



Bruxelas, 25.9.2014
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de
combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Contexto geral**

As máquinas móveis não rodoviárias (NRMM - *Non-road mobile machinery*) abrangem uma grande variedade de motores de combustão instalados em máquinas, que vão de pequenos equipamentos portáteis, máquinas de construção e grupos eletrogéneos a automotoras, locomotivas e embarcações de navegação interior. Estes motores contribuem significativamente para a poluição atmosférica e são responsáveis por cerca de 15 % das emissões de óxido de azoto (NOx) e de 5 % das emissões de partículas na UE.

Os limites das emissões para esses motores constam atualmente da Diretiva 97/68/CE. Embora esta diretiva tenha sido várias vezes alterada, diversas avaliações técnicas chegaram à conclusão de que a legislação, na sua forma atual, apresenta lacunas. O âmbito de aplicação é demasiado restrito, uma vez que exclui algumas categorias de motores. Foram introduzidas novas fases de emissões pela última vez em 2004, quando a diretiva foi alterada, e essas fases já não refletem o atual estado da tecnologia. Além disso, existe um desfazamento entre os limites de emissão respeitantes a certas categorias de motores.

Por último, existem provas conclusivas recentes dos efeitos prejudiciais para a saúde provocados por emissões de escape de motores a diesel e, em especial, por partículas (isto é, fuligem de diesel). Uma das principais conclusões é que a dimensão das partículas desempenha um papel crucial nos efeitos observados sobre a saúde. Este problema só pode ser resolvido com valores-limite que se baseiem numa contagem do número de partículas (ou seja, um limite do NP). Por conseguinte, e em sintonia com a evolução no setor rodoviário, a introdução de uma nova fase de emissões (fase V), que visaria não só os limites da massa de partículas mas também os limites do número de partículas, afigura-se adequada para as principais categorias de motores.

- **Justificação e objetivos da proposta**

A proposta visa proteger a saúde humana e o ambiente e garantir o bom funcionamento do mercado interno dos motores instalados em NRMM. Procura também abordar os aspetos ligados à competitividade e à conformidade.

Em consonância com a política da UE em matéria de qualidade do ar, o objetivo consiste em reduzir progressivamente as emissões provenientes de motores novos que estejam a ser colocados no mercado e, assim, substituir progressivamente os motores antigos, mais poluentes. Espera-se que desta iniciativa resulte uma redução global muito significativa das emissões, embora a redução por categoria de motor varie em função do grau de rigor dos atuais requisitos específicos.

Espera-se ainda que a proposta alivie a pressão exercida sobre os Estados-Membros no sentido de tomarem novas medidas regulamentares suscetíveis de prejudicar o mercado interno. Por último, a proposta visa suprimir os obstáculos ao comércio externo, mediante a introdução de regras harmonizadas e a redução dos entraves regulamentares resultantes de diferentes requisitos em matéria de emissões. Visa, em especial, uma maior aproximação entre os requisitos da UE e os dos EUA.

Por último, a proposta contribui para a competitividade da indústria europeia, ao simplificar a atual legislação em matéria de homologação, aumentar a transparência e aliviar os encargos administrativos.

• **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Os requisitos em vigor em matéria de emissões aplicáveis aos motores NRMM são regulados pela Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias (JO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

O projeto de proposta e as respetivas medidas de execução e atos delegados vão retomar e melhorar os requisitos em vigor estabelecidos no ato acima referido, na sequência de uma avaliação técnica que concluiu pela existência de um número substancial de lacunas. Em comparação com o ato em vigor, a proposta de regulamento irá:

- introduzir novos limites de emissão que reflitam o progresso tecnológico e as políticas da UE no setor rodoviário, com vista a alcançar os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar;
- alargar o âmbito de aplicação, tendo em vista melhorar a harmonização do mercado (da UE e internacional) e minimizar o risco de distorções do mercado;
- introduzir medidas destinadas a simplificar os procedimentos administrativos e a melhorar a aplicação da legislação, incluindo condições para uma melhor fiscalização do mercado.

• **Coerência com outras políticas e com os objetivos da União**

A iniciativa em apreço tem por objetivo melhorar a proteção do ambiente através da atualização dos limites de emissão existentes e do alargamento do seu âmbito de aplicação, sempre que apropriado. Ao mesmo tempo, visa assegurar o bom funcionamento do mercado único, eliminando simultaneamente os encargos desnecessários para as empresas que operam nesse mercado e a nível internacional. É, pois, inteiramente coerente com a Estratégia Europa 2020 e está em sintonia total com a estratégia de desenvolvimento sustentável da UE.

Neste contexto, a iniciativa em apreço coaduna-se com as políticas e os objetivos mais específicos seguintes:

- o 6.º programa de ação em matéria de ambiente¹, que se propunha atingir «níveis de qualidade do ar que não impliquem efeitos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente»,
- a estratégia temática sobre a poluição atmosférica², que proporciona um quadro político abrangente da UE para reduzir o impacto negativo da poluição atmosférica na saúde humana e no ambiente para o período até 2020,
- a Diretiva 2001/81/CE, relativa ao estabelecimento de valores-limite nacionais, que estabelece limites juridicamente vinculativos para as emissões totais admissíveis a nível dos Estados-Membros para diversos

¹ Decisão n.º 1600/2002/CE de 22 de julho de 2002.

² COM(2005) 446 de 21 de setembro de 2005.

poluentes atmosféricos. De acordo com os dados oficiais notificados ao abrigo da diretiva, 12 Estados-Membros excederam esses limites em 2010 e, apesar de se terem registado alguns progressos, é provável que os problemas subsistam,

- a Diretiva 2008/50/CE, relativa à qualidade do ar ambiente, que fixa limites juridicamente vinculativos para as concentrações de importantes poluentes atmosféricos, como partículas e dióxido de azoto, no ar exterior,
- o Livro Branco de 2011 sobre os Transportes³, em especial no que diz respeito ao transporte fluvial e ferroviário menos poluente.

A existência de requisitos mais rigorosos para os motores de combustão em NRMM iria contribuir de forma positiva para os objetivos de todas as políticas acima mencionadas.

Por último, a proposta também se coaduna com a atualização das ações da política industrial de 2012⁴ e poderia dar um contributo importante para a harmonização técnica no contexto das negociações comerciais entre a UE e os EUA (TTIP).

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais setores visados e perfil geral dos consultados

Ao elaborar a sua proposta, a Comissão consultou as partes interessadas por diversos meios:

- Foi levada a efeito uma consulta pública aberta pela Internet, que cobriu todos os aspetos da proposta. Receberam-se respostas das autoridades nacionais e regionais dos Estados-Membros da União Europeia (ministérios, agências), de associações profissionais, empresas, organizações não-governamentais e parceiros sociais.
- Em 14 de fevereiro de 2013, organizou-se em Bruxelas uma audição das partes interessadas que acompanhou a consulta pública aberta pela Internet e na qual participaram cerca de 80 pessoas.
- No contexto de diversos estudos de avaliação de impacto efetuados por consultores externos, no passado, as partes interessadas foram convidadas a contribuir com os seus comentários.
- A proposta foi discutida em várias reuniões do Grupo de Trabalho da Comissão sobre emissões dos motores das máquinas móveis não rodoviárias (GEME), que reúne representantes do setor, das ONG, dos Estados-Membros e da Comissão.

Síntese das respostas recebidas e da forma como foram tidas em conta

Iniciou-se uma consulta pública aberta em 15 de janeiro de 2013 que foi encerrada em 8 de abril de 2013 (com uma duração de 12 semanas). Para o efeito, criou-se uma página Web específica para a consulta⁵, e os serviços da Comissão prepararam um documento de consulta de 15 páginas, onde se descreviam as questões principais, os

³ COM(2011) 144 de 28 de março de 2011.

⁴ COM(2012) 582 de 10 de outubro de 2012.

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

resultados de estudos e as potenciais linhas de atuação. Receberam-se no total 69 respostas.

Inclui-se uma análise pormenorizada dos resultados no anexo II do relatório de avaliação de impacto, podendo as respostas individuais ser consultadas na página Web da consulta.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

A proposta requeria a avaliação de diferentes opções políticas assim como os impactos económico, social e ambiental a ela associados.

Metodologia utilizada

A Comissão realizou vários estudos e consultou regularmente as partes interessadas no que respeita à viabilidade de novos valores-limite e à necessidade de incluir novas fases de emissões de escape com base no progresso técnico. A avaliação de impacto baseia-se nos seguintes estudos externos⁶:

- Uma avaliação técnica da diretiva, apresentada em duas partes pelo JRC, que inclui, na parte 1, uma panorâmica dos inventários de emissões para NRMM. A parte 2 centra-se, nomeadamente, nos motores de ignição comandada (pequenos motores a gasolina e motores para motos de neve) e analisa, entre outros aspetos, os inventários das emissões e as vendas de máquinas de construção e agrícolas no mercado.
- Um estudo de avaliação de impacto, realizado pela ARCADIS N.V., avalia os impactos das opções políticas desenvolvidas na avaliação técnica do JRC. Um estudo complementar realizado pelos mesmos contratantes analisou especificamente os impactos sobre as pequenas e médias empresas (PME). Para além do impacto social e económico, o estudo avaliou igualmente o impacto no ambiente e na saúde.
- Um estudo realizado pela *Policy & Risk Analysis* (RPA) e a *Arcadis* avalia a contribuição atual do setor das NRMM para as emissões de gases com efeito de estufa (GEE). Este estudo examina igualmente a viabilidade de alargar aos motores de velocidade constante os limites de emissão aplicáveis a motores de velocidade variável e considera a possibilidade de alinhar os valores-limite de emissão de gases com os valores dos EUA.
- O estudo *Panteia*⁷, encomendado pela DG MOVE, analisa a situação nos setores da navegação interior e avalia medidas específicas para reduzir as emissões provenientes do transporte por vias navegáveis interiores.

O trabalho sobre a avaliação de impacto foi acompanhado e orientado por um grupo diretor interserviços, que se reuniu quatro vezes em 2013. Todos os serviços relevantes da Comissão foram convidados a participar neste grupo. O JRC apoiou ainda o trabalho analítico com um projeto de investigação relativo aos efeitos dos limites do número de partículas (NP) sobre determinadas categorias de motores.

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

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

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

Os relatórios dos estudos supracitados estão disponíveis no sítio Web da DG Empresas e Indústria.

• **Avaliação de impacto**

Analísaram-se em pormenor três grandes opções políticas. Cada uma delas é constituída por diversas subopções para as categorias de motores e aplicações já abrangidas por legislação NRMM da UE e para as que são suscetíveis de vir a entrar no seu âmbito de aplicação no futuro. Juntamente com o cenário de políticas inalteradas, estas opções são as seguintes:

Opção 2: Alinhamento com as normas dos EUA em termos de âmbito e de valores-limite.

Opção 3: Um passo na direção dos níveis de ambição do setor rodoviário, no caso das fontes de emissão mais relevantes.

Opção 4: Maior nível de ambição mediante disposições de monitorização reforçadas.

No entanto, foi já tido em conta na conceção analítica que a opção preferida poderia ser uma combinação de elementos de diferentes opções. A análise de custos e benefícios foi efetuada em módulos individuais que permitem o reagrupamento de elementos.

As opções não-legislativas (p. ex., um acordo voluntário com o setor) foram consideradas, mas a análise inicial concluiu que essa abordagem não seria adequada para atingir os objetivos da iniciativa. A presente decisão baseia-se na consideração de que os limites de emissão para motores de NRMM não são suscetíveis de ser eficazes e não podem garantir condições de concorrência equitativas para todos os operadores económicos, a menos que sejam juridicamente vinculativos.

A avaliação de impacto foi aceite pelo Comité das Avaliações de Impacto, na sequência da sua apresentação, em 20 de novembro de 2013.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• **Síntese da ação proposta**

A proposta melhora significativamente o sistema de homologação de motores para NRMM no que respeita aos requisitos técnicos em matéria de emissões ao adotar níveis mais rigorosos e ao introduzir a «abordagem baseada em níveis distintos».

A proposta irá estabelecer em pormenor, através dos atos delegados nela previstos, os novos requisitos obrigatórios para limites de emissão de motores da fase V. Mais concretamente, os atos delegados adotados no âmbito da presente proposta irão incluir, designadamente:

- requisitos técnicos pormenorizados dos ciclos de ensaio;
- procedimentos de medição e ensaios técnicos;
- modalidades e requisitos pormenorizados para as exceções concedidas ao abrigo do presente regulamento;
- disposições pormenorizadas relativas aos procedimentos de homologação.

• **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da União.

Uma vez que a proposta implica alterações à legislação da UE em vigor, só a UE pode tratar eficazmente as questões. Além disso, os objetivos políticos não podem ser suficientemente realizados por ações dos Estados-Membros.

A ação da União Europeia é necessária para evitar o aparecimento de entraves ao mercado único, designadamente no domínio dos motores NRMM, e por causa da natureza transnacional da poluição atmosférica. Apesar de os efeitos dos principais poluentes atmosféricos serem mais graves perto da fonte, os efeitos na qualidade do ar não se limitam ao nível local, e a poluição transfronteiriça constitui um problema ambiental grave que pode tornar ineficazes as soluções nacionais. A fim de resolver o problema da poluição atmosférica, é necessária a ação concertada a nível da UE.

A fixação de limites de emissão e de procedimentos de homologação a nível nacional poderia dar origem a uma coleção heterogénea de 28 regimes diferentes, o que representaria um grave obstáculo ao comércio intra-União. Além disso, poderia impor um encargo administrativo e financeiro significativo aos fabricantes que operam em mais do que um mercado. Por conseguinte, os objetivos da iniciativa em apreço não podem ser alcançados sem uma ação a nível da UE.

Por último, espera-se que uma abordagem harmonizada a nível da UE represente a forma mais eficiente em termos de custos de os fabricantes e os utilizadores finais conseguirem reduzir as emissões.

A proposta respeita, por conseguinte, o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta obedece ao princípio da proporcionalidade pelos motivos a seguir indicados.

Tal como se mostra na avaliação de impacto, a proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objetivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de proteção ambiental.

A simplificação do quadro regulador contribuirá significativamente para a redução de custos administrativos para as autoridades nacionais e para a indústria.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: regulamento.

O recurso a outros meios não seria apropriado pelo(s) motivo(s) a seguir indicado(s).

A Diretiva 97/68/CE foi substancialmente alterada diversas vezes. No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação, a Comissão propõe substituir a Diretiva 97/68/CE por um regulamento e por um pequeno número de atos delegados e atos de execução.

Além disso, o recurso a um regulamento permitirá que as disposições em causa sejam diretamente aplicáveis a fabricantes, entidades homologadoras e serviços técnicos e que possam ser atualizadas com muito maior rapidez e eficácia para uma melhor adaptação ao progresso técnico.

A proposta utiliza a «abordagem baseada em níveis distintos» já empregue noutros atos legislativos no domínio da homologação UE de veículos a motor. Esta abordagem prevê a adoção de legislação em duas fases:

- em primeiro lugar, as disposições fundamentais são estabelecidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho num regulamento baseado no artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia pelo processo legislativo ordinário;
- em segundo lugar, as especificações técnicas que dão execução às disposições fundamentais são estabelecidas em atos delegados adotados pela Comissão em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Os custos associados à criação de uma base de dados eletrónica para o intercâmbio de informações sobre a homologação já foi avaliado num estudo de viabilidade⁸ encomendado pela UNECE, em junho de 2006, e, no caso dos veículos automóveis, já existe na UE um sistema europeu de intercâmbio de homologação (ETAES).

Embora o estudo de viabilidade não tenha sido feito numa base de dados acessível ao público, pode ainda partir-se do pressuposto de que a avaliação dos custos fornece uma indicação válida dos custos envolvidos.

O estudo previa custos de arranque únicos compreendidos entre 50 000 e 150 000 euros e custos operacionais compreendidos entre 5 000 e 15 000 euros por mês, consoante a duração do contrato com o prestador de serviços. Prevê-se um intervalo mensal semelhante para a exploração de um serviço de assistência (*help desk*), se necessário.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

• Simulação, fase-piloto e período de transição

A proposta prevê períodos de transição gerais e específicos que visam dar tempo suficiente aos fabricantes de motores e máquinas, bem como aos governos.

Quanto à transição das atuais normas de emissão para a nova fase de emissões, propõe-se um regime de transição recentemente desenvolvido, que é consideravelmente mais simples em termos administrativos para os fabricantes de motores e máquinas e, ao mesmo tempo, reduz substancialmente os encargos das entidades homologadoras nacionais.

Relativamente à monitorização do desempenho funcional dos motores em termos de emissões, são propostos programas-piloto com vista ao desenvolvimento de procedimentos de ensaio adequados.

- Simplificação

⁸ T-Systems 2006, *Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA) Feasibility Study*.

A proposta prevê a simplificação da legislação.

Será revogada uma diretiva extremamente complexa, a Diretiva relativa às emissões provenientes dos NRMM, contendo 15 anexos, que foi alterada oito vezes sem reformulação.

A proposta prevê a simplificação dos procedimentos administrativos para as autoridades públicas. A proposta está incluída no programa da Comissão para a atualização e simplificação do acervo comunitário e no seu programa legislativo e de trabalho com a referência 2010/ENTR/001.

- **Revogação da legislação em vigor**

A adoção da proposta implicará a revogação de legislação em vigor.

- **Espaço Económico Europeu**

O ato proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

2014/0268 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário¹⁰,

Considerando o seguinte:

- 1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, a Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ estabeleceu medidas destinadas a reduzir a poluição atmosférica provocada pelos motores a

⁹ JO L ...

¹⁰ JO L ...

¹¹ Diretiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

instalar em máquinas móveis não rodoviárias. É conveniente prosseguir os esforços de desenvolvimento e funcionamento do mercado interno da União.

- 2) O mercado interno deve basear-se em regras transparentes, simples e coerentes, que garantam segurança e clareza jurídicas, de que possam beneficiar tanto as empresas como os consumidores.
- 3) Com o objetivo de simplificar e acelerar a sua adoção, foi introduzida uma nova abordagem na legislação da União em matéria de homologação de motores. O legislador estabelece, por conseguinte, os princípios e regras fundamentais e confere poderes à Comissão para adotar atos delegados no que diz respeito a outros aspetos técnicos. No que se refere a requisitos substantivos, o presente regulamento deve, por conseguinte, estabelecer apenas disposições fundamentais sobre as emissões de gases e de partículas poluentes e conferir à Comissão poderes para estabelecer as especificações técnicas em atos delegados.
- 4) O Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹² já estabeleceu um quadro regulador para a homologação e fiscalização do mercado de veículos agrícolas e florestais. Em razão da semelhança dos domínios e atendendo à experiência positiva alcançada com a aplicação do Regulamento (UE) n.º 167/2013, muitos dos direitos e obrigações estabelecidos por esse regulamento devem ser tomados em consideração no que diz respeito às máquinas não rodoviárias. Contudo, é essencial adotar um conjunto distinto de regras para ter plenamente em conta os requisitos específicos dos motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias.
- 5) O presente regulamento deve conter requisitos substantivos em matéria de limites de emissão e procedimentos de homologação UE de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias. Os principais elementos dos requisitos relevantes do presente regulamento baseiam-se nos resultados da avaliação de impacto, de 20 de novembro de 2013, levada a cabo pela Comissão na qual se analisam as diferentes opções mediante a enumeração das possíveis vantagens e desvantagens do ponto de vista económico, ambiental, da segurança e social. No âmbito dessa análise, foram tidos em consideração os aspetos quantitativo e qualitativo. Após comparação das diferentes opções, as opções privilegiadas foram identificadas e selecionadas para constituírem a base do presente regulamento.
- 6) O presente regulamento visa estabelecer regras harmonizadas para a homologação UE de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, com vista a assegurar o funcionamento do mercado interno. Para o efeito, devem estabelecer-se novos limites de emissão, por forma a refletir o progresso tecnológico e garantir a convergência com as políticas da União no setor rodoviário, com vista a alcançar os objetivos da União em matéria de qualidade do ar e a reduzir as emissões provenientes de máquinas móveis não rodoviárias, permitindo, assim, uma maior proporcionalidade entre as emissões de máquinas e as de veículos rodoviários. O âmbito de aplicação da legislação da União neste domínio deve ser alargado, tendo em vista melhorar a harmonização do mercado a nível da UE e a nível internacional e minimizar o risco de distorções do mercado. Além disso, o presente regulamento visa simplificar o quadro jurídico em vigor, incluindo medidas para simplificar os procedimentos administrativos, e melhorar as condições gerais de aplicação da legislação, em especial através do reforço das normas em matéria de fiscalização do mercado.

¹² Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais, JO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

- 7) Os requisitos estabelecidos para os motores de máquinas não rodoviárias e os motores secundários para veículos automóveis de passageiros e de mercadorias devem respeitar os princípios definidos na Comunicação da Comissão de 5 de junho de 2002 intitulada «Plano de Ação "Simplificar e melhorar o ambiente regulador"».
- 8) O sétimo programa geral de ação da União em matéria de ambiente, adotado pela Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, relembra que a União acordou em alcançar níveis de qualidade do ar que não originem impactos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente. A legislação da União estabeleceu limites de emissão apropriados em matéria de qualidade do ar ambiente para a proteção da saúde humana e das pessoas sensíveis em particular, bem como limites máximos das emissões a nível nacional¹⁴. Na sequência da sua Comunicação de 4 de maio de 2001, que estabeleceu o programa «Ar limpo para a Europa» (CAFE), a Comissão adotou outra Comunicação em 21 de setembro de 2005, intitulada «Estratégia temática no domínio de poluição atmosférica». Entre as conclusões da referida estratégia temática figura a necessidade de novas reduções das emissões procedentes dos setores dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários), dos agregados familiares e da energia, da agricultura e da indústria para se atingirem os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar. Neste contexto, a questão da redução das emissões de motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias (NRMM) deve ser abordada como parte de uma estratégia global. Os limites de emissão da fase V são uma das medidas concebidas para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos por veículos em circulação, tais como partículas poluentes, e precursores do ozono, como os óxidos de azoto (NOx) e os hidrocarbonetos.
- 9) Em 12 de junho de 2012, a Organização Mundial de Saúde (OMS), através do seu Centro Internacional de Investigação do Cancro (CIIC), reclassificou os gases de escape dos motores diesel como «cancerígenos para o ser humano» (grupo 1), com base em provas suficientes de que a exposição está associada a um risco acrescido de cancro do pulmão.
- 10) Para atingir os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos motores. Assim sendo, devem ser facultadas aos fabricantes informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão, e deverá ser concedido um prazo adequado para o seu cumprimento e para o desenvolvimento da tecnologia necessária.
- 11) Ao fixar limites de emissão, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e dos fabricantes, os custos diretos e indiretos impostos às empresas e os benefícios decorrentes em termos de incentivo à inovação, de melhoria da qualidade do ar, de redução das despesas com a saúde e de aumento da esperança de vida.
- 12) As emissões provenientes dos motores de máquinas móveis não rodoviárias constituem uma proporção significativa das emissões totais de determinados poluentes atmosféricos nocivos de origem humana. Os motores responsáveis por uma parte

¹³ Decisão n.º 1386/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a um programa geral de ação da União para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta», JO L 354 de 28.12.2013, p. 171.

¹⁴ Decisão n.º 1600/2002/CE; Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

- considerável da poluição atmosférica com óxidos de azoto (NO_x) e partículas (PM) devem inserir-se no âmbito das novas regras sobre os limites de emissão.
- 13) A Comissão deve continuar a analisar as emissões até agora não reguladas que têm origem na utilização generalizada de novas formulações de combustíveis, de novas tecnologias de motores e de novos sistemas de controlo das emissões e, se for caso disso, apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulação dessas emissões.
 - 14) É oportuno incentivar a introdução de veículos movidos a combustíveis alternativos, que possam gerar baixas emissões de NO_x e de partículas. Assim, os valores-limite para os hidrocarbonetos totais devem ser adaptados a fim de ter em conta as emissões de hidrocarbonetos não metânicos e de metano.
 - 15) A fim de garantir o controlo das emissões de partículas poluentes ultrafinas (com uma dimensão máxima de 0,1 µm), devem ser conferidos à Comissão poderes para adotar uma abordagem baseada no número de partículas poluentes emitidas, em complemento da abordagem atualmente utilizada, baseada na respetiva massa. A abordagem baseada no número de partículas emitidas deve fundamentar-se nos resultados do Programa de Medição de Partículas (PMP) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e ser consentânea com os ambiciosos objetivos ambientais existentes.
 - 16) A fim de atingir esses objetivos ambientais, é conveniente indicar que os limites fixados para o número de partículas corresponderão provavelmente aos melhores desempenhos atualmente obtidos com filtros de partículas que usam a melhor tecnologia disponível.
 - 17) A Comissão deve adotar ciclos de ensaio harmonizados a nível mundial nos procedimentos de ensaio que constituem a base da legislação para a homologação UE no que respeita a emissões. Deve ser igualmente considerada a aplicação de sistemas portáteis de medição de emissões para monitorizar as emissões reais dos veículos em circulação.
 - 18) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação e de preparar o processo de conformidade em circulação, deve ser adotada, num prazo adequado, uma metodologia de ensaio para monitorizar os requisitos de desempenho em matéria de emissões com base na utilização de sistemas portáteis de medição de emissões.
 - 19) A fim de assegurar o cumprimento dos limites fixados para emissões de poluentes, é fundamental que o sistema de pós-tratamento, e mais especificamente no caso dos NO_x, funcione corretamente. Neste contexto, devem ser introduzidas medidas para garantir o funcionamento adequado de sistemas baseados na utilização de um reagente.
 - 20) Os motores em conformidade com o âmbito de aplicação das novas regras em matéria de limites de emissão e procedimentos de homologação UE e que por elas sejam abrangidos devem poder ser colocados no mercado dos Estados-Membros; esses motores não devem ser sujeitos a quaisquer outros requisitos nacionais de emissões. O Estado-Membro que concede a homologação deve tomar as medidas de verificação necessárias para assegurar a identificação dos motores produzidos no âmbito de cada homologação UE.
 - 21) Deve ser concedido um número limitado de isenções para responder às necessidades específicas das forças armadas, aos condicionalismos logísticos da oferta, aos ensaios de campo de protótipos e à utilização de máquinas em atmosferas explosivas.

- 22) As obrigações das autoridades nacionais estabelecidas nas disposições do presente regulamento relativas à fiscalização do mercado são mais específicas do que as disposições correspondentes do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵.
- 23) A fim de assegurar que o processo de controlo de conformidade da produção, que é um dos elementos fundamentais do sistema de homologação UE, foi aplicado e funciona corretamente, os fabricantes devem ser sujeitos a inspeções regulares por parte da entidade competente designada ou de um serviço técnico com as necessárias qualificações, designado para o efeito.
- 24) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adoção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças suscetíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»).
- 25) Em consequência, os regulamentos da UNECE e as respetivas alterações que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, em aplicação da Decisão 97/836/CE, devem ser reconhecidos como equivalentes às homologações UE concedidas ao abrigo do presente regulamento. Assim, devem ser conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados a fim de determinar quais os regulamentos da UNECE que se aplicarão às homologações UE.
- 26) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶.
- 27) A fim de complementar o presente regulamento com mais pormenores técnicos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito às famílias de motores, intervenção abusiva, monitorização do desempenho funcional em termos de emissões, ensaios técnicos e procedimentos de medição, conformidade da produção, entrega separada de um sistema de pós-tratamento de gases de escape do motor, motores para ensaios de campo, motores para utilização em atmosferas perigosas, equivalência das homologações de motores, informações sobre os fabricantes de equipamentos originais e os utilizadores finais, autoensaios, normas e avaliação de serviços técnicos, motores inteira ou parcialmente alimentados a gás, medição do número de partículas e ciclos de ensaio. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93, JO L 128 de 13.8.2008, p. 30.

¹⁶ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão, JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- 28) Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao presente regulamento e garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- 29) A fim de ter em conta o progresso técnico em curso e as descobertas mais recentes nos domínios da investigação e da inovação, é conveniente identificar o potencial de novas reduções das emissões poluentes de motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias. Essas avaliações devem centrar-se nas categorias de motores que são incluídas pela primeira vez no âmbito de aplicação do presente regulamento e nas categorias cujos valores-limite de emissão permanecem inalterados ao abrigo do presente regulamento.
- 30) No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação e a fim de reduzir os encargos dos fabricantes de motores e máquinas, o presente regulamento deve conter apenas um número limitado de fases de aplicação para a introdução de novos níveis de emissão e procedimentos de homologação. A definição atempada dos requisitos é essencial para que os fabricantes disponham de tempo suficiente para desenvolver, ensaiar e aplicar soluções técnicas para os motores que produzem em série e para que os fabricantes e as entidades homologadoras dos Estados-Membros instituem os sistemas administrativos necessários.
- 31) A Diretiva 97/68/CE foi substancialmente alterada diversas vezes. No interesse da clareza, da previsibilidade, da racionalidade e da simplificação, a Diretiva 97/68/CE deve ser substituída por um regulamento e por um pequeno número de atos delegados e atos de execução. O recurso a um regulamento visa assegurar que as disposições em causa são diretamente aplicáveis a fabricantes, entidades homologadoras e serviços técnicos e que podem ser atualizadas com muito maior rapidez e eficácia para uma melhor adaptação ao progresso técnico.
- 32) Como consequência da aplicação do novo sistema de regulamentação instaurado pelo presente regulamento, deve ser revogada a Diretiva 97/68/CE com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2017. Essa data deverá permitir que o setor disponha de tempo suficiente para se adaptar às novas disposições estabelecidas no presente regulamento e às especificações técnicas e disposições administrativas que serão estabelecidas nos atos delegados e nos atos de execução ao abrigo do presente regulamento.
- 33) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes aos limites de emissão e aos procedimentos de homologação UE de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós e podem, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece limites de emissão aplicáveis a gases e partículas poluentes, bem como os requisitos técnicos e administrativos respeitantes à homologação UE de todos os tipos de motores e famílias de motores referidos no artigo 2.º, n.º 1.

O presente regulamento estabelece igualmente os requisitos aplicáveis à fiscalização do mercado de motores a instalar ou destinados a ser instalados em máquinas móveis não rodoviárias que estão sujeitos a homologação UE.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável a todos os motores enunciados no artigo 4.º que estejam instalados, ou se destinem a ser instalados, em máquinas móveis não rodoviárias, com exceção dos motores destinados à exportação para países terceiros.
2. O presente regulamento não é aplicável aos motores destinados aos seguintes fins:
 - (a) Propulsão de veículos, na aceção do artigo 3.º, n.º 13, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷;
 - (b) Propulsão de veículos agrícolas e florestais, na aceção do artigo 3.º, n.º 11, do Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸;
 - (c) Máquinas estacionárias;
 - (d) Embarcações marítimas que requeiram um certificado válido de navegação ou de segurança marítima;
 - (e) Propulsão de embarcações de navegação interior de potência útil inferior a 37 kW;
 - (f) Embarcações de recreio, na aceção da Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹;
 - (g) Aeronaves;

¹⁷ Diretiva 2007/47/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹⁸ Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais, JO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

¹⁹ Diretiva 2013/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa às embarcações de recreio e às motas de água e que revoga a Diretiva 94/25/CE, JO L 354 de 28.12.2013, p. 90.

- (h) Veículos de recreio, exceto motos de neve, veículos todo-o-terreno (VTT) e veículos «lado a lado» (*Side-by-Side* - SbS);
- (i) Veículos e máquinas destinados exclusivamente a ser utilizados em competições;
- (j) Modelos em escala reduzida ou réplicas em escala reduzida de veículos ou máquinas, quando esses modelos ou réplicas tenham uma potência útil inferior a 19 kW.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Máquina móvel não rodoviária», qualquer máquina móvel, equipamento transportável ou veículo com ou sem carroçaria ou rodas, não destinado a ser utilizado para o transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias; inclui as máquinas instaladas no chassis de veículos destinados ao transporte rodoviário de passageiros ou mercadorias;
- 2) «Homologação UE», o procedimento através do qual uma entidade homologadora certifica que um tipo ou família de motores cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento;
- 3) «Gases poluentes», o monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos totais (HC) e os óxidos de azoto (NOx), sendo estes últimos o óxido nítrico (NO) e o dióxido de azoto (NO₂), expressos como equivalente de dióxido de azoto (NO₂);
- 4) «Partículas», qualquer material recolhido num meio filtrante especificado após diluição dos gases de escape do motor de ignição por compressão com ar limpo filtrado, de modo a que a temperatura não exceda 325 K (52 °C);
- 5) «Número de partículas (NP)», o número de partículas sólidas com diâmetro superior a 23 nm;
- 6) «Motor», um conversor de energia, exceto uma turbina a gás, no qual a combustão do combustível se realiza num espaço confinado, produzindo gases em expansão que são diretamente utilizados para fornecer energia mecânica, ao qual pode ser concedida uma homologação UE; inclui o sistema de controlo das emissões e a interface de comunicação (*hardware* e mensagens) entre a(s) unidade(s) de controlo eletrónico do sistema motor (UCE) e qualquer outro grupo motopropulsor ou unidade de controlo do veículo necessário para respeitar os capítulos II e III;
- 7) «Tipo de motor», uma categoria de motores que não diferem entre si no que respeita às características essenciais;
- 8) «Família de motores», um conjunto de tipos de motores, agrupados por um fabricante, que, pela sua conceção, apresentam características semelhantes em termos de emissões de escape e respeitam os valores-limite de emissão aplicáveis;
- 9) «Motor precursor», um tipo de motor selecionado de uma família de motores de modo a que as suas características em termos de emissões sejam representativas dessa família de motores;
- 10) «Motor de ignição por compressão (IC)», um motor que funciona segundo o princípio da ignição por compressão;

- 11) «Motor de ignição comandada», um motor que trabalha segundo o princípio da ignição comandada (por faísca);
- 12) «Motor com duplo combustível», um motor concebido para funcionar simultaneamente com combustível líquido e com combustível gasoso, sendo ambos os combustíveis medidos separadamente e podendo a quantidade consumida de um dos combustíveis em relação ao outro variar consoante o funcionamento;
- 13) «Motor monocombustível», um motor que não é um motor com duplo combustível na aceção do n.º 12;
- 14) «Combustível líquido», um combustível que existe no estado líquido em condições ambientes de referência²⁰;
- 15) «Combustível gasoso», qualquer combustível que é inteiramente gasoso em condições ambientes de referência¹⁹;
- 16) «Razão da energia do gás (GER)», no caso de um motor com duplo combustível, a razão do teor energético do combustível gasoso sobre o teor energético de ambos os combustíveis; no caso de motores monocombustível, define-se GER como sendo 1 ou 0, em função do tipo de combustível;
- 17) «Motor de velocidade variável», um motor que não é um motor de velocidade constante na aceção do n.º 18;
- 18) «Motor de velocidade constante», um motor cuja homologação se limita ao funcionamento a uma velocidade constante, com exclusão dos motores cujo regulador de velocidade constante é removido ou desativado; um motor de velocidade constante pode ser equipado com uma velocidade de marcha lenta sem carga, que pode ser utilizada durante as operações de arranque e de paragem; um motor de velocidade constante pode ser equipado com um regulador, que pode ser regulado para velocidades alternativas quando o motor está parado;
- 19) «Funcionamento a velocidade constante», o funcionamento do motor com um regulador que controla automaticamente a solicitação do operador para manter a velocidade do motor, mesmo com variações da carga;
- 20) «Motor portátil de ignição comandada», um motor de ignição comandada que respeita pelo menos um dos seguintes requisitos:
 - a) é utilizado num equipamento que é transportado pelo operador durante a execução das suas funções previstas,
 - b) é utilizado num equipamento que funciona em posições múltiplas, tais como em posição invertida ou de lado, para completar as suas funções previstas,
 - c) o motor deve ser utilizado num equipamento cuja massa total, incluindo o motor, é inferior a 20 kg e respeita uma das seguintes condições:
 - i) o seu operador presta apoio ou, em alternativa, transporta o equipamento durante a execução das suas funções previstas,
 - ii) o seu operador fornece apoio ou controlo de atitude para o equipamento durante a execução das suas funções previstas,
 - iii) é utilizado num gerador ou numa bomba;

²⁰ 298K, pressão ambiente total 101,3 kPa.

- 21) «Motor de propulsão», um motor destinado à propulsão direta ou indireta de um tipo de máquina móvel não rodoviária, na aceção do n.º 1;
- 22) «Motor auxiliar», um motor instalado ou destinado a ser instalado numa máquina móvel não rodoviária que não é um motor de propulsão;
- 23) «Potência útil», a potência de motor obtida num banco de ensaio, na extremidade da cambota, ou seu equivalente, medida de acordo com o método de medição da potência dos motores de combustão interna especificado no Regulamento UNECE n.º 120, utilizando um combustível de referência previsto no artigo 24.º, n.º 2;
- 24) «Potência de referência», a potência útil que deve ser utilizada para determinar os valores-limite de emissão aplicáveis ao motor;
- 25) «Potência útil nominal», a potência útil de um motor tal como declarada pelo fabricante à velocidade nominal;
- 26) «Potência útil máxima», o valor máximo da potência útil na curva de potência nominal a plena carga para o tipo de motor;
- 27) «Velocidade nominal», a velocidade do motor à qual, segundo a declaração do fabricante, é obtida a potência nominal;
- 28) «Data de produção do motor», a data (expressa em mês e ano) em que o motor é submetido ao controlo final após ter saído da linha de produção e está pronto para ser entregue ou colocado em stock;
- 29) «Período de transição», os primeiros dezoito meses a contar da data de aplicação obrigatória da fase V, tal como referido no artigo 17.º, n.º 2;
- 30) «Motor de transição», motor que tem uma data de produção anterior às datas de colocação no mercado de motores referidos no artigo 17.º, n.º 2, e que respeita um dos seguintes requisitos:
 - a) está em conformidade com os limites de emissão mais recentes aplicáveis, definidos na legislação relevante aplicável na data de entrada em vigor do presente regulamento, ou
 - b) não estava regulado a nível da União Europeia na data de entrada em vigor do presente regulamento;
- 31) «Data de produção da máquina», o ano indicado na marcação regulamentar da máquina ou, na ausência de uma marcação obrigatória, o ano em que a máquina é submetida ao controlo final após ter saído da linha de produção;
- 32) «Embarcação de navegação interior», uma embarcação abrangida pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2006/87/CE;
- 33) «Grupo eletrogéneo», uma máquina móvel não rodoviária independente, que não faz parte do grupo motopropulsor, principalmente destinada a produzir energia elétrica;
- 34) «Máquina estacionária», máquina que se destina a ficar permanentemente instalada no local em que foi utilizada pela primeira vez e não se destina a ser deslocada, por estrada ou por outro meio, exceto durante a transferência do local de fabrico para o local de primeira instalação;
- 35) «Permanentemente instalado», aparafusado, ou de outro modo eficazmente fixado a fim de não poder ser removido sem a utilização de ferramentas ou equipamento, a uma fundação ou a um entrave alternativo que obrigue o motor a funcionar num só local de um edifício, estrutura, unidade ou instalação;

- 36) «Modelo ou réplica à escala reduzida», modelo ou réplica de uma máquina ou veículo fabricados a uma escala inferior à do original para fins recreativos;
- 37) «Moto de neve», máquina automotriz destinada a circular fora de estrada principalmente na neve, acionada por lagartas em contacto com a neve e orientada por um esqui ou esquis em contacto com a neve, com uma massa máxima sem carga, em ordem de marcha, de 454 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas e um condutor de 75 kg, mas excluindo acessórios opcionais);
- 38) «Veículo todo o terreno (VTT)», qualquer veículo motorizado, movido por um motor, destinado essencialmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas equipadas com pneus de baixa pressão, tendo um selim de montar destinado a ser utilizado apenas pelo condutor ou selim de montar destinado a ser utilizado pelo condutor e um assento para um só passageiro e um guiador para a condução;
- 39) «Veículo lado a lado (*Side-by-Side* - SbS)», veículo automotriz, não articulado, controlado por um operador, destinado principalmente a circular em superfícies não pavimentadas, com quatro ou mais rodas, com uma massa mínima sem carga, em ordem de marcha, de 300 kg (incluindo equipamento normalizado, fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas e um condutor de 75 kg, mas excluindo acessórios opcionais) e uma velocidade máxima de projeto igual ou superior a 25 km/h; destina-se ainda a transportar pessoas e/ou carga e a puxar ou empurrar equipamento e é dirigido por um dispositivo de comando diferente de um guiador, sendo concebido para fins recreativos ou utilitários e não devendo transportar mais de seis pessoas, incluindo o condutor, sentadas lado a lado em um ou mais assentos que não sejam selins de montar;
- 40) «Automotora», veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão, e que é especificamente concebido para o transporte de mercadorias ou de passageiros, ou de mercadorias e passageiros, e não é uma locomotiva;
- 41) «Locomotiva», veículo ferroviário concebido para fornecer, quer diretamente através das suas próprias rodas, quer indiretamente através das rodas de outros veículos ferroviários, a força motriz para a sua própria propulsão e para a propulsão de outros veículos ferroviários concebidos para o transporte de mercadorias, passageiros e outros equipamentos, não sendo ela própria concebida nem destinada a transportar mercadorias ou passageiros (para além dos maquinistas da locomotiva);
- 42) «Veículo ferroviário auxiliar», veículo ferroviário que não é uma automotora na aceção do n.º 40, nem uma locomotiva na aceção do n.º 41, incluindo, embora não se limitando a, um veículo ferroviário concebido especificamente para obras de manutenção ou construção ou operações de elevação associadas à via-férrea ou a outras infraestruturas ferroviárias;
- 43) «Veículo ferroviário», um tipo de máquina móvel não rodoviária que opera exclusivamente nas vias férreas;
- 44) «Disponibilização no mercado», a oferta de um motor, na aceção do n.º 6, para distribuição ou utilização no mercado da União no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 45) «Colocação no mercado», a primeira disponibilização de um motor, na aceção do n.º 6, no mercado da União;

- 46) «Fabricante», pessoa singular ou coletiva responsável perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação UE e autorização de motores, por assegurar a conformidade da produção de motores, sendo igualmente responsável pela fiscalização do mercado relativamente aos motores produzidos, independentemente de essa pessoa singular ou coletiva estar ou não envolvida diretamente em todas as fases de conceção e construção do veículo a submeter ao processo de homologação;
- 47) «Representante do fabricante», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União, devidamente nomeada pelo fabricante para o representar junto da entidade homologadora ou da autoridade de fiscalização do mercado e para agir em nome do fabricante no âmbito do presente regulamento;
- 48) «Importador», qualquer pessoa singular ou coletiva estabelecida na União que coloca no mercado um motor, na aceção do n.º 6, a partir de um país terceiro, quer o motor esteja, ou não, já instalado em máquinas;
- 49) «Distribuidor», qualquer pessoa singular ou coletiva na cadeia de abastecimento, além do fabricante ou do importador, que disponibiliza no mercado um motor, na aceção do n.º 6;
- 50) «Operador económico», o fabricante, na aceção do n.º 46, o representante do fabricante, na aceção do n.º 47, o importador, na aceção do n.º 48, ou o distribuidor, na aceção do n.º 49;
- 51) «Fabricante de equipamentos de origem (OEM - *Original Equipment Manufacturer*)», um fabricante de máquinas móveis não rodoviárias;
- 52) «Entidade homologadora», a autoridade de um Estado-Membro, instituída ou nomeada por esse Estado-Membro e por este comunicada à Comissão, com competência no que se refere a todos os aspetos da homologação de um tipo de motor ou de uma família de motores, no que diz respeito ao processo de autorização, à emissão e, se for caso disso, à revogação ou recusa de certificados de homologação, bem como para atuar como ponto de contacto das entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, para designar os serviços técnicos e para garantir que o fabricante cumpre as suas obrigações em matéria de conformidade da produção;
- 53) «Serviço técnico», uma organização ou um organismo designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro como laboratório de ensaios para efetuar ensaios, ou como organismo de avaliação da conformidade, para efetuar a avaliação inicial e outros ensaios ou inspeções em nome da entidade homologadora, sendo também possível que a própria entidade homologadora assegure estas funções;
- 54) «Fiscalização do mercado», as atividades levadas a cabo e as medidas adotadas pelas autoridades nacionais para assegurar que os veículos disponibilizados no mercado cumprem os requisitos definidos na legislação de harmonização da União aplicável e não põem em risco a saúde, o ambiente, nem qualquer outro aspeto relacionado com a proteção do interesse público;
- 55) «Autoridade de fiscalização do mercado», a autoridade competente no Estado-Membro para a fiscalização do mercado no respetivo território;
- 56) «Autoridade nacional», uma entidade homologadora, ou qualquer outra autoridade envolvida ou responsável pela fiscalização do mercado, pelo controlo das fronteiras ou pela colocação no mercado, num Estado-Membro, no que respeita a motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias;

- 57) «Utilizador final», qualquer pessoa singular ou coletiva, que não o fabricante, OEM, importador ou distribuidor, que é responsável pelo funcionamento do motor quando instalado num tipo de máquinas móveis não rodoviárias;
- 58) «Ficha de informações», o documento que prescreve as informações a fornecer pelo requerente;
- 59) «Dossiê de fabrico», o conjunto completo dos dados, desenhos, fotografias, etc. fornecidos pelo requerente ao serviço técnico ou à entidade homologadora;
- 60) «Dossiê de homologação», o dossiê de fabrico, acompanhado dos relatórios de ensaios ou de outros documentos que lhe tenham sido apensos pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções;
- 61) «Índice do dossiê de homologação», o documento no qual se apresenta o conteúdo do dossiê de homologação, devidamente numerado ou marcado de forma a permitir identificar claramente todas as páginas;
- 62) «Estratégia manipuladora», uma estratégia de controlo de emissões que reduz a eficácia dos controlos das emissões em condições de funcionamento do motor e em condições ambiente encontradas durante o funcionamento normal das máquinas ou fora dos procedimentos de ensaio de homologação UE;
- 63) «Sistema de controlo das emissões», qualquer dispositivo, sistema ou elemento de projeto que controla ou reduz as emissões;
- 64) «Sistema de combustível», todos os componentes envolvidos na medição e mistura do combustível;
- 65) «Unidade de controlo eletrónico», um dispositivo eletrónico do motor que faz parte do sistema de controlo das emissões e utiliza dados provenientes de sensores do motor para controlar parâmetros do motor;
- 66) «Sistema de pós-tratamento dos gases de escape», um catalisador, um filtro de partículas, um sistema deNOx, um sistema combinado deNOx com um filtro de partículas, ou qualquer outro dispositivo que reduza as emissões, que faça parte do sistema de controlo das emissões mas esteja instalado a jusante das válvulas de escape do motor, com exceção da recirculação dos gases de escape (EGR) e dos turbocompressores;
- 67) «Recirculação dos gases de escape (EGR)», uma tecnologia que faz parte do sistema de controlo das emissões e reduz as emissões, reencaminhando os gases de escape saídos da ou das câmaras de combustão de novo para dentro do motor para serem misturados com o ar de admissão antes ou durante a combustão, com exceção da utilização de regulação das válvulas para aumentar a quantidade de gases de escape residuais na ou nas câmaras de combustão que é misturada com ar de admissão antes ou durante a combustão;
- 68) «Intervenção abusiva», desativação, adaptação ou modificação do sistema de controlo das emissões do motor, incluindo qualquer *software* ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas, tendo como consequência, voluntária ou não, a deterioração do desempenho do motor em matéria de emissões;
- 69) «Ciclo de ensaio», uma sequência de pontos de ensaio, com critérios de velocidade e de binário definidos para cada um deles, que, aquando dos ensaios, deve ser realizada com o motor em condições estacionárias ou transitórias;
- 70) «Ciclo de ensaio em condições estacionárias», um ciclo de ensaio em que a velocidade e o binário do motor são mantidos a um conjunto finito de valores nominais constantes. Os

ensaios em condições estacionárias são ensaios em modo discreto ou ensaios com rampas de transição;

- 71) «Ciclo de ensaio em condições transitórias», um ciclo de ensaio com uma sequência de valores normalizados para a velocidade e o binário que sofrem variações segundo a segundo;
- 72) «Autoensaio», a realização dos ensaios nas suas próprias instalações, o registo dos resultados dos ensaios e a entrega de um relatório com as conclusões à entidade homologadora, por parte de um fabricante que tenha sido designado como serviço técnico para avaliar o cumprimento de determinados requisitos;
- 73) «Cárter», os espaços fechados, dentro ou fora do motor, ligados ao cárter do óleo por intermédio de condutas internas ou externas, através das quais se podem escapar gases e vapores;
- 74) «Regeneração», um acontecimento durante o qual os níveis de emissões mudam enquanto o desempenho do pós-tratamento é restabelecido de forma programada, que se classifica como regeneração contínua ou regeneração infrequente (periódica);
- 75) «Período de durabilidade das emissões», o número de horas utilizado para determinar os fatores de deterioração;
- 76) «Fatores de deterioração», o conjunto de fatores que indicam a relação entre as emissões no início e no final do período de durabilidade das emissões;
- 77) «Ensaio virtual», simulação em computador, incluindo cálculos, realizada para demonstrar o nível de desempenho de um motor para ajudar a tomar decisões sem que seja necessária a utilização de um motor físico;
- 78) «Aplicação à velocidade intermédia», uma aplicação para motores de ignição comandada, que não portáteis, na qual o motor instalado se destina a funcionar a velocidades substancialmente inferiores a 3 600 rpm;
- 79) «Aplicação à velocidade nominal», uma aplicação para motores de ignição comandada, que não portáteis, na qual o motor instalado se destina a funcionar a uma velocidade nominal igual ou superior a 3 600 rpm.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, no que diz respeito às especificações técnicas pormenorizadas das definições constantes dos n.ºs 7, 8, 19, 27, 74 e 76. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 4.º

Categorias de motores

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes categorias de motores, subdivididas nas subcategorias definidas no anexo I:

- 1) «Categoria NRE», que inclui:
 - (a) motores para máquinas móveis não rodoviárias destinadas e adequadas para se movimentarem ou serem movimentadas por estrada ou por outra via que não estão excluídas nos termos do artigo 2.º, n.º 2, e não estão incluídas em qualquer outra categoria definida nos n.ºs 2 a 10,
 - (b) motores com uma potência de referência inferior a 560 kW utilizados em substituição de motores das categorias IWP, RLL ou RLR;

2) «Categoria NRG», que inclui motores com uma potência de referência superior a 560 kW exclusivamente para utilização em grupos eletrogêneos.

Os motores para grupos eletrogêneos, exceto os que apresentem as características indicadas no primeiro parágrafo, são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características;

3) «Categoria NRSh», que inclui motores portáteis de ignição comandada com uma potência de referência inferior a 19 kW exclusivamente para utilização em máquinas portáteis;

4) «Categoria NRS», que inclui motores de ignição comandada com uma potência de referência inferior a 56 kW e não incluídos na categoria NRSh;

5) «Categoria IWP», que inclui:

- (a) motores com uma potência de referência igual ou superior a 37 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão,
- (b) motores com uma potência de referência superior a 560 kW utilizados em substituição de motores da categoria IWA sujeitos ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 23.º, n.º 8;

6) «Categoria IWA», que inclui motores com uma potência útil superior a 560 kW, exclusivamente para utilização em embarcações de navegação interior, para funções auxiliares ou destinados a funções auxiliares.

Os motores auxiliares para embarcações de navegação interior, exceto os que apresentem as características indicadas no primeiro parágrafo, são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características;

7) «Categoria RLL», que inclui motores exclusivamente para utilização em locomotivas, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

8) «Categoria RLR», que inclui motores exclusivamente para utilização em automotoras, para a sua propulsão ou destinados à sua propulsão;

9) «Categoria SMB», que inclui motores de ignição comandada exclusivamente para utilização em motos de neve.

Os motores para motos de neve, exceto os que apresentem as características indicadas no primeiro parágrafo, são incluídos na categoria NRE;

10) «Categoria ATS», que inclui motores de ignição comandada, exclusivamente para utilização em veículos todo-o-terreno e lado a lado (VTT e SbS).

Os motores para VTT e SbS, exceto os que apresentem as características indicadas no primeiro parágrafo, são incluídos na categoria NRE.

Um motor de uma determinada categoria, destinado a ser utilizado numa aplicação de velocidade variável, pode ser também utilizado em substituição de um motor da mesma categoria destinado a ser utilizado numa aplicação de velocidade constante. Os motores de velocidade variável da categoria IWP, utilizados em aplicações de velocidade constante, devem ainda cumprir os requisitos previstos no artigo 23.º, n.º 7, ou no artigo 23.º, n.º 8, consoante o caso.

Os motores para veículos ferroviários auxiliares e os motores auxiliares para automotoras são incluídos nas categorias NRE ou NRS, em função das suas características.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo 5.º

Obrigações dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem criar ou nomear as entidades homologadoras competentes em matéria de homologação e as autoridades de fiscalização do mercado competentes em matéria de fiscalização do mercado nos termos do presente regulamento. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão da criação e designação dessas autoridades.
2. A notificação das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado deve conter o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, e o respetivo domínio de competência. A Comissão publica no seu sítio Web a lista das entidades homologadoras, bem como os respetivos dados.
3. Os Estados-Membros só devem autorizar a colocação no mercado de motores, já instalados em máquinas ou não, que estejam abrangidos por uma homologação UE válida, concedida em conformidade com o presente regulamento.
Os Estados-Membros só devem autorizar a colocação no mercado de máquinas nas quais estejam instalados motores abrangidos por uma homologação UE válida, concedida em conformidade com o presente regulamento.
4. Os Estados-Membros não devem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de motores por motivos relacionados com aspetos da sua construção e funcionamento abrangidos pelo presente regulamento, se cumprirem os requisitos nele previstos.
5. Os Estados-Membros devem organizar e proceder à fiscalização do mercado e ao controlo de motores que entrem no mercado, nos termos do capítulo III do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹.

Artigo 6.º

Obrigações das entidades homologadoras

1. As entidades homologadoras devem assegurar que os fabricantes que apresentam um pedido de homologação UE cumprem as obrigações que sobre eles impendem por força do presente regulamento.
2. As entidades homologadoras só devem conceder a homologação UE aos tipos de motor ou famílias de motores que cumpram os requisitos do presente regulamento.

²¹ Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93, JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

3. As entidades homologadoras devem tornar público, através da plataforma administrativa central da União referida no artigo 41.º, um registo de todos os tipos de motor e famílias de motores aos quais tiverem concedido a homologação UE, contendo, pelo menos, as seguintes informações: marca, designação do fabricante, categoria de motor, número de homologação e data de homologação.

Artigo 7.º

Medidas de fiscalização do mercado

No que diz respeito a motores com homologação UE, as autoridades de fiscalização do mercado devem realizar, a uma escala adequada e com base em amostras adequadas, controlos documentais e, se necessário, controlos físicos e laboratoriais de motores. Ao fazê-lo, devem ter em conta os princípios estabelecidos de avaliação dos riscos, eventuais reclamações e outras informações relevantes.

As autoridades de fiscalização do mercado podem exigir aos operadores económicos a apresentação de documentação e informações disponíveis que considerem necessárias para o exercício das suas funções.

Caso os operadores económicos apresentem relatórios de ensaios ou certificados de conformidade, as autoridades de fiscalização do mercado devem tê-los em devida conta.

Artigo 8.º

Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem garantir que os motores por eles produzidos, ao serem colocados no mercado, foram fabricados e homologados em conformidade com os requisitos enunciados nos capítulos II e III do presente regulamento.
2. Para efeitos da homologação de motores, os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um único representante estabelecido no território da União para os representar junto da entidade homologadora.
3. Para efeitos de fiscalização do mercado, os fabricantes estabelecidos fora do território da União devem nomear um único representante estabelecido no território da União, que pode ser o representante mencionado no n.º 2 ou um outro representante.
4. Os fabricantes são responsáveis perante a entidade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação e por assegurar a conformidade da produção, independentemente de estarem ou não envolvidos diretamente em todas as fases da construção de um motor.
5. De acordo com o presente regulamento, os fabricantes devem assegurar a existência de procedimentos para manter a conformidade da produção em série com o tipo homologado. As alterações efetuadas no projeto ou nas características de um motor, bem como as alterações dos requisitos com os quais um motor é declarado conforme devem ser tidas em conta em conformidade com o capítulo VI.
6. Para além da marcação afixada nos motores por eles produzidos, em conformidade com o disposto no artigo 31.º, os fabricantes devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto na União nos motores disponibilizados no mercado ou, se tal não for possível, na embalagem ou num documento que acompanhe esses motores.

7. Os fabricantes devem assegurar que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou transporte não prejudicam a conformidade desse motor com os requisitos enunciados nos capítulos II e III.

Artigo 9.º

Obrigações dos fabricantes relativamente aos seus produtos não conformes

1. Os fabricantes que considerem ou tenham motivos para crer que um motor por eles produzido e já colocado no mercado não está conforme com o presente regulamento devem proceder imediatamente a uma investigação sobre a natureza da não-conformidade e a probabilidade da sua ocorrência. Devem tomar medidas corretivas, com base nos resultados da investigação, para assegurar que os motores em produção são rapidamente postos em conformidade com o tipo ou a família homologados. Serão aplicáveis as disposições enunciadas no artigo 38.º, caso sejam proporcionais à natureza da não-conformidade e à probabilidade da sua ocorrência.

Não obstante os requisitos enunciados no primeiro parágrafo, o fabricante não será obrigado a tomar medidas corretivas em relação aos motores que não estejam em conformidade com o presente regulamento em resultado de modificações introduzidas após o motor ter sido colocado no mercado que não tenham sido autorizadas pelo fabricante.

2. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação, fornecendo-lhe pormenores, designadamente, sobre a não conformidade de quaisquer medidas corretivas adotadas.
3. Os fabricantes devem manter o dossiê de homologação referido no artigo 21.º, n.º 9, e uma cópia dos certificados de conformidade referidos no artigo 30.º à disposição das entidades homologadoras, durante um período de 10 anos após a colocação do motor no mercado.
4. Os fabricantes devem, na sequência de um pedido fundamentado de uma autoridade nacional, facultar a essa autoridade, por intermédio da entidade homologadora, um exemplar do certificado de homologação UE de um motor, numa língua que possa ser facilmente compreendida pela autoridade requerente.

Artigo 10.º

Obrigações dos representantes do fabricante no que diz respeito à fiscalização do mercado

O representante do fabricante para efeitos de fiscalização do mercado deve praticar os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Esse mandato deve permitir a um representante, no mínimo:

- 1) ter acesso ao dossiê de fabrico referido no artigo 20.º e aos certificados de conformidade referidos no artigo 30.º, a fim de poderem ser colocados à disposição das entidades homologadoras, durante um período de 10 anos após a colocação do motor no mercado;
- 2) mediante pedido fundamentado de uma entidade homologadora, facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a conformidade da produção de um motor;

- 3) cooperar com as entidades homologadoras ou as autoridades de fiscalização do mercado, a pedido destas, em qualquer ação adotada para eliminar eventuais riscos graves para a segurança decorrentes dos motores abrangidos pelo seu mandato.

Artigo 11.º

Obrigações dos importadores

1. Os importadores só podem colocar no mercado motores que tenham obtido a homologação UE.
2. Antes de colocarem no mercado um motor com homologação UE, os importadores devem assegurar-se de que está disponível um dossiê de homologação que cumpre o artigo 21.º, n.º 9, e de que o motor ostenta a marcação exigida e cumpre o disposto no artigo 8.º, n.º 6.
3. Por um período de 10 anos após a colocação de um motor no mercado, os importadores devem manter um exemplar do certificado de conformidade à disposição das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado e assegurar que o dossiê de homologação mencionado no artigo 21.º, n.º 9, pode ser facultado a essas autoridades, mediante pedido.
4. Os importadores devem indicar o seu nome, nome comercial registado ou marca registada e o endereço de contacto no motor ou, se tal não for possível, na sua embalagem ou num documento que acompanhe o motor.
5. Os importadores devem disponibilizar as instruções e informações exigidas nos termos do artigo 41.º
6. Os importadores devem assegurar que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou transporte não prejudicam a conformidade desse motor com os requisitos enunciados nos capítulos II e III.

Artigo 12.º

Obrigações dos importadores relativamente aos seus produtos não conformes

1. Os importadores que considerem ou tenham motivos para crer que um motor não está conforme com os requisitos do presente regulamento e, nomeadamente, que não corresponde à sua homologação, não devem distribuir o motor até que este seja posto em conformidade. Devem ainda informar do facto o fabricante, as autoridades de fiscalização do mercado, bem como a entidade homologadora que concedeu a homologação para o efeito.
2. Os importadores que considerem ou tenham motivos para crer que um motor por eles colocado no mercado não está conforme com o presente regulamento devem proceder imediatamente a uma investigação sobre a natureza da não-conformidade e a probabilidade da sua ocorrência. Devem tomar medidas corretivas, com base nos resultados da investigação, para assegurar que os motores em produção são rapidamente postos em conformidade com o tipo ou a família homologados. Podem ser aplicáveis as disposições enunciadas no artigo 38.º, caso sejam proporcionais à natureza da não-conformidade e à probabilidade da sua ocorrência.
3. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os importadores devem facultar-lhe toda a informação e documentação necessárias para demonstrar a

conformidade de um motor, numa língua facilmente compreendida por essa autoridade.

Artigo 13.º

Obrigações dos distribuidores

1. Quando disponibilizam um motor no mercado, os distribuidores devem agir com a devida diligência em relação aos requisitos do presente regulamento.
2. Antes de disponibilizar um motor no mercado, os distribuidores devem verificar se o motor ostenta a marcação regulamentar ou a marca de homologação UE exigidas, se os documentos, instruções e informações de segurança requeridos estão disponíveis numa língua compreensível para o OEM e se o importador e o fabricante cumpriram os requisitos enunciados no artigo 11.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 31.º, n.º 2.
3. Os distribuidores devem assegurar que, enquanto forem responsáveis por um motor, as condições de armazenamento ou transporte não prejudicam a conformidade desse motor com os requisitos enunciados nos capítulos II e III.

Artigo 14.º

Obrigações dos distribuidores relativamente aos seus produtos não conformes

1. Os distribuidores que considerem ou tenham motivos para crer que um motor não está conforme com os requisitos do presente regulamento não devem distribuir o motor até que este seja posto em conformidade.
2. Os distribuidores que considerem ou tenham motivos para crer que um motor por eles distribuído não está conforme com o presente regulamento devem informar desse facto o fabricante ou o representante do fabricante, a fim de garantir que são tomadas as medidas corretivas necessárias para pôr os motores em produção em conformidade com o tipo ou a família homologados nos termos do artigo 9.º, n.º 1, ou do artigo 12.º, n.º 2.
3. Mediante pedido fundamentado de uma autoridade nacional, os distribuidores devem assegurar que o fabricante fornece à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 9.º, n.º 3, ou que o importador fornece à autoridade nacional as informações especificadas no artigo 11.º, n.º 3.

Artigo 15.º

Situações em que as obrigações dos fabricantes se aplicam aos importadores e aos distribuidores

Para efeitos do presente regulamento, um importador ou distribuidor deve ser considerado um fabricante e estar sujeito às mesmas obrigações que este nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, sempre que o importador ou distribuidor disponibilizem um motor no mercado sob o seu nome ou marca ou modifiquem o motor de tal modo que a conformidade com os requisitos aplicáveis possa ser afetada.

Artigo 16.º

Identificação dos operadores económicos

A pedido, os operadores económicos devem, durante um período de cinco anos após a data de colocação no mercado, identificar junto das entidades homologadoras e das autoridades de fiscalização do mercado:

- a) Qualquer operador económico que lhes tenha fornecido um motor;
- b) Qualquer operador económico a quem tenham fornecido um motor.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUBSTANTIVOS

Artigo 17.º

Requisitos em matéria de emissões de escape para homologação UE

1. Os fabricantes devem assegurar que os tipos de motor e as famílias de motores são concebidos, construídos e montados de modo a cumprir os requisitos enunciados nos capítulos II e III do presente regulamento.
2. Os tipos de motor e as famílias de motores não devem exceder, a partir da data de colocação de motores no mercado estabelecida no anexo III, os valores-limite de emissões de escape, referidos como «fase V», estabelecidos no anexo II.

Sempre que, em conformidade com os parâmetros de definição da família de motores estabelecidos no ato delegado, uma família de motores abranja mais do que uma banda de potências, o motor precursor (para efeitos de homologação) e todos os tipos de motores dentro da mesma família (para efeitos de conformidade da produção) devem, no que respeita às bandas de potências,

- respeitar os valores-limite de emissão mais rigorosos;
- ser ensaiados utilizando os ciclos de ensaio que correspondem aos valores-limite de emissão mais rigorosos;
- estar sujeitos às primeiras datas aplicáveis para homologação e colocação no mercado enunciadas no anexo III.

3. As emissões de escape de tipos de motor e famílias de motores devem ser medidas com base nos ciclos de ensaio enunciados no artigo 23.º e em conformidade com as disposições sobre a realização de ensaios e medições constantes do artigo 24.º.
4. Os tipos de motor e as famílias de motores devem ser concebidos de forma a resistir a intervenções abusivas e não podem recorrer a qualquer estratégia manipuladora.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 55.º, no que diz respeito às especificações técnicas pormenorizadas relativas aos parâmetros utilizados para a definição da família de motores e as disposições técnicas pormenorizadas para resistir às intervenções abusivas referidas no n.º 4. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 18.º

Monitorização das emissões de motores em circulação

1. As emissões de gases e de partículas poluentes de tipos de motor ou famílias de motores em circulação devem ser monitorizadas por ensaios de motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias a funcionar com os seus ciclos de funcionamento normais. Esses ensaios devem ser realizados em motores que tenham sido objeto de uma manutenção correta e devem respeitar as disposições em matéria de seleção de motores, procedimentos de ensaio e comunicação dos resultados para as diferentes categorias de motores.

A Comissão deve realizar projetos-piloto com vista a desenvolver procedimentos de ensaio adequados para as categorias e subcategorias de motores para as quais não existam tais procedimentos de ensaio.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º no que diz respeito às medidas pormenorizadas relativas à seleção de motores, procedimentos de ensaio e comunicação dos resultados a que se refere o n.º 1. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

CAPÍTULO IV

PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 19.º

Pedido de homologação UE

1. Os fabricantes devem apresentar um pedido de homologação UE para um tipo de motor ou família de motores à entidade homologadora de um Estado-Membro. O pedido deve ser acompanhado do dossiê de fabrico a que se refere o artigo 20.º.
2. Um motor conforme com as características do tipo de motor ou, no caso de uma família de motores, do motor precursor descritas no dossiê de fabrico deve ser colocado à disposição do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação.
3. No caso de um pedido de homologação UE para uma família de motores, se a entidade homologadora determinar que, no que diz respeito ao motor precursor selecionado conforme referido no n.º 2, o pedido apresentado não representa integralmente a família de motores descrita no dossiê de fabrico, deve ser fornecido para homologação um motor precursor alternativo e, se necessário, um outro motor precursor que seja considerado representativo da família de motores pela entidade homologadora.
4. Nenhum pedido relativo a um tipo de motor ou a uma família de motores pode ser apresentado a mais de um Estado-Membro. Deve ser apresentado um pedido separado para cada tipo de motor ou família de motores a homologar.

Artigo 20.º

Dossiê de fabrico

1. O requerente deve fornecer à entidade homologadora um dossiê de fabrico.
2. O conteúdo do dossiê de fabrico deve ser definido num ato de execução e deve incluir os seguintes elementos:

- (a) Uma ficha de informações;
 - (b) Todos os dados, desenhos, fotografias e demais informações respeitantes ao motor;
 - (c) Todas as informações adicionais requeridas pela entidade homologadora no contexto do procedimento de pedido de homologação.
3. O dossiê de fabrico pode ser fornecido em suporte papel ou num suporte eletrónico que seja aceite pelo serviço técnico e pela entidade homologadora.
4. A Comissão fica habilitada a elaborar modelos para a ficha de informações e para o dossiê de fabrico por meio de atos de execução. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

CAPÍTULO V

REALIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS DE HOMOLOGAÇÃO UE

Artigo 21.º

Disposições gerais

1. A entidade homologadora que recebe o pedido deve conceder a homologação UE a todos os tipos de motor ou famílias de motores em conformidade com todos os elementos seguintes:
- (a) As características descritas no dossiê de fabrico;
 - (b) Os requisitos do presente regulamento;
 - (c) As disposições relativas à produção referidas no artigo 25.º.
2. As entidades homologadoras não devem impor quaisquer outros requisitos de homologação no que respeita a emissões de escape para máquinas móveis não rodoviárias nas quais esteja instalado um motor, se este satisfizer os requisitos especificados no presente regulamento.
3. As entidades homologadoras não devem conceder uma homologação UE a um tipo de motor ou família de motores que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, após as datas respeitantes à homologação de motores referidas no anexo III para cada subcategoria de motor.
4. Os certificados de homologação UE devem ser numerados segundo um sistema harmonizado definido pela Comissão por meio de atos de execução.
5. A entidade homologadora de cada Estado-Membro deve:
- (a) Enviar mensalmente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros uma lista das homologações UE que tiver concedido, recusado conceder ou revogado durante esse mês, assim como os motivos da sua decisão;
 - (b) informar de imediato as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros da sua decisão de recusar ou revogar a homologação de um motor, bem como das razões da sua decisão;

- (c) Ao receber um pedido da entidade homologadora de outro Estado-Membro, enviar no prazo de um mês:
- um exemplar do certificado de homologação UE do motor ou família de motores, se existir, acompanhado de um dossiê de homologação para cada tipo de motor ou família de motores que tiver homologado ou recusado homologar ou cuja homologação tiver revogado, e/ou
 - a lista dos motores produzidos de acordo com as homologações UE concedidas, tal como descrito no artigo 35.º
6. A entidade homologadora de cada Estado-Membro deve enviar anualmente à Comissão, ou ainda ao receber um pedido nesse sentido, um exemplar da ficha técnica relacionada com os tipos ou famílias de motores homologados desde que foi efetuada a última notificação.
7. Caso a Comissão o solicite, a entidade homologadora deve também enviar-lhe as informações referidas no n.º 5.
8. Deve considerar-se que são respeitados os requisitos referidos nos n.ºs 5, 6 e 7, se forem carregadas as informações ou dados relevantes na plataforma administrativa central da União referida no artigo 42.º. O exemplar pode também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.
9. A entidade homologadora deve elaborar um dossiê de homologação, que consiste no dossiê de fabrico, acompanhado dos relatórios de ensaio e de todos os outros documentos apensos pelo serviço técnico ou pela entidade homologadora no desempenho das respetivas funções. O dossiê de homologação deve conter um índice do seu conteúdo, devidamente numerado ou marcado por forma a identificar claramente todas as páginas, e cada documento deve ser concebido de molde a registar as fases sucessivas de gestão da homologação UE, em particular as datas das revisões e das atualizações. A entidade homologadora deve manter disponíveis as informações contidas no dossiê de homologação durante um período de dez anos após o termo da validade da homologação em questão.
10. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução:
- (a) O método para estabelecer o sistema de numeração harmonizado referido no n.º 4;
 - (b) O formato único da ficha técnica a preencher para cada tipo de motor ou família de motores aos quais foi concedida a homologação UE pela entidade homologadora de cada Estado-Membro referida no n.º 5, alínea a);
 - (c) O modelo da lista dos motores produzidos de acordo com as homologações UE concedidas, a preencher pela entidade homologadora de cada Estado-Membro referidas no n.º 5, alínea c);
 - (d) O formato único da ficha técnica a preencher para tipos de motor ou famílias de motores relacionados, homologados desde a última notificação, a preencher pela entidade homologadora de cada Estado-Membro referida no n.º 6.

Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 22.º

Disposições especiais relativas ao certificado de homologação UE

1. O certificado de homologação UE deve conter, como anexos, os seguintes elementos:
 - (a) O dossiê de homologação referido no artigo 21.º, n.º 9;
 - (b) Os resultados dos ensaios;
 - (c) Os nomes e espécimes das assinaturas das pessoas autorizadas a assinar certificados de conformidade e uma declaração relativa às respetivas funções na empresa.
2. A Comissão deve elaborar um modelo de certificado de homologação UE.
3. No que diz respeito a cada tipo de motor, a entidade homologadora deve:
 - (a) Preencher todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, bem como a ficha de resultados dos ensaios apensa;
 - (b) Compilar o índice do dossiê de homologação;
 - (c) Entregar de imediato ao requerente o certificado preenchido, juntamente com os seus anexos.
4. No caso de uma homologação UE que, em aplicação do artigo 33.º, tenha sido objeto de restrições quanto à sua validade ou de isenções da aplicação de determinadas disposições do presente regulamento, essas restrições ou isenções devem ser especificadas no certificado de homologação UE.
5. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, o modelo de certificado de homologação UE, bem como a ficha de resultados dos ensaios referida no n.º 3, alínea a). Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 23.º

Ensaaios requeridos para a homologação UE

1. O cumprimento das prescrições técnicas previstas no presente regulamento deve ser demonstrado por meio de ensaios adequados, realizados por serviços técnicos designados para o efeito.

O ensaio técnico e os procedimentos de medição, bem como o equipamento e os instrumentos específicos prescritos para a realização desses ensaios devem ser os enunciados no artigo 24.º.
2. O fabricante deve pôr à disposição da entidade homologadora o número de motores exigido ao abrigo dos atos delegados relevantes para realizar os ensaios requeridos.
3. Os ensaios requeridos devem ser realizados em motores representativos do tipo a homologar.

Não obstante os requisitos do primeiro parágrafo, o fabricante pode selecionar, com o acordo da entidade homologadora, um motor que, não sendo embora representativo do tipo a homologar, reúne várias das características mais desfavoráveis no que respeita ao nível de desempenho exigido. Podem ser utilizados métodos de ensaio virtual como apoio para a tomada de decisões durante o processo de seleção.
4. Para efeitos da realização dos ensaios de homologação UE, os ciclos aplicáveis são enunciados no anexo IV. Os ciclos de ensaio aplicáveis a cada tipo de motor incluído

na homologação UE devem ser indicados na ficha de informações da homologação UE.

5. O motor precursor deve ser ensaiado com um dinamómetro, utilizando o ciclo de ensaio NRSC identificado no anexo IV, nos quadros IV-1 a IV-10. Fica ao critério do fabricante realizar este ensaio quer com o método com modos discretos quer com rampas de transição. Exceto nos casos identificados nos n.ºs 7 e 8, não é necessário que um motor de velocidade variável de uma determinada categoria, usado numa aplicação de velocidade constante da mesma categoria, seja ensaiado com o ciclo de ensaio em condições estacionárias a uma velocidade constante aplicável.
6. No caso de um motor de velocidade constante dotado de um regulador que pode ser regulado para velocidades alternativas, os requisitos do n.º 5 devem ser respeitados em cada velocidade constante aplicável, e a ficha de informações da homologação UE deve indicar as velocidades que se aplicam a cada tipo de motor.
7. No caso de um motor da categoria IWP destinado a ser utilizado em aplicações tanto a velocidade constante como a velocidade variável, devem ser respeitados os requisitos do n.º 5 em cada ciclo de ensaio em condições estacionárias separadamente, devendo a ficha de informações da homologação UE indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual este requisito foi respeitado.
8. No caso de um motor da categoria IWP com uma potência de referência superior a 560 kW que se destine a ser utilizado em vez de um motor da categoria IWA, de acordo com o segundo parágrafo do artigo 4.º, os requisitos do n.º 5 devem ser respeitados separadamente para cada ciclo de ensaio em condições estacionárias aplicável, enunciado nos quadros IV-5 e IV-6 do anexo IV, devendo a ficha de informações da homologação indicar cada ciclo de ensaio em condições estacionárias no qual este requisito foi respeitado.
9. Com exceção dos motores homologados nos termos do artigo 32.º, n.º 4, os motores de velocidade variável da categoria NRE com uma potência útil igual ou superior a 19 kW, mas não superior a 560 kW, devem, além de respeitar os requisitos do n.º 5, ser também ensaiados num dinamómetro, utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no Quadro IV-11 do anexo IV.
10. Os motores das subcategorias NRS-v-2b e NRS-v-3 com uma velocidade máxima inferior ou igual a 3 400 rpm devem, além de respeitar os requisitos do n.º 5, ser também ensaiados num dinamómetro, utilizando o ciclo de ensaio transitório identificado no Quadro IV-12 do anexo IV.
11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º que estabeleçam as especificações técnicas pormenorizadas e as características dos ciclos de ensaio em condições estacionárias e transitórias a que se refere o presente artigo. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].
12. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, o formato único dos ensaios exigidos para a homologação UE. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 24.º

Realização de medições e ensaios para a homologação UE

1. Os resultados dos ensaios de emissões de escape em laboratório relativos a todos os motores abrangidos pelo presente regulamento devem ser adaptados a fim de incluir os fatores de deterioração adequados aos períodos de durabilidade das emissões especificados no anexo V.
2. Um tipo de motor ou uma família de motores devem cumprir os limites de emissão estabelecidos no presente regulamento relativamente aos combustíveis de referência apropriados ou às combinações de combustíveis constantes da seguinte lista:
 - diesel,
 - gasolina,
 - mistura gasolina/óleo para motores de ignição comandada a dois tempos,
 - gás natural/biometano,
 - gás de petróleo liquefeito (GPL),
 - etanol.
3. Para a realização das medições e ensaios, devem ser cumpridos os requisitos técnicos respeitantes aos seguintes aspetos:
 - (a) Aparelhos e procedimentos para realização de ensaios;
 - (b) Aparelhos e procedimentos para medição e amostragem das emissões;
 - (c) Métodos de avaliação e cálculo de dados;
 - (d) Método para estabelecer fatores de deterioração;
 - (e) No caso de motores das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh que cumpram os limites de emissão da «Fase V», na aceção do anexo II:
 - i. método de contabilização das emissões de gases do cárter,
 - ii. método de contabilização da regeneração infrequente dos sistemas de pós-tratamento;
 - (f) No caso de motores controlados eletronicamente das categorias NRE, NRG, IWP, IWA, RLL, RLR que cumpram os limites de emissão da «Fase V», na aceção do anexo II, e que utilizem um dispositivo de comando eletrónico para determinar a quantidade e o momento da injeção de combustível ou que recorram ao dispositivo de comando eletrónico para ativar, desativar ou modular o sistema de controlo das emissões utilizado para reduzir as emissões de NOx:
 - i. requisitos técnicos em matéria de estratégias de controlo das emissões, incluindo a documentação necessária para demonstrar estas estratégias,
 - ii. requisitos técnicos em matéria de medidas de controlo das emissões de NOx, incluindo o método para demonstrar esses requisitos técnicos,
 - iii. requisitos técnicos em matéria da zona associada ao ciclo NRSC relevante dentro da qual é controlada a quantidade de emissões que podem exceder os valores-limite previstos no anexo II,
 - iv. a seleção pelo serviço técnico de pontos de medição adicionais dentro da zona de controlo durante o ensaio de emissões num banco de ensaio.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º do presente regulamento que estabeleçam:
 - (a) A metodologia para adaptar os resultados dos ensaios de emissões em laboratório, a fim de incluir os fatores de deterioração referidos no n.º 1;
 - (b) As características técnicas dos combustíveis de referência enumerados no presente número para os ensaios de homologação e para verificar a conformidade da produção a que se refere o n.º 2;
 - (c) Os requisitos técnicos pormenorizados e as características para a realização dos medições e ensaios referidos no n.º 3;
 - (d) O método de medição do NP, tendo em conta as especificações indicadas na série 06 do Regulamento UNECE n.º 49,
 - (e) Os requisitos técnicos pormenorizados para os ensaios dos motores alimentados total ou parcialmente a gás referidos no anexo II.

Artigo 25.º

Disposições relativas à conformidade da produção

1. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se foram tomadas as disposições adequadas para assegurar que os motores em produção vão estar em conformidade com os requisitos do presente regulamento.
2. Uma entidade homologadora que conceda uma homologação UE a uma família de motores deve tomar as medidas necessárias para verificar se os certificados de conformidade emitidos pelo fabricante são conformes com os requisitos no artigo 30.º. Para o efeito, a entidade homologadora deve verificar se um número suficiente de amostras de certificados de conformidade cumpre os requisitos definidos no artigo 30.º e se o fabricante tomou as disposições adequadas para assegurar que os dados contidos nos certificados de conformidade são corretos.
3. Uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE deve tomar as medidas necessárias relativas a essa homologação para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras de outros Estados-Membros, se as disposições referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo continuam a ser adequadas, de forma a que os motores em produção continuem a estar em conformidade com o tipo homologado e os certificados de conformidade continuem a cumprir os requisitos do artigo 30.º.
4. A fim de verificar se um motor é conforme ao tipo homologado, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE pode realizar qualquer das inspeções ou ensaios necessários para a homologação UE, em amostras colhidas nas instalações do fabricante, incluindo nas suas instalações de produção.
5. Caso uma entidade homologadora que tenha concedido uma homologação UE apure que as disposições referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo não estão a ser aplicadas, se afastam significativamente das disposições e planos de controlo aprovados, deixaram de ser aplicadas ou já não são consideradas adequadas, embora a produção prossiga, deve tomar as medidas necessárias para garantir que o

procedimento relativo à conformidade da produção é aplicado de forma correta ou, então, deve revogar a homologação UE.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º, que estabeleçam as medidas pormenorizadas a tomar e os procedimentos a seguir pelas entidades homologadoras para assegurar que os motores em produção são conformes ao tipo homologado. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

CAPÍTULO VI

ALTERAÇÕES E VALIDADE DAS HOMOLOGAÇÕES UE

Artigo 26.º

Disposições gerais

1. O fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora emissora da (de contrário parece que o fabricante é que emitiu a homologação) homologação UE de qualquer alteração das informações registadas no dossiê de homologação.

Essa entidade homologadora deve decidir qual dos procedimentos previstos no artigo 27.º deve ser adotado.

Caso seja necessário, a entidade homologadora pode decidir, em consulta com o fabricante, que tem de ser concedida uma nova homologação UE.

2. O pedido de alteração de uma homologação UE deve ser apresentado exclusivamente à entidade homologadora que concedeu a homologação UE inicial.
3. Se a entidade homologadora considerar que, para fins da introdução de uma alteração, é necessário repetir as inspeções ou os ensaios, deve informar desse facto o fabricante.

Os procedimentos referidos no artigo 27.º aplicam-se apenas se, com base nessas inspeções ou nesses ensaios, a entidade homologadora concluir que os requisitos para a homologação UE continuam a ser cumpridos.

Artigo 27.º

Revisões e extensões das homologações UE

1. Se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas sem se requerer a repetição de inspeções ou ensaios, a alteração é designada «revisão».

Nesses casos, a entidade homologadora deve proceder, se necessário, à emissão das páginas revistas do dossiê de homologação, assinalando claramente em cada uma delas a natureza das alterações e a data da reemissão. Considera-se que uma versão atualizada e consolidada do dossiê de homologação, acompanhada de uma descrição pormenorizada das alterações, cumpre este requisito.

2. A alteração é designada «extensão», se as informações registadas no dossiê de homologação tiverem sido alteradas e se se verificar um dos seguintes casos:

(a) Forem necessárias novas inspeções ou novos ensaios;

- (b) Tiver havido alterações na informação constante do certificado de homologação UE, com exclusão dos anexos;
- (c) Se se tornarem aplicáveis ao tipo de motor ou família de motores homologados novos requisitos estabelecidos nos atos delegados do presente regulamento.

No caso de uma extensão, a entidade homologadora deve emitir um certificado de homologação UE atualizado, ao qual atribui um número de extensão, que aumente em conformidade com o número de extensões sucessivas já concedidas. Esse certificado de homologação deve indicar claramente as razões da extensão e a data da reemissão.

- 3. Sempre que for emitida uma revisão ou uma versão consolidada e atualizada, o índice do dossiê de homologação anexo ao certificado de homologação deve ser alterado em conformidade, de molde a indicar a data da extensão ou revisão mais recentes, ou a data da consolidação mais recente da versão atualizada.
- 4. Não serão necessárias alterações à homologação UE de um tipo de motor ou família de motores, se os novos requisitos referidos no n.º 2, alínea c), forem, de um ponto de vista técnico, irrelevantes para esse tipo de motor ou família de motores no que diz respeito ao seu desempenho em matéria de emissões.

Artigo 28.º

Emissão e notificação das alterações

- 1. No caso de uma extensão, todas as rubricas pertinentes do certificado de homologação UE, os respetivos anexos e o índice do dossiê de homologação devem ser atualizados. O certificado atualizado e os seus anexos devem ser entregues de imediato ao requerente.
- 2. No caso de uma revisão, a entidade homologadora deve entregar de imediato ao requerente os documentos revistos ou a versão consolidada e atualizada, consoante os casos, incluindo o índice revisto do dossiê de homologação.
- 3. A entidade homologadora deve notificar qualquer alteração de um certificado de homologação UE às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 21.º.

Artigo 29.º

Caducidade

- 1. As homologações UE são concedidas por um prazo de validade ilimitado.
- 2. A homologação UE de um motor caduca em cada uma das seguintes situações:
 - (a) Novos requisitos aplicáveis ao tipo de motor homologado tornaram-se obrigatórios para a disponibilização no mercado, não sendo possível atualizar a homologação UE em conformidade;
 - (b) A produção do tipo de motor ou família de motores homologados é interrompida de modo voluntário e definitivo;
 - (c) A validade da homologação expirou por força de uma restrição nos termos do artigo 33.º, n.º 6;

(d) A homologação foi revogada nos termos do artigo 25.º, n.º 5, do artigo 37.º, n.º 1, ou do artigo 38.º, n.º 3.

3. Caso um único tipo de motor de uma família de motores caduque, a caducidade da homologação UE da família de motores em causa é limitada ao tipo de motor em causa.

4. Quando cessar definitivamente a produção de um determinado tipo de motor, o fabricante deve notificar a entidade homologadora que concedeu a homologação UE ao motor.

No prazo de um mês a contar da receção da notificação referida no primeiro parágrafo, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE para esse motor deve informar do facto as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

5. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, nos casos em que se prevê que a homologação UE de um tipo de motor ou família de motores venha a caducar, o fabricante deve notificar desse facto a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve de imediato transmitir toda a informação pertinente às entidades homologadoras dos outros Estados-Membros.

A comunicação referida no segundo parágrafo deve especificar, em especial, a data de produção e o número de identificação do último motor produzido.

6. Deve considerar-se que são respeitados os requisitos referidos nos n.ºs 4 e 5, se forem carregadas as informações relevantes na plataforma administrativa central da União referida no artigo 42.º. Os documentos de comunicação podem também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.

CAPÍTULO VII

CERTIFICADO DE CONFORMIDADE E MARCAÇÕES

Artigo 30.º

Certificado de conformidade

1. O fabricante, na sua qualidade de titular de uma homologação UE de um tipo de motor ou família de motores, deve entregar um certificado de conformidade a acompanhar cada motor que é fabricado em conformidade com o tipo de motor homologado.

Esse certificado deve ser entregue gratuitamente, juntamente com o motor, e deve acompanhar a máquina na qual o motor está instalado. A sua emissão não pode depender de um pedido explícito ou da prestação de informação adicional ao fabricante.

Durante um período de 10 anos a contar da data de fabrico do motor, o fabricante do motor deve, a pedido do proprietário do motor, emitir uma segunda via do certificado de conformidade, contra o pagamento de um montante que não pode ser superior ao custo de emissão. A menção «segunda via» deve figurar de forma bem visível na página de rosto de todas as segundas vias do certificado.

2. A Comissão deve definir o modelo para o certificado de conformidade a usar pelo fabricante.
3. O certificado de conformidade deve ser redigido, pelo menos, numa das línguas oficiais da União. Qualquer Estado-Membro pode solicitar que o certificado de conformidade seja traduzido para a sua ou as suas próprias línguas oficiais.
4. A(s) pessoa(s) autorizada(s) a assinar certificados de conformidade deve(m) pertencer à organização do fabricante e deve(m) estar devidamente autorizada(s) pela administração a assumir plenamente a responsabilidade legal do fabricante no que diz respeito à conceção e à construção, ou à conformidade da produção do motor.
5. O certificado de conformidade deve ser preenchido na sua totalidade e não deve conter quaisquer restrições relativas à utilização do motor, salvo as previstas no presente regulamento ou em qualquer um dos atos delegados adotados por força do presente regulamento.
6. O certificado de conformidade deve, para tipos de motor ou famílias de motores homologados nos termos do artigo 33.º, n.º 2, apresentar no seu cabeçalho a menção «Para motores homologados nos termos do artigo 31.º do Regulamento (UE) n.º XX/XX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias (homologação provisória)».
7. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, o modelo de certificado de conformidade, incluindo as características técnicas concebidas para impedir falsificações. Para o efeito, os atos de execução devem prever os recursos de segurança referentes à impressão para proteger o papel utilizado no certificado. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 31.º

Marcação dos motores

1. O fabricante de um motor deve apor uma marcação em cada unidade fabricada, em conformidade com o tipo homologado.
2. Antes de sair da linha de produção, os motores devem ostentar a marcação exigida pelo presente regulamento.
3. Em relação a um motor já instalado em máquinas, pode substituir-se o motor ou a parte do motor que ostente a marca regulamentar.
4. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, o modelo para a marcação a que se refere o n.º 1, incluindo as informações essenciais obrigatórias. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].
5. A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º no que diz respeito às condições e requisitos técnicos pormenorizados para efeitos de substituição de motores ou partes de motores que ostentem a marcação a que se refere o n.º 3. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

CAPÍTULO VIII

ISENÇÕES

Artigo 32.º

Isenções gerais

1. Os requisitos do artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, e do artigo 17.º, n.º 2, não se aplicam aos motores para uso das forças armadas.
2. Sem prejuízo do disposto no artigo 31.º, um fabricante pode entregar um motor separadamente do seu sistema pós-tratamento do escape a um OEM.
3. Não obstante os requisitos do artigo 5.º, n.º 3, os Estados-Membros devem autorizar a colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE em conformidade com o presente regulamento.
4. Não obstante os requisitos do artigo 17.º, n.º 2, os Estados-Membros podem autorizar a homologação UE e a colocação no mercado de motores que cumpram os valores-limite de emissão ATEX estabelecidos no anexo V, na condição de os motores se destinarem a ser usados numa máquina para utilização em atmosferas potencialmente explosivas, como definido na Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²², e que estejam certificados como satisfazendo cumulativamente os seguintes requisitos:

²² Diretiva 2014/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros relativa a aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas, JO L 96 de 29.3.2014, p. 309.

- (a) Equipamento das categorias 2 ou 3;
 - (b) Grupo de máquinas I ou grupo de máquinas II;
 - (c) Classe de temperatura T3 ou superior (não excedendo 200 °C).
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º, no que diz respeito às especificações técnicas pormenorizadas e às condições para:
- (a) Um fabricante entregar a um OEM um motor separadamente do seu sistema de pós-tratamento do escape, conforme referido no n.º 2;
 - (b) A colocação temporária no mercado, para efeitos de ensaios de campo, de motores que não tenham obtido a homologação UE, conforme referido no n.º 3;
 - (c) A homologação UE e a colocação no mercado de motores que cumprem os valores-limite de emissão ATEX enumerados no anexo V, conforme referido no n.º 4.

Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 33.º

Isenções relativas a novas tecnologias ou novos conceitos

1. O fabricante pode requerer a homologação de um tipo de motor ou família de motores que incorpore novas tecnologias ou novos conceitos incompatíveis com um ou mais dos requisitos do presente regulamento.
2. A entidade homologadora deve conceder a homologação referida no n.º 1, caso estejam preenchidas cumulativamente as condições seguintes:
 - (a) O pedido de homologação indica as razões pelas quais as novas tecnologias ou novos conceitos em questão tornam o tipo de motor ou família de motores incompatível com um ou mais requisitos enumerados no presente regulamento;
 - (b) O pedido de homologação descreve as implicações em matéria de proteção ambiental da nova tecnologia e as medidas tomadas no sentido de garantir que é mantido, pelo menos, um nível de proteção ambiental equivalente ao previsto pelos requisitos em relação aos quais se pretende a isenção;
 - (c) São apresentadas as descrições dos ensaios e os resultados que provam que a condição da alínea b) está preenchida.
3. A concessão dessa isenção de homologação para novas tecnologias ou novos conceitos deve ser sujeita a autorização por parte da Comissão. Essa autorização deve ser dada por meio de um ato de execução.
4. A entidade homologadora pode emitir a homologação enquanto se aguarda a decisão da Comissão sobre a autorização, mas essa homologação é provisória, válida apenas no território do Estado-Membro em causa e só é válida no que diz respeito a um tipo de motor abrangido pela isenção pretendida. A entidade homologadora deve, de imediato, informar a Comissão e os demais Estados-Membros de que emitiu a referida homologação provisória por meio de um dossiê que inclua as informações referidas no n.º 2.

O caráter provisório e a validade territorial limitada devem ser mencionados no cabeçalho do certificado de homologação e no cabeçalho do certificado de conformidade.

5. Qualquer outra entidade homologadora pode decidir aceitar no território do Estado-Membro pertinente a homologação provisória a que se refere o n.º 4. Sempre que o façam, devem informar a entidade homologadora relevante e a Comissão, por escrito.
6. Se for caso disso, a autorização da Comissão referida no n.º 3 deve também especificar se está sujeita a quaisquer restrições. Em qualquer caso, a validade da homologação não deve ser inferior a 36 meses.
7. Se a Comissão decidir recusar a autorização, a entidade homologadora deve informar de imediato o titular da homologação provisória a que se refere o n.º 3, caso tenha sido emitida, de que a homologação provisória será revogada seis meses após a data da decisão de recusa da Comissão.

Não obstante a decisão da Comissão de recusar a autorização, os motores fabricados em conformidade com a homologação provisória antes da sua caducidade podem ser colocados no mercado nos Estados-Membros que tiverem aceitado a homologação provisória.

8. Deve considerar-se que são respeitados os requisitos referidos nos n.ºs 4 e 5, se as informações relevantes forem carregadas na plataforma administrativa central da União referida no artigo 42.º. Os documentos de comunicação podem também assumir a forma de um ficheiro eletrónico seguro.
9. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, a autorização referida no n.º 3. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2.
10. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, os modelos harmonizados de certificado de homologação e de certificado de conformidade referidos no n.º 4, incluindo as informações essenciais obrigatórias. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 34.º

Subsequente adaptação dos atos delegados e de execução

1. Caso a Comissão autorize a concessão de uma isenção ao abrigo do artigo 33.º, deve tomar de imediato as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução em causa ao progresso tecnológico.

Caso a isenção autorizada nos termos do disposto no artigo 33.º se refira a uma matéria que se encontra definida num regulamento da UNECE, a Comissão deve apresentar uma proposta de alteração ao regulamento da UNECE em causa, em conformidade com o procedimento previsto nos termos do Acordo de 1958 revisto.

2. Assim que os atos aplicáveis forem alterados, qualquer restrição imposta pela decisão da Comissão que autorize a isenção deve ser revogada.

Caso não tenham sido tomadas as medidas necessárias para adaptar os atos delegados ou de execução, a Comissão pode, a pedido do Estado-Membro que concedeu a homologação, autorizar, por meio de uma decisão sob a forma de um ato de

execução adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 54.º, n.º 2, o Estado-Membro a proceder a uma extensão da homologação.

CAPÍTULO IX

COLOCAÇÃO NO MERCADO

Artigo 35.º

Obrigações dos fabricantes em matéria de comunicação de informações

Um fabricante deve enviar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE, no prazo de 45 dias após o fim de cada ano civil, sem demora após a data de cada pedido quando os requisitos do presente regulamento forem alterados, e imediatamente após qualquer data adicional que a autoridade possa estipular, uma lista com a gama de números de identificação de cada tipo de motor produzido de acordo com os requisitos do presente regulamento e em conformidade com a homologação UE desde o último envio equivalente ou desde que os requisitos do presente regulamento começaram a ser aplicáveis.

Se o sistema de codificação dos motores não permitir clarificar os elementos mencionados, a lista referida no primeiro parágrafo tem de especificar as correlações entre os números de identificação e os tipos de motor ou famílias de motores correspondentes, por um lado, e os números de homologação UE, por outro.

A lista referida no primeiro parágrafo deve igualmente indicar claramente todos os casos em que o fabricante deixa de produzir um tipo de motor ou família de motores homologados.

O fabricante deve conservar cópias das listas por um período mínimo de 20 anos a contar do termo da validade da homologação UE em causa.

Artigo 36.º

Medidas de verificação

1. A entidade homologadora de um Estado-Membro que conceda uma homologação deve tomar as medidas necessárias em relação a essa homologação para verificar, se necessário em cooperação com as entidades homologadoras dos outros Estados-Membros, os números de identificação dos motores produzidos em conformidade com os requisitos do presente regulamento.
2. Pode efetuar-se uma verificação suplementar dos números de identificação juntamente com o controlo da conformidade da produção descrito no artigo 25.º.
3. Em relação à verificação dos números de identificação, o fabricante ou os seus agentes estabelecidos na União devem dar sem demora à entidade homologadora responsável, a pedido desta, todas as informações necessárias relacionadas com os clientes do fabricante, juntamente com os números de identificação dos motores declarados como tendo sido produzidos em conformidade com o artigo 35.º. Quando os motores forem vendidos a um fabricante de máquinas, não são necessárias outras informações.
4. Se, após ter recebido um pedido da entidade homologadora, o fabricante não for capaz de verificar os requisitos de marcação do motor especificados no artigo 31.º, a homologação concedida ao tipo de motor ou família de motores correspondentes nos

termos do presente regulamento pode ser revogada. O processo de informação deve ser efetuado conforme descrito no artigo 36.º, n.º 4.

CAPÍTULO X

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA

Artigo 37.º

Motores não conformes com o tipo homologado

1. Quando os motores acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentem uma marca de homologação não estiverem conformes com o tipo ou a família homologados, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas necessárias, incluindo a revogação da homologação UE se as medidas tomadas pelo fabricante forem inadequadas, para assegurar que os motores em produção se tornam conformes com o tipo ou família homologados. As entidades homologadoras desse Estado-Membro devem avisar as dos outros Estados-Membros das medidas tomadas.
2. Para efeitos do n.º 1, deve considerar-se que não há conformidade com o tipo ou família homologados, se forem encontradas discrepâncias relativamente aos elementos que figuram no certificado de homologação UE ou no dossiê de homologação, caso essas discrepâncias não tenham sido autorizadas em conformidade com o disposto no capítulo VI.
3. Se uma entidade homologadora constatar que os motores acompanhados de um certificado de conformidade ou que ostentem uma marca de homologação emitida por outro Estado-Membro não estão conformes com o tipo ou família homologados, pode solicitar à entidade homologadora que concedeu a homologação UE que verifique se os motores em produção continuam a estar conformes com o tipo ou família homologados. Após receção de um pedido dessa natureza, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar as medidas devidas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de três meses a contar da data do pedido.
4. As entidades homologadoras dos Estados-Membros devem informar-se mutuamente, no prazo de um mês, da revogação de qualquer homologação UE e dos fundamentos de tal medida.
5. Se a entidade homologadora que concedeu a homologação UE contestar a falta de conformidade de que foi notificada, os Estados-Membros interessados devem efetuar diligências para resolver o diferendo. A Comissão deve ser mantida ao corrente da situação e, se for caso disso, proceder às consultas adequadas com vista a encontrar uma solução.

Artigo 38.º

Recolha de motores

1. Caso um fabricante que tenha obtido uma homologação UE seja obrigado, em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008, a recolher

os motores colocados no mercado, quer instalados ou não em máquinas, devido ao facto de os motores representarem uma infração grave ao presente regulamento no que diz respeito à proteção ambiental, o referido fabricante deve informar de imediato a entidade homologadora que concedeu a homologação UE do motor.

2. O fabricante deve propor à entidade homologadora um conjunto de medidas corretivas apropriadas para neutralizar a infração grave referida no n.º 1. A entidade homologadora deve comunicar de imediato as medidas corretivas propostas às entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros.

As entidades homologadoras devem assegurar que as medidas corretivas são efetivamente aplicadas nos respetivos Estados-Membros.

3. Se as medidas corretivas forem consideradas insuficientes ou se não forem aplicadas num prazo suficientemente breve pela entidade homologadora em causa, esta deve informar sem demora a entidade homologadora que concedeu a homologação UE.

A entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve seguidamente informar o fabricante. Se o fabricante não propuser e não aplicar medidas corretivas eficazes, a entidade homologadora que concedeu a homologação UE deve tomar todas as medidas de proteção necessárias, inclusivamente a revogação da homologação UE. Em caso de revogação da homologação UE, a entidade homologadora deve, no prazo de um mês a contar da revogação, notificar o fabricante, as entidades homologadoras dos restantes Estados-Membros e a Comissão, por carta registada ou meio eletrónico equivalente.

Artigo 39.º

Notificação das decisões e vias de recurso disponíveis

1. Qualquer decisão tomada por força do presente regulamento ou qualquer decisão de recusa ou de revogação de uma homologação UE, que proíba ou restrinja a colocação de um motor no mercado ou requeira a retirada de um motor do mercado, deve ser devidamente fundamentada.
2. Qualquer decisão deve ser notificada ao interessado, que deve ser informado, simultaneamente, das vias de recurso à sua disposição e dos respetivos prazos previstos na legislação em vigor no Estado-Membro em causa.

CAPÍTULO XI

REGULAMENTAÇÕES INTERNACIONAIS E PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO TÉCNICA

Artigo 40.º

Aceitação de homologações de motores equivalentes

1. A União pode reconhecer, no quadro de acordos multilaterais ou bilaterais entre a União e países terceiros, a equivalência entre as condições e disposições relativas à homologação de motores estabelecidas pelo presente regulamento e os

procedimentos previstos por regulamentações ou regulamentos internacionais de terceiros.

2. As homologações concedidas e a marcação de homologação em conformidade com os regulamentos da UNECE ou respetivas alterações que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido, conforme estabelecido no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea a), devem ser reconhecidas como equivalentes às homologações concedidas e à marcação de homologação em conformidade com o presente regulamento.
3. As homologações concedidas em conformidade com atos da União estabelecidos no ato delegado a que se refere o n.º 4, alínea b), devem ser reconhecidas como equivalentes às homologações concedidas em conformidade com o presente regulamento.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º que especifiquem o seguinte:
 - (a) A lista dos regulamentos da UNECE ou respetivas alterações que a União tenha votado favoravelmente ou aos quais a União tenha aderido que forem aplicáveis à homologação UE de motores e famílias de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias;
 - (b) A lista dos atos da União que concedem homologações.

Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 41.º

Informações destinadas aos OEM e utilizadores finais

1. Um fabricante não pode prestar aos OEM nem aos utilizadores finais quaisquer informações técnicas relacionadas com os elementos previstos no presente regulamento que divirjam dos elementos que foram objeto das homologações concedidas pela entidade homologadora.
2. O fabricante deve colocar à disposição dos OEM todas as informações e instruções relevantes que forem necessárias para a correta instalação do motor na máquina, incluindo uma descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à instalação ou utilização de um motor.
3. Os fabricantes devem colocar à disposição dos OEM todas as informações relevantes e as instruções necessárias destinada ao utilizador final, incluindo a descrição de quaisquer condições ou restrições especiais associadas à utilização de um motor.
4. Não obstante os requisitos no n.º 3, os fabricantes devem colocar à disposição dos OEM o valor das emissões de dióxido de carbono (CO₂) determinado durante o processo de homologação UE e encarregar o OEM de transmitir esta informação ao utilizador final da máquina em que o motor se destina a ser instalado.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º, que definam os pormenores das informações e instruções referidas nos n.ºs 2, 3 e 4. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Plataforma administrativa central e base de dados da União

1. A Comissão irá criar uma plataforma digital administrativa central da União para o intercâmbio de dados e informações relacionados com a homologação UE em formato eletrónico. A plataforma deve ser utilizada para o intercâmbio de dados e informações entre as entidades homologadoras, ou entre estas e a Comissão, que se realizar no âmbito do presente regulamento.
2. A plataforma digital administrativa central da União inclui igualmente uma base de dados, na qual as informações relevantes para as homologações UE concedidas em conformidade com o presente regulamento devem ser recolhidas de forma centralizada e colocadas à disposição das entidades homologadoras e da Comissão. A base de dados deve ligar as bases de dados nacionais à base de dados central da União, se os Estados-Membros em causa concordarem.
3. Após a aplicação dos n.ºs 1 e 2, a Comissão irá ampliar a plataforma digital administrativa central da União com módulos que devem permitir:
 - (a) O intercâmbio de dados e informações a que se refere o presente regulamento entre fabricantes, serviços técnicos, entidades homologadoras e a Comissão;
 - (b) O acesso do público a determinadas informações e dados respeitantes aos resultados das homologações e ensaios de conformidade em circulação.
4. A Comissão fica habilitada a adotar, por meio de atos de execução, os requisitos técnicos pormenorizados e os procedimentos necessários para a criação da plataforma administrativa central e a base de dados da União a que se refere o presente artigo. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 54.º, n.º 2, até [31 de dezembro de 2016].

CAPÍTULO XII

DESIGNAÇÃO E NOTIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS TÉCNICOS

Artigo 43.º

Requisitos relativos aos serviços técnicos

1. As entidades homologadoras com poderes de designação devem certificar-se, antes de procederem à designação de um serviço técnico nos termos do artigo 45.º, de que esse serviço técnico cumpre os requisitos previstos nos n.ºs 2 a 9 do presente artigo.
2. Sem prejuízo do artigo 46.º, n.º 1, um serviço técnico deve estar constituído nos termos do direito nacional de um Estado-Membro e ser dotado de personalidade jurídica.
3. Um serviço técnico deve ser um organismo terceiro, independente do processo de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção do motor que avalia.

Pode considerar-se que preenche os requisitos mencionados no primeiro parágrafo qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas em atividades de conceção, fabrico, fornecimento, montagem, utilização ou manutenção de motores que avalie, submeta a ensaio ou inspecione esses motores, desde que comprove a sua independência e a ausência de conflitos de interesse.

4. Nem o serviço técnico, nem os seus quadros superiores nem o pessoal encarregado de executar as categorias de atividades para as quais foram designados de acordo com o artigo 45.º, n.º 1, podem ser os responsáveis pela conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção dos motores que avaliam, nem representar qualquer uma dessas partes. Esse requisito não impede a utilização dos motores avaliados a que se refere o n.º 3 do presente artigo que sejam necessários ao funcionamento do serviço técnico, nem a sua utilização para fins pessoais.

Um serviço técnico deve assegurar que as atividades das suas filiais ou empresas subcontratadas não afetam a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das categorias de atividades para que foi designado.

5. Um serviço técnico e o seu pessoal devem executar as categorias de atividades para as quais foram designados com a maior integridade profissional e a competência técnica requerida no domínio específico, e devem estar isentos de quaisquer pressões ou incentivos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados das atividades de avaliação, em especial por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.
6. Um serviço técnico deve demonstrar que tem capacidade para executar todas as categorias de atividades para as quais foi designado de acordo com o artigo 45.º, n.º 1, demonstrando que possui, a contento da respetiva entidade homologadora:
 - (a) Pessoal com habilitações apropriadas, conhecimentos técnicos específicos e formação profissional, bem como experiência suficiente e adequada para desempenhar as tarefas;
 - (b) Descrições dos procedimentos relevantes para as categorias de atividades para as quais pretende ser designado, assegurando, assim, a transparência e a reprodutibilidade desses procedimentos;

- (c) Procedimentos que permitam o exercício das categorias de atividades para as quais pretende ser designado, que tenham em devida conta o grau de complexidade da tecnologia do motor em causa e a natureza do processo de produção, em massa ou em série, do motor; e
- (d) Meios necessários para realizar de forma adequada as tarefas relacionadas com as categorias de atividades para as quais pretende ser designado e acesso a todo o equipamento e instalações indispensáveis.

Além disso, deve demonstrar à entidade homologadora com poderes de designação a sua observância das normas estabelecidas nos atos delegados adotados por força do artigo 46.º que sejam relevantes para as categorias de atividades para que foi designado.

- 7. Deve ser garantida a imparcialidade dos serviços técnicos, dos seus quadros superiores e do seu pessoal responsável pela avaliação. Nenhuma destas entidades pode desenvolver qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua independência de apreciação ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais é designada.
- 8. Os serviços técnicos devem fazer um seguro de responsabilidade civil relacionado com as atividades que exercem, a não ser que essa responsabilidade seja coberta pelo Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional, ou que o próprio Estado-Membro seja diretamente responsável pelas avaliações de conformidade.
- 9. O pessoal dos serviços técnicos está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações que obtiver no cumprimento das suas funções ao abrigo do presente regulamento ou de qualquer disposição da legislação nacional que lhe dê aplicação, exceto em relação à entidade homologadora com poderes de designação ou sempre que isso seja imposto pela legislação nacional ou da União. Os direitos de propriedade devem ser protegidos.

Artigo 44.º

Filiais e subcontratantes dos serviços técnicos

- 1. Os serviços técnicos só podem subcontratar algumas das atividades para as quais foram designados, nos termos do artigo 45.º, n.º 1, ou encomendar a sua realização a uma filial, com o acordo da respetiva entidade homologadora com poderes de designação.
- 2. Caso um serviço técnico subcontrate tarefas específicas relacionadas com as categorias de atividades para as quais foi designado ou recorra a uma filial, deve assegurar que o subcontratante ou a filial cumprem os requisitos definidos no artigo 43.º e informar desse facto a entidade homologadora com poderes de designação.
- 3. Os serviços técnicos devem assumir plena responsabilidade pelas tarefas executadas pelos seus subcontratantes ou pelas suas filiais, independentemente do local em que estes se encontrem estabelecidos.
- 4. Os serviços técnicos devem manter à disposição da entidade homologadora com poderes de designação os documentos relevantes no que diz respeito à avaliação das qualificações do subcontratante ou da filial e às tarefas por eles executadas.

Artigo 45.º

Designação dos serviços técnicos

1. Os serviços técnicos são designados para uma ou mais das seguintes categorias de atividades, em função do seu domínio de competência:
 - (a) Categoria A: serviços técnicos que efetuam nas suas próprias instalações os ensaios referidos no presente regulamento;
 - (b) Categoria B: serviços técnicos que supervisionam os ensaios referidos no presente regulamento, quando esses ensaios são realizados nas instalações do fabricante ou nas instalações de um terceiro;
 - (c) Categoria C: serviços técnicos que avaliam e monitorizam regularmente os métodos de controlo da conformidade da produção utilizados pelo fabricante;
 - (d) Categoria D: serviços técnicos que supervisionam ou realizam ensaios ou inspeções para a fiscalização da conformidade da produção.
2. Uma entidade homologadora pode ser designada como serviço técnico para uma ou mais das atividades a que se refere o n.º 1.
3. Os serviços técnicos de um país terceiro, que não os designados nos termos do artigo 45.º, podem ser notificados para os fins previstos no artigo 49.º, mas só se essa aceitação de serviços técnicos estiver prevista no âmbito de um acordo bilateral entre a União e o país terceiro em causa. Este facto não impede que um serviço técnico criado ao abrigo da legislação nacional de um Estado-Membro, nos termos do artigo 43.º, n.º 2, estabeleça filiais em países terceiros, desde que as filiais sejam diretamente geridas e controladas pelo serviço técnico designado.

Artigo 46.º

Serviços técnicos internos acreditados do fabricante

1. Um serviço técnico interno acreditado de um fabricante só pode ser designado para atividades da categoria A no que se refere aos requisitos técnicos para as quais o autoensaio é autorizado no âmbito de um ato delegado adotado por força do presente regulamento. Esse serviço técnico deve constituir uma entidade separada e diferenciada da organização e não deve participar nas atividades de conceção, fabrico, fornecimento ou manutenção dos motores que lhe caiba avaliar.
2. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir os seguintes requisitos:
 - (a) Para além de ser designado pela entidade homologadora de um Estado-Membro, deve ser acreditado por um organismo nacional de acreditação, nos termos do disposto no artigo 2.º, n.º 11, do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e de acordo com as normas e o procedimento a que se refere o artigo 47.º do presente regulamento;
 - (b) O serviço técnico interno acreditado e o respetivo pessoal devem ter uma estrutura identificável e dispor de métodos de apresentação de relatórios a nível da organização de que são parte que assegurem e demonstrem, ao organismo nacional de acreditação competente, a sua imparcialidade;
 - (c) Nem o serviço técnico interno acreditado nem o respetivo pessoal devem exercer qualquer atividade suscetível de entrar em conflito com a sua

independência de apreciação ou com a sua integridade em tudo o que diga respeito às categorias de atividades para as quais foram designados;

- (d) O serviço técnico interno acreditado deve prestar os seus serviços exclusivamente à organização de que faz parte.
3. Os serviços técnicos internos acreditados não têm de ser notificados à Comissão para efeitos do artigo 49.º, mas as informações sobre a respetiva acreditação devem ser facultadas, pela organização em que se integram ou pelo organismo nacional de acreditação, à entidade homologadora com poderes de designação, se esta as solicitar.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 55.º, que estabeleçam os requisitos técnicos para os quais o autoensaio é autorizado, conforme referido no n.º 1. Os referidos atos delegados devem ser adotados até [31 de dezembro de 2016].

Artigo 47.º

Procedimentos relativos às normas de desempenho e à avaliação dos serviços técnicos

A fim de assegurar que os serviços técnicos cumprem normas de desempenho de nível elevado comuns a todos os Estados-Membros, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 55.º, relativos às normas que os serviços técnicos devem cumprir, assim como ao respetivo procedimento de avaliação, nos termos do artigo 48.º, e a sua acreditação, nos termos do artigo 46.º.

Artigo 48.º

Avaliação das competências dos serviços técnicos

1. A entidade homologadora com poderes de designação deve elaborar um relatório de avaliação que demonstre que o serviço técnico candidato foi avaliado no tocante ao cumprimento dos requisitos constantes do presente regulamento e dos atos delegados adotados por força do presente regulamento. Esse relatório pode incluir um certificado de acreditação emitido por um organismo de acreditação.
2. A avaliação em que se baseia o relatório referido no n.º 1 deve ser conduzida de acordo com as disposições estabelecidas num ato delegado adotado por força do artigo 55.º. O relatório de avaliação deve ser revisto, pelo menos, de três em três anos.
3. O relatório de avaliação deve ser comunicado à Comissão, a pedido desta. Nesse caso, e se a avaliação não se basear num certificado de acreditação emitido por um organismo nacional de acreditação que ateste que o serviço técnico cumpre os requisitos do presente regulamento, a entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão uma prova documental que ateste a competência do serviço técnico e de que constem as medidas adotadas para assegurar que o serviço técnico é monitorizado periodicamente pela entidade homologadora com poderes de designação e que satisfaz os requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados adotados por força do presente regulamento.
4. Uma entidade homologadora que pretenda ser designada como serviço técnico, nos termos do disposto no artigo 45.º, n.º 2, deve documentar o cumprimento dos requisitos mediante uma avaliação da atividade em causa efetuada por auditores

independentes. Os auditores podem pertencer à mesma organização, desde que sejam geridos autonomamente em relação ao pessoal que realiza a atividade avaliada.

5. Um serviço técnico interno acreditado deve cumprir as disposições aplicáveis do presente artigo.

Artigo 49.º

Procedimentos de notificação

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão, para cada serviço técnico que designaram, o nome, o endereço, incluindo o endereço de correio eletrónico, os responsáveis e a categoria de atividades em causa, assim como eventuais alterações a essas designações.
2. Um serviço técnico só pode levar a cabo as atividades mencionadas no artigo 45.º, n.º 1, em nome da entidade homologadora com poderes de designação responsável pela homologação UE, se a Comissão tiver sido notificada previamente do facto, nos termos do n.º 1 do presente artigo.
3. Um mesmo serviço técnico pode ser designado por várias entidades homologadoras com poderes de designação e notificado pelos Estados-Membros dessas entidades, independentemente da categoria ou categorias de atividades que exerça nos termos do artigo 45.º, n.º 1.
4. A Comissão deve ser notificada de quaisquer alterações relevantes subsequentemente introduzidas na designação.
5. Quando, em aplicação de um ato delegado, deva ser designada uma organização específica ou organismo competente cuja atividade não se enquadre nas atividades referidas no artigo 45.º, n.º 1, a notificação deve ser feita nos termos do presente artigo.
6. A Comissão deve publicar, no seu sítio web, a lista e as informações de contacto dos serviços técnicos notificados nos termos do presente artigo.

Artigo 50.º

Alterações às designações

1. Sempre que a entidade homologadora com poderes de designação constatar ou for informada de que um serviço técnico por ela designado deixou de cumprir os requisitos previstos no presente regulamento, ou de que não cumpre as suas obrigações, a referida entidade deve restringir, suspender ou retirar a designação, consoante o caso, em função da gravidade do incumprimento em causa. O Estado-Membro que notificou esse serviço técnico deve informar imediatamente a Comissão em conformidade. A Comissão deve alterar, em conformidade, as informações publicadas a que se refere o artigo 49.º, n.º 6.
2. Em caso de restrição, suspensão ou revogação de uma designação, ou quando o serviço técnico tenha cessado a atividade, a entidade homologadora com poderes de designação deve tomar as medidas necessárias para que os processos desse serviço técnico sejam tratados por outro serviço técnico, ou mantidos à disposição da entidade homologadora com poderes de designação ou das autoridades de fiscalização do mercado, se elas o solicitarem.

Artigo 51.º

Contestação da competência dos serviços técnicos

1. A Comissão deve investigar todos os casos em relação aos quais tenha dúvidas ou lhe sejam comunicadas dúvidas quanto à competência de determinado serviço técnico ou quanto ao cumprimento continuado por parte de um serviço técnico dos requisitos exigidos e das responsabilidades que lhe incumbem.
2. O Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação deve facultar à Comissão, a pedido, toda a informação relacionada com o fundamento da designação ou a manutenção da designação do serviço técnico em causa.
3. A Comissão deve assegurar que todas as informações sensíveis obtidas no decurso das suas investigações são tratadas de forma confidencial.
4. Caso a Comissão determine que um serviço técnico não cumpre ou deixou de cumprir os requisitos para a sua designação, deve informar, em conformidade, o Estado-Membro da entidade homologadora com poderes de designação, com vista a estabelecer, em cooperação com esse Estado-Membro, as medidas corretivas necessárias e solicitar-lhe que tome essas medidas corretivas, incluindo a revogação da designação, se for caso disso.

Artigo 52.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de funcionamento

1. Os serviços técnicos devem desempenhar as categorias de atividades para as quais foram designados em nome da entidade homologadora com poderes de designação, segundo os procedimentos de avaliação e ensaio previstos no presente regulamento e nos seus atos delegados.

Os serviços técnicos devem supervisionar ou realizar, eles próprios, os ensaios exigidos para a homologação ou as inspeções especificadas no presente regulamento ou num dos seus atos delegados, salvo quando sejam autorizados procedimentos alternativos. Os serviços técnicos não podem efetuar ensaios, avaliações ou inspeções para os quais não tenham sido devidamente designados pela respetiva entidade homologadora.
2. Os serviços técnicos devem, qualquer que seja a circunstância:
 - (a) Autorizar a respetiva entidade homologadora com poderes de designação a presenciar a avaliação da conformidade efetuada pelo serviço técnico, se for caso disso; e
 - (b) Sem prejuízo do disposto no artigo 43.º, n.º 9, e no artigo 53.º, fornecer à respetiva entidade homologadora com poderes de designação as informações relativas às suas categorias de atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, caso sejam solicitadas.
3. Caso um serviço técnico verifique que os requisitos previstos no presente regulamento não foram cumpridos por um fabricante, deve comunicá-lo à entidade homologadora com poderes de designação, a fim de que esta requeira ao fabricante em causa a tomada de medidas corretivas adequadas e, ulteriormente, não emita qualquer certificado de homologação UE, exceto quando as medidas corretivas tiverem sido tomadas de forma satisfatória para a entidade homologadora.

4. Se, no decurso da monitorização da conformidade da produção e na sequência da concessão de um certificado de homologação UE, o serviço técnico, em nome entidade homologadora com poderes de designação, verificar que um motor deixou de cumprir o disposto no presente regulamento, deve comunicá-lo à referida entidade homologadora com poderes de designação. A entidade homologadora deve tomar as medidas apropriadas previstas no artigo 25.º.

Artigo 53.º

Obrigações dos serviços técnicos em matéria de informação

1. Os serviços técnicos devem comunicar à entidade homologadora com poderes de designação as seguintes informações:
 - (a) Qualquer não conformidade detetada que possa obrigar a uma recusa, restrição, suspensão ou revogação de um certificado de homologação UE;
 - (b) Quaisquer circunstâncias que afetem o âmbito ou as condições da sua designação;
 - (c) Qualquer pedido de informação sobre as suas atividades que tenham recebido das autoridades de fiscalização do mercado.
2. A pedido da respetiva entidade homologadora com poderes de designação, os serviços técnicos devem prestar informações sobre as atividades efetuadas no âmbito da respetiva designação e sobre quaisquer outras atividades, nomeadamente atividades transfronteiriças e de subcontratação.

CAPÍTULO XIII

ATOS DE EXECUÇÃO E ATOS DELEGADOS

Artigo 54.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico – Veículos a Motor (CTVM), criado pelo artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE. Este Comité é um comité na aceção de Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 55.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 3.º, no artigo 17.º, n.º 5, no artigo 18.º, n.º 2, no artigo 23.º, n.º 11, no artigo 24.º, n.º 4, no artigo 25.º, n.º 6, no artigo 31.º, n.º 5, no artigo 32.º, n.º 5, no artigo 40.º, n.º 4, no artigo 41.º, n.º 5, no

artigo 46.º, n.º 4, e no artigo 47.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [inserir data: entrada em vigor].

3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º, no artigo 17.º, n.º 5, no artigo 18.º, n.º 2, no artigo 23.º, n.º 11, no artigo 24.º, n.º 4, no artigo 25.º, n.º 6, no artigo 31.º, n.º 5.º, no artigo 32.º, n.º 5, no artigo 40.º, n.º 4, no artigo 41.º, n.º 5, no artigo 46.º, n.º 4, e no artigo 47.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º, do artigo 17.º, n.º 5, do artigo 18.º, n.º 2, do artigo 23.º, n.º 11, do artigo 24.º, n.º 4, do artigo 25.º, n.º 6, do artigo 31.º, n.º 5.º, do artigo 32.º, n.º 5, do artigo 40.º, n.º 4, do artigo 41.º, n.º 5, do artigo 46.º, n.º 4, e do artigo 47.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. Esse período pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

CAPÍTULO XIV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 56.º

Sanções

1. Os Estados-Membros devem prever sanções aplicáveis em caso de incumprimento do presente regulamento por parte dos operadores económicos ou dos OEM. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para garantir a aplicação das referidas sanções. As sanções impostas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem comunicar essas disposições à Comissão até [inserir data: dois anos após a entrada em vigor] e devem notificá-la sem demora de qualquer alteração subsequente do respetivo teor.
2. Os tipos de infração sujeitos a sanções incluem, nomeadamente:
 - (a) A prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação, procedimentos de retirada de circulação ou procedimentos relativos às isenções;
 - (b) A falsificação dos resultados de ensaios de homologação UE ou verificação da conformidade em circulação;
 - (c) A retenção de dados ou especificações técnicas suscetíveis de conduzir à retirada de circulação, à recusa ou à revogação da homologação UE;

- (d) A utilização de estratégias manipuladoras;
- (e) A recusa do acesso a informações;
- (f) A colocação no mercado de motores sujeitos a aprovação, mas que não a tenham obtido, ou com base na falsificação de documentos ou marcações com esse propósito;
- (g) A colocação no mercado de motores precursores e máquinas nas quais esses motores estão instalados em violação das normas de isenção;
- (h) A violação das restrições de utilização dos motores enunciadas no artigo 4.º;
- (i) A modificação de um motor de modo que deixe de estar em conformidade com as especificações da sua homologação;
- (j) A instalação de um motor numa máquina para outras utilizações que não a utilização exclusiva prevista no artigo 4.º;
- (k) A colocação no mercado de um motor nos termos do artigo 32.º, n.º 4, para utilização numa aplicação diferente da prevista no referido artigo.

Artigo 57.º

Disposições transitórias

1. Sem prejuízo do disposto nos capítulos II e III, o presente regulamento não deve invalidar, antes das datas de colocação no mercado de motores referidos no anexo III, qualquer homologação UE.
2. As entidades homologadoras podem continuar a conceder homologações em conformidade com a legislação relevante aplicável na data de entrada em vigor do presente regulamento até as datas obrigatórias para a homologação UE dos motores referidos no anexo III.
3. Em derrogação ao presente regulamento, os motores que já tiverem recebido a homologação UE nos termos da legislação relevante aplicável na data de entrada em vigor do presente regulamento, ou que respeitem os requisitos estabelecidos pela Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) e adotados como fase II da CCNR, no quadro da Convenção de Mannheim para a Navegação no Reno, podem continuar a ser colocados no mercado até às datas de colocação no mercado dos motores referidos no anexo III.

Nesse caso, as autoridades nacionais não devem proibir, restringir ou impedir a colocação no mercado de motores conformes ao tipo homologado.

4. Os motores que não estavam sujeitos a homologação a nível da União à data da entrada em vigor do presente regulamento podem continuar a ser colocados no mercado com base nas legislações nacionais em vigor, caso estas existam, até às datas de colocação no mercado dos motores referidos no anexo III.
5. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, n.º 3, e no artigo 17.º, n.º 2, os motores de transição e, se for caso disso, as máquinas nas quais esses motores estiverem instalados podem continuar a ser colocados no mercado durante o período de transição, desde que a máquina na qual o motor de transição está instalado tenha uma data de produção anterior a um ano após o início do período de transição.

No caso dos motores da categoria NRE, os Estados-Membros devem autorizar uma prorrogação do período de transição e do período de 12 meses a que se refere o primeiro parágrafo por um período adicional de 12 meses para os OEM com uma produção total anual inferior a 50 unidades de máquinas móveis não rodoviárias, equipadas com motores de combustão. Para efeitos do cálculo da produção total anual a que se refere o presente número, todos os OEM sob o controlo da mesma pessoa singular ou coletiva devem ser considerados como um único OEM.

6. Sob reserva do disposto no n.º 5, os motores precursores conformes a tipos de motor ou famílias de motores cuja homologação UE tenha caducado por força do artigo 29.º, n.º 2, alínea a), podem ser colocados no mercado, desde que esses motores precursores:
 - (a) Estejam abrangidos por uma homologação UE válida aquando da sua produção e não tenham sido colocados no mercado antes dessa homologação UE ter caducado; ou
 - (b) Não estejam regulados a nível da União Europeia à data de entrada em vigor do presente regulamento.
7. O n.º 6 só é aplicável durante um período de:

- (a) 18 meses a contar da data de colocação no mercado dos motores enumerados no anexo III, no caso a que se refere o primeiro parágrafo do n.º 5;
 - (b) 30 meses a contar da data de colocação no mercado dos motores enumerados no anexo III, no caso a que se refere o segundo parágrafo do n.º 5.
8. Os fabricantes devem assegurar que os motores precursores ostentam a marcação que indica a data de produção do motor. Essa informação pode ser afixada ou marcada na chapa regulamentar do motor.

Artigo 58.º

Relatórios

1. Até 31 de dezembro de 2021, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação UE previstos no presente regulamento.
2. Com base nas informações prestadas nos termos do n.º 1, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do presente regulamento até 31 de dezembro de 2022.

Artigo 59.º

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre:
 - (a) A avaliação do potencial suplementar de redução das emissões poluentes, com base nas tecnologias disponíveis e na análise custos/benefícios;
 - (b) A identificação dos tipos de poluentes potencialmente relevantes que não são atualmente abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
2. Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre:
 - (a) A utilização das cláusulas de isenção previstas no artigo 32.º, n.ºs 3 e 4;
 - (b) A monitorização dos resultados dos ensaios de emissões previstos no artigo 18.º e as respetivas conclusões.
3. Os relatórios referidos nos n.ºs 1 e 2 devem basear-se numa consulta das partes interessadas e devem ter em conta as normas europeias e internacionais existentes na matéria. Devem ser, quando adequado, acompanhados de propostas legislativas.

Artigo 60.º

Revogação

Sem prejuízo do disposto no artigo 57.º, n.ºs 1 a 4, é revogada a Diretiva 97/68/CE com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2017.

Artigo 61.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. É aplicável a partir de 1 de janeiro de 2017.

A partir da data referida no n.º 1, as autoridades nacionais não devem recusar a concessão da homologação UE requerida por um fabricante para um novo tipo de motor ou família de motores, nem proibir a sua colocação no mercado, quando esse motor ou família de motores cumprirem os requisitos previstos nos capítulos II, III, IV e VIII.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente