήρες που δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο

1. Εάν κινητήρες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά, η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ όταν οι ενέργειες του κατασκευαστή είναι ανεπαρκείς, ώστε να διασφαλίσει ότι οι κινητήρες που παράγονται συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά. Η εγκρίνουσα αρχή του ανωτέρω κράτους μέλους πληροφορεί τις ομολόγους των υπολοίπων κρατών μελών για τα ληφθέντα μέτρα.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι αποκλίσεις από τα ειδικά χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ ή στο πληροφοριακό τεύχος, όταν οι εν λόγω αποκλίσεις δεν έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου VI, θεωρείται ότι συνιστούν περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά.
3. Εάν μια εγκρίνουσα αρχή αποδειξει ότι κινητήρες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης τύπου που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά, μπορεί να ζητήσει από την εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε

την έγκριση τύπου ΕΕ να επαληθεύσει ότι οι κινητήρες που παράγονται εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο ή την εγκεκριμένη σειρά. Μετά την παραλαβή του σχετικού αιτήματος, η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος.

4. Οι εγκρίνουσες αρχές των κρατών μελών ενημερώνουν η μία την άλλη εντός διαστήματος ενός μηνός για τυχόν ανακλήσεις έγκρισης τύπου ΕΕ και για τους λόγους για τους οποίους ελήφθη το εν λόγω μέτρο.
5. Εάν η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ αμφισβητεί την κοινοποιηθείσα σε αυτή περίπτωση μη συμμόρφωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μεριμνούν για την επίλυση της διαφοράς. Η Επιτροπή τηρείται ενήμερη και, εφόσον απαιτείται, οργανώνει κατάλληλες διαβουλεύσεις προς επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 38

Ανάκληση των κινητήρων

1. Όταν κατασκευαστής στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ υποχρεούται, σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008, να ανακαλέσει κινητήρες που έχουν διατεθεί στην αγορά, είτε είναι τοποθετημένοι στα μηχανήματα είτε όχι, διότι παραβιάζουν σε σοβαρό βαθμό τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, ο εν λόγω κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ για τον κινητήρα.
2. Ο κατασκευαστής προτείνει στην εγκρίνουσα αρχή σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την εξουδετέρωση της σοβαρής παραβίασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εγκρίνουσα αρχή κοινοποιεί αμελλητί τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών.

Οι εγκρίνουσες αρχές εξασφαλίζουν την ουσιαστική εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων στο οικείο κράτος μέλος.
3. Εάν τα διορθωτικά μέτρα θεωρούνται ανεπαρκή ή δεν εφαρμοστούν σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα από τις αρμόδιες εγκρίνουσες αρχές, ενημερώνεται αμελλητί η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.

Η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ ενημερώνει στη συνέχεια τον κατασκευαστή. Εάν ο κατασκευαστής δεν προτείνει και δεν εφαρμόσει αποτελεσματικά διορθωτικά μέτρα, η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει κάθε απαιτούμενο προστατευτικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ. Σε περίπτωση ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ, η ενδιαφερόμενη εγκρίνουσα αρχή ενημερώνει, εντός ενός μηνός από την εν λόγω ανάκληση, τον κατασκευαστή, τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα.

Άρθρο 39

Κοινοποίηση αποφάσεων και δυνατότητες προσβολής τους

1. Όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και όλες οι αποφάσεις με τις οποίες απορρίπτεται ή ανακαλείται έγκριση τύπου ΕΕ, απαγορεύεται ή περιορίζεται η διάθεση κινητήρα στην αγορά ή απαιτείται η απόσυρση κινητήρα από την αγορά, αναφέρουν λεπτομερώς τους λόγους στους οποίους βασίζονται.
2. Οι αποφάσεις αυτές κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο ο οποίος, ταυτόχρονα, ενημερώνεται σχετικά με τις δυνατότητες προσβολής τους που τίθενται στη διάθεσή του σύμφωνα με τους ισχύοντες στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη νόμους, καθώς και σχετικά με την προθεσμία άσκησής τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 40

Αποδοχή ισοδύναμων εγκρίσεων τύπου για κινητήρες

1. Η Ένωση μπορεί να αναγνωρίσει, στο πλαίσιο πολυμερών ή διμερών συμφωνιών μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών, την ισοδυναμία μεταξύ των όρων και των διατάξεων για την έγκριση τύπου κινητήρων που θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που θεσπίζονται βάσει διεθνών κανονισμών ή κανονισμών τρίτων χωρών.
2. Εγκρίσεις τύπου και σήματα εγκρίσεων που χορηγούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ και τις τροποποιήσεις αυτών, τους οποίους έχει υπερψηφίσει η Ένωση ή στους οποίους έχει προσχωρήσει όπως προβλέπεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχείο α), αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με τις εγκρίσεις τύπου και τα σήματα έγκρισης που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Οι εγκρίσεις τύπου που χορηγούνται σύμφωνα με νομοθετικές πράξεις της Ένωσης όπως προβλέπεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχείο β) αναγνωρίζονται ως ισοδύναμες με εγκρίσεις τύπου που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 55, καθορίζοντας:
 - α) τον κατάλογο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ και των τροποποιήσεων αυτών, τους οποίους έχει υπερψηφίσει ή στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση, που θα ισχύουν για την έγκριση τύπου ΕΕ των κινητήρων και των σειρών κινητήρων που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα·
 - β) τον κατάλογο των νομοθετικών πράξεων της Ένωσης βάσει των οποίων χορηγούνται εγκρίσεις τύπου.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 41

Πληροφορίες που προορίζονται για τους ΚΠΕ και τους τελικούς χρήστες

1. Ένας κατασκευαστής δεν μπορεί να παρέχει σε ΚΠΕ ή τελικούς χρήστες τεχνικές πληροφορίες σχετικές με τα ειδικά χαρακτηριστικά που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό τα οποία αποκλίνουν από τα ειδικά χαρακτηριστικά που έχουν εγκριθεί από την εγκρίνουσα αρχή.
2. Ο κατασκευαστής παρέχει στους ΚΠΕ κάθε συναφή πληροφορία, καθώς και τις οδηγίες που είναι αναγκαίες για την ορθή τοποθέτηση του κινητήρα στο μηχανήμα, συμπεριλαμβανομένης περιγραφής τυχόν ειδικών όρων ή περιορισμών που συνδέονται με την τοποθέτηση ή τη χρήση του κινητήρα.
3. Οι κατασκευαστές διαθέτουν στους ΚΠΕ κάθε συναφή πληροφορία και κάθε αναγκαία οδηγία που προορίζεται για τον τελικό χρήστη, περιγράφοντας ειδικότερα κάθε ειδικό όρο ή περιορισμό που συνδέεται με τη χρήση ενός κινητήρα.
4. Παρά τις απαιτήσεις της παραγράφου 3, οι κατασκευαστές διαθέτουν στους ΚΠΕ την τιμή των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που προσδιορίστηκε κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ και αναθέτουν στους ΚΠΕ να κοινοποιήσουν την πληροφορία αυτή στον τελικό χρήστη του μηχανήματος στο οποίο προορίζεται να τοποθετηθεί ο κινητήρας.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55, στις οποίες καθορίζονται οι λεπτομέρειες των πληροφοριών και των οδηγιών που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 42

Κεντρική διοικητική πλατφόρμα και βάση δεδομένων της Ένωσης

1. Η Επιτροπή δημιουργεί κεντρική διοικητική ψηφιακή πλατφόρμα της Ένωσης για την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών που σχετίζονται με τις εγκρίσεις τύπου της ΕΕ σε ηλεκτρονική μορφή. Η πλατφόρμα χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των εγκρινουσών αρχών ή μεταξύ των εγκρινουσών αρχών και της Επιτροπής, η οποία πραγματοποιείται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.
2. Η κεντρική διοικητική ψηφιακή πλατφόρμα της Ένωσης περιλαμβάνει επίσης βάση δεδομένων στην οποία συγκεντρώνονται και μέσω της οποίας καθίστανται διαθέσιμες στις εγκρίνουσες αρχές και στην Επιτροπή όλες οι πληροφορίες που είναι συναφείς με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η βάση δεδομένων συνδέει τις εθνικές βάσεις δεδομένων με την κεντρική βάση δεδομένων της Ένωσης, ανάλογα με τα συμφωνηθέντα με τα συγκεκριμένα κράτη μέλη.
3. Σε συνέχεια της εφαρμογής των παραγράφων 1 και 2, η Επιτροπή επεκτείνει την κεντρική διοικητική ψηφιακή πλατφόρμα της Ένωσης προσθέτοντας σε αυτή ενότητες που παρέχουν τη δυνατότητα για:
 - α) την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό μεταξύ των κατασκευαστών, των τεχνικών υπηρεσιών, των εγκρινουσών αρχών και της Επιτροπής·

- β) τη δημόσια πρόσβαση σε ορισμένες πληροφορίες και δεδομένα που συνδέονται με τα αποτελέσματα των εγκρίσεων τύπου και των δοκιμών συμμόρφωσης εν χρήσει.
4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει μέσω εκτελεστικών πράξεων τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και διαδικασίες που είναι αναγκαίες για τη δημιουργία της κεντρικής διοικητικής πλατφόρμας και της βάσης δεδομένων της Ένωσης που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 54 παράγραφος 2 έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΠ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 43

Απαιτήσεις που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες

1. Οι ορίζουσες εγκρίνουσες αρχές διασφαλίζουν ότι πριν από τον ορισμό τεχνικής υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 45, η εν λόγω τεχνική υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 9 του παρόντος άρθρου.
2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 1, η τεχνική υπηρεσία συγκροτείται βάσει της εθνικής νομοθεσίας κράτους μέλους και είναι νομικό πρόσωπο.
3. Η τεχνική υπηρεσία αποτελεί οργανισμό ανεξάρτητο όσον αφορά τη διαδικασία σχεδιασμού, κατασκευής, προμήθειας ή συντήρησης του κινητήρα που αξιολογεί.
Οργανισμός που ανήκει σε επιχειρηματική ένωση ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπεί επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των κινητήρων που αξιολογεί, δοκιμάζει ή επιθεωρεί μπορεί, εφόσον αποδειχθεί η ανεξαρτησία του και η απουσία τυχόν σύγκρουσης συμφερόντων, να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου.
4. Η τεχνική υπηρεσία, η ανώτερη διοίκηση αυτής ή το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1, δεν μπορούν να είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής ή ο συντηρητής των κινητήρων τους οποίους αξιολογούν ούτε να εκπροσωπούν μέρη που συμμετέχουν σε αυτές τις δραστηριότητες. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση των αξιολογηθέντων κινητήρων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία της τεχνικής υπηρεσίας ή τη χρήση των εν λόγω κινητήρων για ιδιωτικούς σκοπούς.
Η τεχνική υπηρεσία εξασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των υπεργολάβων της δεν επηρεάζουν την εχεμύθεια, την αντικειμενικότητα ή την αμεροληψία των κατηγοριών δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί.
5. Η τεχνική υπηρεσία και το προσωπικό της διενεργούν τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί με τον μεγαλύτερο βαθμό επαγγελματικής ακεραιότητας και την απαιτούμενη τεχνική ικανότητα στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση ή δέλεαρ, ιδίως οικονομικής φύσης, που ενδέχεται να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τους, ιδιαίτερα πίεση ή δέλεαρ που προέρχεται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων αυτών.
6. Η τεχνική υπηρεσία αποδεικνύει ότι είναι σε θέση να διενεργεί όλες τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1, καταδεικνύοντας σε βαθμό που ικανοποιεί την αντίστοιχη ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή ότι διαθέτει τα εξής:

- α) προσωπικό με κατάλληλες δεξιότητες, ειδικές τεχνικές γνώσεις και επαγγελματική κατάρτιση καθώς και επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων·
- β) περιγραφές των διαδικασιών σχετικά με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, γεγονός που εξασφαλίζει τη διαφάνεια και τη δυνατότητα αναπαραγωγής των διαδικασιών αυτών·
- γ) διαδικασίες για την εκτέλεση δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, οι οποίες λαμβάνουν δεόντως υπόψη τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του συγκεκριμένου κινητήρα, καθώς και κατά πόσον ο κινητήρας κατασκευάζεται μαζικά ή σε σειρά· και
- δ) τα απαραίτητα μέσα για την κατάλληλη εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, καθώς και ότι έχει πρόσβαση σε κάθε αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

Επιπλέον, καταδεικνύει στην ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή τη συμμόρφωσή της με τα πρότυπα που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 46 τα οποία είναι σχετικά με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί.

7. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των τεχνικών υπηρεσιών, της ανώτατης διοίκησης αυτών, καθώς και του προσωπικού αξιολόγησης. Δεν συμμετέχουν σε καμία δραστηριότητα που μπορεί να έρχεται σε σύγκρουση με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν οριστεί.
8. Οι τεχνικές υπηρεσίες συνάπτουν ασφάλεια αστικής ευθύνης σχετικά με τις δραστηριότητές τους, εκτός εάν την ευθύνη αναλαμβάνει το κράτος μέλος σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή εάν το ίδιο το κράτος μέλος είναι απευθείας υπεύθυνο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.
9. Το προσωπικό της τεχνικής υπηρεσίας εφαρμόζει επαγγελματικό απόρρητο όσον αφορά το σύνολο των στοιχείων που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού ή κάθε εκτελεστικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας, πλην των στοιχείων που αφορούν την ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή ή τυχόν άλλες αρχές σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ενωσιακής ή εθνικής νομοθεσίας. Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας προστατεύονται.

Άρθρο 44

Θυγατρικές και υπεργολάβοι των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες μπορούν να αναθέτουν σε υπεργολάβο ορισμένες από τις δραστηριότητες για τις οποίες έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1 ή σε θυγατρική, μόνον με τη σύμφωνη γνώμη της αντίστοιχης ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής.
2. Όταν η τεχνική υπηρεσία αναθέτει σε υπεργολάβο ειδικά καθήκοντα που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί ή προσφεύγει σε θυγατρική, εξασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 43 και ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή.

3. Οι τεχνικές υπηρεσίες αναλαμβάνουν πλήρη ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές τους, όπου και αν βρίσκεται η έδρα τους.
4. Οι τεχνικές υπηρεσίες θέτουν στη διάθεση της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και των καθηκόντων που εκτελούν.

Άρθρο 45

Ορισμός τεχνικών υπηρεσιών

1. Ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων τους, οι τεχνικές υπηρεσίες ορίζονται για τη διενέργεια μίας ή περισσότερων από τις εξής κατηγορίες δραστηριοτήτων:
 - α) κατηγορία Α: τεχνικές υπηρεσίες που πραγματοποιούν στις εγκαταστάσεις τους τις δοκιμές που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό·
 - β) κατηγορία Β: τεχνικές υπηρεσίες που εποπτεύουν τις δοκιμές που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό όταν οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή ή στις εγκαταστάσεις τρίτου·
 - γ) κατηγορία Γ: τεχνικές υπηρεσίες που αξιολογούν και παρακολουθούν τακτικά τις διαδικασίες του κατασκευαστή για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής·
 - δ) κατηγορία Δ: τεχνικές υπηρεσίες που εποπτεύουν ή διενεργούν δοκιμές ή επιθεωρήσεις στο πλαίσιο της εποπτείας της συμμόρφωσης της παραγωγής.
2. Μια εγκρίνουσα αρχή μπορεί να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία για τη διενέργεια μίας ή περισσότερων από τις δραστηριότητες που περιγράφονται στην παράγραφο 1.
3. Τεχνικές υπηρεσίες τρίτης χώρας, διαφορετικές από αυτές που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 45, μπορούν να κοινοποιούνται για τους σκοπούς του άρθρου 49, αλλά μόνον εφόσον μια τέτοια αποδοχή τεχνικών υπηρεσιών προβλέπεται από διμερή συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας. Η διάταξη αυτή δεν απαγορεύει σε μια τεχνική υπηρεσία που έχει συγκροτηθεί βάσει της εθνικής νομοθεσίας κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 43 παράγραφος 2 να εγκαθιστά θυγατρικές σε τρίτες χώρες, εφόσον οι εν λόγω θυγατρικές είναι υπό την άμεση διαχείριση και τον έλεγχο της οριζόμενης τεχνικής υπηρεσίας.

Άρθρο 46

Διαπιστευμένες εσωτερικές τεχνικές υπηρεσίες του κατασκευαστή

1. Διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία κατασκευαστή μπορεί να οριστεί μόνον για τις δραστηριότητες της κατηγορίας Α σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις για τις οποίες επιτρέπονται αυτόματοι έλεγχοι με κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η εν λόγω τεχνική υπηρεσία αποτελεί χωριστό και διακριτό τμήμα της επιχείρησης και δεν συμμετέχει στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια ή τη συντήρηση των κινητήρων που αξιολογεί.
2. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) εκτός από τον ορισμό από την εγκρίνουσα αρχή ενός κράτους μέλους, έχει λάβει διαπίστευση από εθνικό φορέα διαπίστευσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και σύμφωνα με τα πρότυπα και τη διαδικασία που αναφέρονται στο άρθρο 47 του παρόντος κανονισμού·

- β) η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία και το προσωπικό της έχουν αναγνωρίσιμη οργανωτική δομή και διαθέτουν μεθόδους αναφοράς εντός της επιχείρησης στην οποία ανήκουν που διασφαλίζουν την αμεροληψία τους και την αποδεικνύουν στον αρμόδιο εθνικό φορέα διαπίστευσης·
 - γ) ούτε η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία ούτε το προσωπικό της συμμετέχουν σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που θα μπορούσε να συγκρούεται με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχουν οριστεί·
 - δ) η διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία παρέχει τις υπηρεσίες της αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκει.
3. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία δεν είναι απαραίτητο να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή για τους σκοπούς του άρθρου 49, αλλά παρέχεται ενημέρωση σχετικά με τη διαπίστευσή της στην ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή ύστερα από αίτημα της τελευταίας, είτε από την επιχείρηση στην οποία ανήκει ή από τον εθνικό φορέα διαπίστευσης.
 4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων για τις οποίες επιτρέπεται η διενέργεια αυτόματων ελέγχων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις [31 Δεκεμβρίου 2016].

Άρθρο 47

Διαδικασίες για τα πρότυπα επιδόσεων και την αξιολόγηση τεχνικών υπηρεσιών

Για να διασφαλιστεί ότι οι τεχνικές υπηρεσίες διαθέτουν το ίδιο υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 όσον αφορά τα πρότυπα με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται οι τεχνικές υπηρεσίες, τη διαδικασία αξιολόγησής τους σύμφωνα με το άρθρο 48 και τη διαπίστευσή τους σύμφωνα με το άρθρο 46.

Άρθρο 48

Αξιολόγηση των δεξιοτήτων των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή καταρτίζει έκθεση αξιολόγησης που αποδεικνύει ότι η υποψήφια τεχνική υπηρεσία έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η έκθεση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει πιστοποιητικό διαπίστευσης που εκδίδεται από φορέα διαπίστευσης.
2. Η αξιολόγηση στην οποία βασίζεται η έκθεση της παραγράφου 1 διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 55. Η έκθεση αξιολόγησης εξετάζεται τουλάχιστον κάθε τρία έτη.
3. Η έκθεση αξιολόγησης κοινοποιείται στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος. Σε τέτοιες περιπτώσεις και όταν η αξιολόγηση δεν βασίζεται σε πιστοποιητικό διαπίστευσης που έχει εκδοθεί από εθνικό φορέα διαπίστευσης το οποίο πιστοποιεί ότι η τεχνική υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, η ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή τεκμηριωμένα στοιχεία που αποδεικνύουν την ικανότητα της τεχνικής υπηρεσίας και τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι η τεχνική υπηρεσία παρακολουθείται τακτικά από την ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή και πληροί

τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Εγκρίνουσα αρχή που πρόκειται να οριστεί ως τεχνική υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 2 τεκμηριώνει τη συμμόρφωσή της με αξιολόγηση την οποία πραγματοποιούν ελεγκτές ανεξάρτητοι από την αξιολογούμενη δραστηριότητα. Οι ελεγκτές αυτοί μπορούν να προέρχονται από τον ίδιο οργανισμό, αρκεί να υπάγονται σε χωριστή διοίκηση από το προσωπικό που εκτελεί την αξιολογούμενη δραστηριότητα.
5. Μια διαπιστευμένη εσωτερική τεχνική υπηρεσία συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 49

Διαδικασίες κοινοποίησης

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την επωνυμία, τη διεύθυνση, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής διεύθυνσης, το ονοματεπώνυμο των αρμοδίων και την κατηγορία δραστηριοτήτων κάθε τεχνικής υπηρεσίας την οποία έχουν ορίσει, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση των ορισμών αυτών.
2. Μια τεχνική υπηρεσία μπορεί να διεξάγει τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1 εξ ονόματος της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής που είναι υπεύθυνη για την έγκριση τύπου ΕΕ μόνον εάν έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.
3. Η ίδια τεχνική υπηρεσία επιτρέπεται να ορίζεται από περισσότερες από μία ορίζουσες εγκρίνουσες αρχές και να κοινοποιείται από τα κράτη μέλη που αντιστοιχούν σε αυτές τις ορίζουσες εγκρίνουσες αρχές, ανεξάρτητα από την κατηγορία ή τις κατηγορίες δραστηριοτήτων που πρόκειται να διεξάγει σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 1.
4. Η Επιτροπή ενημερώνεται για κάθε μεταγενέστερη αλλαγή του ορισμού.
5. Όταν συγκεκριμένος οργανισμός ή αρμόδιος φορέας ο οποίος εκτελεί δραστηριότητα που δεν περιλαμβάνεται στις δραστηριότητες που περιγράφονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1 πρέπει να οριστεί κατ' εφαρμογή κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η κοινοποίηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
6. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των τεχνικών υπηρεσιών που κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 50

Αλλαγές των ορισμών

1. Όταν μια ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ή ενημερωθεί ότι μια τεχνική υπηρεσία που έχει οριστεί από αυτήν δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή ότι δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, η ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί τον ορισμό κατά περίπτωση, ανάλογα με τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ή της μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Το κράτος μέλος που έχει κοινοποιήσει την εν λόγω τεχνική υπηρεσία ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή

τροποποιεί αντίστοιχα τις δημοσιευθείσες πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 49 παράγραφος 6.

2. Στην περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης του ορισμού ή εάν η τεχνική υπηρεσία διακόψει τη δραστηριότητά της, η ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι άλλη τεχνική υπηρεσία αναλαμβάνει την επεξεργασία των φακέλων της εν λόγω τεχνικής υπηρεσίας ή ότι οι φάκελοι παραμένουν στη διάθεση της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής ή των αρχών εποπτείας της αγοράς κατόπιν αιτήματός τους.

Άρθρο 51

Αμφισβήτηση της επάρκειας των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η Επιτροπή διερευνά κάθε περίπτωση για την οποία διατηρεί η ίδια αμφιβολίες ή για την οποία εφιστάται η προσοχή της σε αμφιβολίες σχετικά με την επάρκεια τεχνικής υπηρεσίας ή την αδιάλειπτη εκπλήρωση εκ μέρους της εν λόγω υπηρεσίας των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.
2. Το κράτος μέλος της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής παρέχει στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση του ορισμού ή της διατήρησης του ορισμού της οικείας τεχνικής υπηρεσίας.
3. Η Επιτροπή διασφαλίζει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα όλων των ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει στο πλαίσιο των ερευνών αυτών.
4. Στην περίπτωση που η Επιτροπή βεβαιωθεί ότι η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί ή δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για τον ορισμό της, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής, με σκοπό τη λήψη, σε συνεργασία με το εν λόγω κράτος μέλος, των απαραίτητων διορθωτικών μέτρων και ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει αυτά τα διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης του ορισμού εάν κρίνεται αναγκαία.

Άρθρο 52

Λειτουργικές υποχρεώσεις των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες διενεργούν τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί εξ ονόματος της εγκρίνουσας αρχής και σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης και δοκιμών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Οι τεχνικές υπηρεσίες εποπτεύουν ή διενεργούν οι ίδιες τις δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση ή τις επιθεωρήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή κατ' εξουσιοδότηση πράξη αυτού, εκτός εάν προβλέπονται ρητά εναλλακτικές διαδικασίες. Οι τεχνικές υπηρεσίες δεν διενεργούν δοκιμές, αξιολογήσεις ή επιθεωρήσεις για τις οποίες δεν έχουν οριστεί δεόντως από την αντίστοιχη εγκρίνουσα αρχή.

2. Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικές υπηρεσίες:
 - α) επιτρέπουν στην αντίστοιχη ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή να παρακολουθεί δεόντως την τεχνική υπηρεσία κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης της συμμόρφωσης, και
 - β) με την επιφύλαξη του άρθρου 43 παράγραφος 9 και του άρθρου 53, παρέχουν στην αντίστοιχη εγκρίνουσα αρχή οποιοσδήποτε πληροφορίες μπορεί να

ζητηθούν σχετικά με κατηγορίες δραστηριοτήτων τους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

3. Όταν η τεχνική υπηρεσία διαπιστώσει ότι ο κατασκευαστής δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή, με σκοπό η τελευταία να απαιτήσει από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα και στη συνέχεια να μην εκδώσει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ εκτός εάν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που ικανοποιούν την εγκρίνουσα αρχή.
4. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης της παράγωγης ύστερα από την έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, η τεχνική υπηρεσία ενεργώντας εξ ονόματος της ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής διαπιστώσει ότι ένας κινητήρας δεν συμμορφώνεται πλέον με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή. Η εγκρίνουσα αρχή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα όπως αναφέρεται στο άρθρο 25.

Άρθρο 53

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες ενημερώνουν την αντίστοιχη ορίζουσα εγκρίνουσα αρχή σχετικά με τα εξής:
 - α) κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης που διαπιστώνεται η οποία ενδέχεται να συνεπάγεται άρνηση χορήγησης, περιορισμό, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ·
 - β) κάθε περίπτωση που επηρεάζει το πεδίο ή τους όρους του ορισμού τους·
 - γ) κάθε αίτημα ενημέρωσης που έχουν λάβει από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητές τους.
2. Κατόπιν αιτήματος της αντίστοιχης ορίζουσας εγκρίνουσας αρχής, οι τεχνικές υπηρεσίες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες εντός του πεδίου του ορισμού τους και κάθε άλλη δραστηριότητα που εκτελούν, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών δραστηριοτήτων και της υπεργολαβίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 54

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από την «Τεχνική Επιτροπή – Μηχανοκίνητα Οχήματα» (TEMO) που θεσπίστηκε από το άρθρο 40 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άσκηση της ανάθεσης εξουσιών

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 3, στο άρθρο 17 παράγραφος 5, στο άρθρο 18 παράγραφος 2, στο άρθρο 23 παράγραφος 11, στο άρθρο 24 παράγραφος 4, στο άρθρο 25 παράγραφος 6, στο άρθρο 31 παράγραφος 5, στο άρθρο 32 παράγραφος 5, στο άρθρο 40 παράγραφος 4, στο άρθρο 41 παράγραφος 5, στο άρθρο 46 παράγραφος 4 και στο άρθρο 47 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την [εισάγετε ημερομηνία: έναρξη ισχύος].
3. Η ανάθεση εξουσιών που αναφέρεται στο άρθρο 3, στο άρθρο 17 παράγραφος 5, το άρθρο 18 παράγραφος 2, το άρθρο 23 παράγραφος 11, το άρθρο 24 παράγραφος 4, το άρθρο 25 παράγραφος 6, το άρθρο 31 παράγραφος 5, το άρθρο 32 παράγραφος 5, το άρθρο 40 παράγραφος 4, το άρθρο 41 παράγραφος 5, το άρθρο 46 παράγραφος 4 και το άρθρο 47 μπορεί να ανακληθεί οποιαδήποτε στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση εξουσιών που καθορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η ανάκληση παράγει αποτελέσματα από την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την ισχύ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που έχουν ήδη τεθεί σε ισχύ.
4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Οιαδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξη εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 3, του άρθρου 17 παράγραφος 5, του άρθρου 18 παράγραφος 2, του άρθρου 23 παράγραφος 11, του άρθρου 24 παράγραφος 4, του άρθρου 25 παράγραφος 6, του άρθρου 31 παράγραφος 5, του άρθρου 32 παράγραφος 5, του άρθρου 40 παράγραφος 4, του άρθρου 41 παράγραφος 5, του άρθρου 46 παράγραφος 4 και του άρθρου 47 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντισταχθεί σε αυτή ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντίρρηση. Η εν λόγω περίοδος παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κυρώσεις για την παράβαση του παρόντος κανονισμού από οικονομικούς φορείς ή ΚΠΕ. Λαμβάνουν δε όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή έως [εισάγετε ημερομηνία: 2 έτη από την έναρξη ισχύος] και την ενημερώνουν αμέσως για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.
2. Οι κατηγορίες παραβάσεων που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν τα εξής:
 - α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων, ιδίως κατά τις διαδικασίες έγκρισης, τις διαδικασίες που οδηγούν σε ανάκληση ή τις διαδικασίες που συνδέονται με εξαιρέσεις·
 - β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών για την έγκριση τύπου ΕΕ ή τη συμμόρφωση εν χρήσει·
 - γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση, την άρνηση χορήγησης ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου ΕΕ·
 - δ) τη χρήση στρατηγικών αναστολής·
 - ε) την άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες·
 - στ) τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή την παραποίηση εγγράφων ή σημάτων με την πρόθεση αυτή·
 - ζ) τη διάθεση στην αγορά μεταβατικών κινητήρων και μηχανημάτων στα οποία είναι τοποθετημένοι οι εν λόγω κινητήρες κατά παράβαση των διατάξεων που προβλέπουν εξαιρέσεις·
 - η) την παράβαση των περιορισμών ως προς τη χρήση των κινητήρων που ορίζονται στο άρθρο 4·
 - θ) την τροποποίηση κινητήρα κατά τρόπο που αυτός να μη συμμορφώνεται πλέον με τις προδιαγραφές της έγκρισης τύπου του·
 - ι) την τοποθέτηση κινητήρα σε μηχανήμα που προορίζεται για χρήση άλλη από την αποκλειστική χρήση που προβλέπεται στο άρθρο 4·
 - ια) τη διάθεση στην αγορά κινητήρα δυνάμει του άρθρου 32 παράγραφος 4 για χρήση σε εφαρμογή άλλη από εκείνη που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο.

Μεταβατικές διατάξεις

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, ο παρών κανονισμός δεν ακυρώνει, πριν από τις ημερομηνίες διάθεσης στην αγορά των κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III, καμία έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Οι εγκρίνουσες αρχές μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία που ισχύει κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού έως τις υποχρεωτικές ημερομηνίες για την έγκριση τύπου ΕΕ των κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III.
3. Κατά παρέκκλιση από τον παρόντα κανονισμό, κινητήρες που έχουν λάβει ήδη έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τη συναφή νομοθεσία που ισχύει κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, ή πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν οριστεί από την κεντρική επιτροπή ναυσιπλοΐας του Ρήνου (CCNR) και έχουν εγκριθεί ως «CCNR στάδιο II», στο πλαίσιο της σύμβασης του Mannheim για τη ναυσιπλοΐα του Ρήνου, μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά έως τις ημερομηνίες που προβλέπονται για τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III.

Στην περίπτωση αυτή οι εθνικές αρχές δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο.

4. Κινητήρες που δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο έγκρισης τύπου σε επίπεδο Ένωσης κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά βάσει των ισχυόντων εθνικών κανόνων, εφόσον υπάρχουν, έως τις ημερομηνίες διάθεσης στην αγορά των κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III.
5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 3 και του άρθρου 17 παράγραφος 2, οι μεταβατικοί κινητήρες και, κατά περίπτωση, τα μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένοι αυτοί οι μεταβατικοί κινητήρες μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου υπό τον όρο ότι το μηχανήμα στο οποίο είναι τοποθετημένος ο μεταβατικός κινητήρας διαθέτει ημερομηνία παραγωγής που προηγείται κατά τουλάχιστον ένα έτος από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

Για τους κινητήρες της κατηγορίας NRE, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την παράταση της μεταβατικής περιόδου και της 12μηνιαίας περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο κατά 12 επιπλέον μήνες για τους ΚΠΕ με συνολική ετήσια παραγωγή μικρότερη από 50 μονάδες μη οδικών κινητών μηχανημάτων εξοπλισμένων με κινητήρες καύσης. Για τους σκοπούς του υπολογισμού της συνολικής ετήσιας παραγωγής που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο, όλοι οι ΚΠΕ υπό τον έλεγχο του ίδιου φυσικού ή νομικού προσώπου θεωρούνται ενιαίος ΚΠΕ.

6. Βάσει των διατάξεων που προβλέπονται στην παράγραφο 5, οι μεταβατικοί κινητήρες που συμμορφώνονται με τους τύπους ή τις σειρές κινητήρων η έγκριση τύπου ΕΕ των οποίων δεν ισχύει πλέον δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχείο α), μπορούν να διατεθούν στην αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω μεταβατικοί κινητήρες:

- α) καλύπτονταν από έγκυρη έγκριση τύπου ΕΕ κατά τον χρόνο της παραγωγής τους και δεν είχαν διατεθεί στην αγορά πριν από τη λήξη της εν λόγω έγκρισης τύπου ΕΕ, ή
 - β) δεν ρυθμίζονταν σε επίπεδο Ένωσης κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
7. Η παράγραφος 6 ισχύει αποκλειστικά για διάστημα
- α) 18 μηνών από την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά κινητήρων που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, στην περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 πρώτο εδάφιο·
 - β) 30 μηνών από την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά κινητήρων που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ, στην περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 δεύτερο εδάφιο.
8. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι μεταβατικοί κινητήρες φέρουν επισήμανση που αναγράφει την ημερομηνία παραγωγής του κινητήρα. Η πληροφορία αυτή μπορεί να επικολλάται ή να σημαίνεται στην υποχρεωτική από τον νόμο πλακέτα του κινητήρα.

Άρθρο 58

Υποβολή έκθεσης

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021 τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών έγκρισης τύπου ΕΕ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Με βάση τις παρασχεθείσες βάσει της παραγράφου 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.

Άρθρο 59

Επανεξέταση

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τα εξής:
 - α) την αξιολόγηση του δυναμικού περαιτέρω εκπομπών ρύπων βάσει των διαθέσιμων τεχνολογιών και της ανάλυσης κόστους/οφέλους·
 - β) τον προσδιορισμό των δυνητικά σημαντικών τύπων ρύπων που δεν εμπίπτουν επί του παρόντος στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
2. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2025 η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τα εξής:
 - α) τη χρήση των ρητρών εξαίρεσης που προβλέπονται στο άρθρο 32 παράγραφοι 3 και 4·
 - β) την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών εκπομπών που ορίζονται στο άρθρο 18 και τα συμπεράσματα που εξάγονται από αυτές.
3. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 βασίζονται σε διαβούλευση με τους συναφείς ενδιαφερόμενους φορείς και λαμβάνουν υπόψη τα ισχύοντα

σχετικά ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα. Συνοδεύονται, κατά περίπτωση, από νομοθετικές προτάσεις.

Άρθρο 60

Κατάργηση

Με την επιφύλαξη του άρθρου 57 παράγραφοι 1 έως 4, η οδηγία 97/68/EK καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2017.

Άρθρο 61

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2017.

Από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι εθνικές αρχές δεν απορρίπτουν το αίτημα κατασκευαστή για χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ για νέο τύπο κινητήρα ή νέα σειρά κινητήρων και δεν απαγορεύουν τη διάθεσή τους στην αγορά όταν ο εν λόγω κινητήρας ή η σειρά κινητήρων συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα κεφάλαια II, III, IV και IV.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος