



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 25.9.2014 г.
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно изискванията към пределните стойности на емисиите и към одобряването
на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътната техника**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Общ контекст

Извънпътната техника (ИПТ) включва широка гама от двигатели с вътрешно горене, монтирани в машини, като се започне от малки ръчни машини, строителна техника и генераторни агрегати и се стигне до мотриси, локомотиви и плавателни съдове по вътрешни водни пътища. На тези двигатели се дължи в значителна степен замърсяването на въздуха и те генерират приблизително 15 % от емисиите на азотен оксид (NO_x) и 5 % от емисиите на прахови частици в ЕС.

Пределните стойности на емисиите за тези двигатели са установени понастоящем в Директива 97/68/ЕО. Посочената директива е изменяна известен брой пъти, но при няколко прегледа на техническите аспекти се стигна до заключението, че законодателството в сегашната си форма има недостатъци. Обхватът е твърде ограничен, тъй като не са включени някои категории двигатели. В последно време бяха въведени нови етапи за емисиите, докато Директивата беше променена през 2004 г. и не отразява вече актуалното състояние на технологиите. Освен това е налице несъответствие между пределните стойности на емисиите за определени категории двигатели.

На последно място, съществуват убедителни доказателства в последно време за неблагоприятните последици за здравето от емисиите на отработилите газове от дизелови двигатели и особено на праховите частици (т.е. дизелови сажди). Едно от основните заключения е, че размерът на частиците е основен фактор за наблюдаваните здравни последици. Този въпрос може да се реши само чрез пределни стойности, основани на броя на праховите частици (пределни стойности за PN). Поради това, както и в съответствие с развитието на пътният сектор въвеждането на нов етап за емисиите (етап V), който ще е насочен към пределните стойности за броя на частиците в допълнение към пределните стойности за масата на частиците, изглежда целесъобразен за най-важните категории двигатели.

• Основания и цели на предложението

С предложението се цели да се защити човешкото здраве и да се опази околната среда, както и да се гарантира доброто функциониране на вътрешния пазар на двигателите в ИПТ. В него са включени и аспекти във връзка с конкурентоспособността и осигуряването на съответствие.

С оглед на политиката на ЕС за качеството на въздуха целта е да се намаляват постепенно емисиите от новите двигатели, предлагани на пазара, като така прогресивно се заменят старите двигатели, които замърсяват повече. Очаква се това да доведе до много съществено цялостно намаление на емисиите, но ограничаването по категории двигатели ще зависи много от строгостта на конкретните изисквания към настоящия момент.

С предложението се очаква също така да се намали натискът върху държавите членки за предприемане на допълнителни регулаторни мерки, които биха могли да затруднят развитието на вътрешния пазар. Накрая, с предложението се цели да се премахнат пречките пред външната търговия чрез хармонизирани правила и чрез намаляване на регулаторните бариери, произтичащи от

различните изисквания към емисиите. По-конкретно се цели сближаване на регулаторните изисквания на ЕС с тези на САЩ.

На последно място, предложението допринася за по-голямата конкурентоспособност на европейската промишленост чрез опростяване на съществуващото законодателство за одобряването на типа, увеличаване на прозрачността и облекчаване на административната тежест.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Съществуващите изисквания към емисиите от двигателите в ИПТ са определени с Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1997 г. за сближаване законодателствата на държавите членки във връзка с мерките за ограничаване емисиите на газообразни и прахообразни замърсители от двигатели с вътрешно горене, инсталирани в извънпътна подвижна техника (ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1).

В проектопредложението и в неговите актове за изпълнение и делегирани актове са включени съществуващите изисквания от посочената директива, като те са усъвършенствани, имайки предвид заключението от преглед на техническите аспекти, а именно за известен брой съществени недостатъци. В сравнение със съществуващия законодателен акт с предложението за регламент:

- се въвеждат нови пределни стойности на емисиите с оглед на технологичния прогрес и политиките на ЕС в пътният сектор, за да се реализират целите на ЕС за качеството на въздуха;
- се разширява обхватът, за да се подобри пазарната хармонизация (на ЕС и международната) и се свежда до минимум опасността от пазарни изкривявания;
- въвеждат се мерки за опростяване на административните процедури и за подобряване на прилагането, включително условията за по-добър надзор на пазара.

- **Съгласуваност с други политики и цели на Съюза**

С настоящата инициатива се цели по-добро опазване на околната среда чрез актуализация на съществуващите пределни стойности на емисиите и чрез разширяване на обхвата им, ако това е необходимо. В същото време тя е насочена към осигуряване на доброто функциониране на единния пазар, като се премахне ненужната тежест за предприятията, осъществяващи дейност в неговите рамки и в международен мащаб. Поради това тази инициатива е напълно съвместима със стратегията „Европа 2020“ и е в пълен унисон със стратегията на ЕС за устойчиво развитие.

В тази връзка настоящата инициатива е свързана със следните конкретни политики и цели:

- 6-та програма за действие на ЕС за околната среда¹, с която се цели да се постигне „равнище на качеството на въздуха, което не предизвиква значителни отрицателни въздействия и рискове за човешкото здраве и околната среда“;

¹ Решение № 1600/2002/ЕО, 22 юли 2002 г.

- тематичната стратегия срещу замърсяването на въздуха², която осигурява цялостна политическа рамка на ЕС за намаляване на неблагоприятните последици от замърсяването на въздуха за човешкото здраве и околната среда за периода до 2020 г.;
- Директивата за националните тавани за емисиите (Директива 2001/81/ЕО), която определя задължителни допустими пределни стойности на емисиите на нивото на държавите членки за няколко атмосферни замърсителя. Според официалните данни, съобщени по посочената директива, 12 държави членки са надвишили тези пределни стойности през 2010 г. и въпреки някои подобрения изглежда, че проблемите със спазването им остават;
- Директива за качеството на атмосферния въздух (Директива 2008/50/ЕО), с която са установени задължителни пределни стойности за концентрациите на основни атмосферни замърсители на въздуха на открито, като прахови частици и азотен диоксид;
- Бялата книга за транспорта от 2011 г.³ и по-конкретно по отношение на по-екологосъобразния превоз по вътрешни водни пътища и железопътен транспорт.

По-строгите изисквания към двигателите с вътрешно горене в ИПТ ще допринесат за целите на горепосочените политики.

На последно място, предложението е също свързано с актуализираното съобщение за промишлената политика от 2012 г.⁴ и може значително да допринесе за техническата хармонизация в рамките на търговските преговори между ЕС и САЩ (трансатлантическо търговско и инвестиционно партньорство).

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

При подготовка на предложението Комисията проведе консултации със заинтересованите страни по няколко начина:

- беше проведена отворена публична консултация по интернет, обхващаща всички аспекти на предложението. Бяха получени отговори от национални и регионални органи от държавите членки от ЕС (министерства, агенции), браншови организации, дружества, неправителствени организации и социални партньори;
- на 14 февруари 2013 г. в Брюксел беше организирано изслушване на заинтересованите страни като част от отворената публична консултация по интернет, на което присъстваха около 80 участници;

² COM(2005)446, 21 септември 2005 г.

³ COM(2011)144, 28 март 2011 г.

⁴ COM(2012)582, 10 октомври 2012 г.

- в рамките на няколко проучвания за оценка на въздействието, извършени в миналото от външни консултанти, заинтересованите страни бяха поканени да изразят мнението си и да изпратят коментара си;
- предложението беше обсъждано на няколко срещи на работната експертна група по емисиите от техниката към Комисията, която обединява участници от промишлеността, НПО и представители на държавите членки и Комисията.

Обобщение на отговорите и начина, по който са взети предвид

Откритата публична консултация започна на 15 януари 2013 г. и приключи на 8 април 2013 г. (продължителност: 12 седмици). За целта беше създадена специална уебстраница⁵ за консултацията и службите на Комисията подготвиха документ за консултацията от 15 страници, в който бяха изложени основните въпроси, резултатите от проучвания и евентуалните действия. Бяха получени общо 69 отговора.

Подробен анализ на резултатите са включени в приложение II към доклада за оценка на въздействието и отделните отговори могат да се видят на уебстраницата за консултацията.

• Събиране и използване на експертни становища

Обхванати научни/експертни области

Предложението наложи извършването на оценка на различни варианти на политиката, както и на свързаните с тях икономически, обществени и екологични последици.

Използвана методология

Комисията извърши различни проучвания и редовно се консултираше със заинтересованите страни, що се отнася до възможността от въвеждане на нови пределни стойности и необходимостта от включване на нови етапи за емисиите на отработилите газове въз основа на техническия прогрес. Оценката на въздействието се основава на следните външни проучвания⁶:

- преглед на техническите аспекти от Директивата, представен на две части от Съвместния изследователски център (JRC), като в част 1 се включва преглед на стойностите на емисиите за ИПТ, а в част 2 акцентът е поставен, наред с другото, върху двигателите с искрово запалване (малките бензинови двигатели и двигателите за снегомобили) и са анализирани също и стойностите на емисиите и продажбите на строителна и селскостопанска техника;
- в проучване за оценка на въздействието от ARCADIS N.V. са разгледани последиците от вариантите на политиката, разработени при прегледа на техническите аспекти от страна на JRC. В допълнително проучване на същите изпълнители са разгледани конкретно последиците за малките и средните предприятия (МСП).

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

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

Освен това в същото проучване са оценени също така социалното, икономическото, екологичното и здравното въздействие;

- в проучване на Risk & Policy Analysis (RPA) и Arcadis е оценен настоящият дял на сектора на ИПТ за емисиите на парникови газове. В това проучване се разглежда също и доколко е възможно да се разширят пределните стойности на емисиите за двигателите с променлива честота на въртене към тези с постоянна честота на въртене и е анализиран вариантът да се уеднаквяват пределните стойности на емисиите на отработилите газове към пределните стойности в САЩ;
- в проучването на PANTEIA⁷, поръчано от генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, се анализира корабоплаването по вътрешните водни пътища и са оценени конкретни мерки за намаляване на емисиите от вътрешния воден транспорт.

Работата по оценката на въздействието беше продължена и ръководена от междуведомствена група, която имаше четири заседания през 2013 г. Всички съответни служби на Комисията бяха поканени да участват в тази група. JRC оказва допълнителна подкрепа при аналитичната работа чрез изследователски проект върху последиците от пределните стойности на броя на праховите частици за някои категории двигатели.

Използвани методи за запознаване на обществеността с експертните становища

Може да се направи справка с докладите от горепосочените проучвания на уебсайта на генерална дирекция „Предприятия и промишленост“.

• Оценка на въздействието

Бяха подробно анализирани три основни варианта на политиката : всеки се състои от различни подварианти за категориите двигатели и приложения, които вече са включени в законодателството на ЕС за ИПТ, и такива, които биха могли да влязат в обхвата му в бъдеще. Освен варианта на политиката, при който не се извършват промени, останалите са:

вариант 2: уеднаквяване със стандартите на САЩ по отношение на обхвата и пределните стойности;

вариант 3: по-амбициозни стойности за пътния сектор за най-значимите източници на емисии;

вариант 4: още по-големи цели чрез засилени разпоредби за мониторинга.

Въпреки това при анализа вече се отчете, че предпочитаният вариант може да е комбинация от елементи от различните варианти. Анализът на разходите и ползите се извърши поотделно така, че да могат да се групират различни аспекти.

Незаконодателните варианти (например доброволно споразумение с промишлеността) бяха разгледани, но при първоначалния анализ се заключи, че такъв подход не би бил удачен за постигане на целите на инициативата. Решението се основава на съображението, че пределните стойности на

⁷

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

емисиите на двигателите в ИПТ вероятно няма да са ефективни и няма да могат да гарантират равнопоставеност за всички икономически оператори, освен ако са задължителни.

Оценката на въздействието беше приета от Комитета за оценка на въздействието, след като самата оценка беше представена на 20 ноември 2013 г.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Обобщение на предлаганите мерки

С предложението се надгражда значително системата за одобряване на типа на двигателите за ИПТ, що се отнася до техническите изисквания към емисиите чрез приемане на завишени нива и чрез въвеждане на т.нар. „подход за разделение на отговорностите“.

Чрез делегираните актове, предвидени в предложението, последното ще установи подробни нови задължителни изисквания към пределните стойности на емисиите от двигателите в рамките на етап V. По-конкретно делегираните актове, приети по силата на настоящото предложение, ще включват, наред с другото:

- подробни технически изисквания към циклите на изпитване;
- технически процедури на изпитване и измерване;
- подробни ред и условия и изисквания към изключенията по настоящия регламент;
- подробни разпоредби за процедурите за одобряване на типа.

• Правно основание

Правното основание на предложението е член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

• Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага, тъй като предложението не попада в изключителната компетентност на Съюза.

Тъй като предложението включва изменения в съществуващото законодателство на ЕС, само той може ефективно да реши тези въпроси. Освен това политическите цели не могат да се реализират в достатъчна степен от държавите членки.

Намесата на Европейския съюз е нужна, за да се избегне създаването на пречки пред единния пазар в сферата на двигателите за ИПТ и поради транснационалното измерение на замърсяването на въздуха. Дори и последиците от основните атмосферни замърсители да са по-изразени в близост до източника, въздействието върху качеството на въздуха не се ограничава до местно ниво и трансграничното замърсяване е сериозен екологичен проблем, който може да направи националните мерки неефективни. За да се реши проблемът със замърсяването на въздуха, е необходимо координирано действие на равнището на ЕС.

Определянето на пределни стойности на емисиите и процедури за одобряване на типа на национално ниво евентуално би довело до наличието на 28 различни

режима, което би представлявало сериозна пречка пред търговията в рамките на Съюза. Още повече това би представлявало значителна административна и финансова тежест за производителите, които извършват дейности на повече от един пазар. Ето защо целите на настоящата инициатива не могат да се постигнат без действието на нивото на ЕС.

На последно място, очаква се, че хармонизиран подход на равнището на ЕС ще представлява най-ефективният от гледна точка на разходите начин за производителите и крайните ползватели да реализират намаленията на емисиите.

Следователно предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

• Принцип на пропорционалност

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следната причина.

Както е посочено в оценката на въздействието, предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на целите за осигуряване на доброто функциониране на вътрешния пазар, като същевременно се гарантира високо ниво на обществена безопасност и опазване на околната среда.

Опростяването на регулаторната среда ще допринесе в значителна степен за намаляване на административните разходи за националните власти и промишлеността.

• Избор на инструменти

Предлагани инструменти: регламент.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини.

В Директива 97/68/ЕО са внасяни неколккратно съществени изменения. Поради съображения за яснота, предвидимост, рационалност и опростяване Комисията предлага да се замени Директива 97/68/ЕО с регламент и малък брой делегирани актове и актове за изпълнение.

Освен това използването на регламент ще гарантира, че съответните разпоредби се прилагат пряко към производителите, органите по одобряването и техническите служби и че те могат да се адаптират много по-бързо и по-ефективно с оглед на техническия прогрес.

В предложението е използван подходът за разделение на отговорностите, който вече беше приложен в други законодателни актове в областта на ЕС одобряването на типа на моторните превозни средства. Този подход предвижда приемане на законодателни актове на два етапа:

- първо, под формата на регламент, който се основава на член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз, чрез обикновената законодателна процедура Европейският парламент и Съветът ще постановят основните разпоредби;
- след това ще бъдат установени техническите спецификации за прилагане на основните разпоредби чрез делегирани актове, приети от Комисията в

съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Разходите за създаване на електронна база данни за обмен на информация за одобряванията на типа вече бяха оценени в проучване на осъществимостта⁸, поръчано от ИКЕ на ООН през юни 2006 г., а за автомобилите вече съществува в ЕС европейска система за обмен на информация за одобряванията на типа (ETAES).

Въпреки че проучването на осъществимостта не беше извършено въз основа на публично достъпна база данни, може да се предполага, че оценката на разходите е меродавна.

Според проучването еднократните разходи по създаването са между 50 000 и 150 000 евро, а оперативните — между 5000 и 15 000 евро месечно в зависимост от срока на договора с доставчика на услугата. Сходни месечни разходи са прогнозирани за предоставянето на услуга по оказване на съдействие, ако е необходимо.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Симулация, пилотна фаза и преходен период**

Има общи и специални преходни периоди в предложението, за да се осигури достатъчно време за прилагането от страна на производителите на двигатели и техника и администрациите.

За прехода от сегашните стандарти за емисиите към новия етап за емисиите е предложена наскоро разработена преходна схема, която е значително опростена от административна гледна точка за производителите на двигатели и техника и намалява значително тежестта за националните органи по одобряването.

По отношение на мониторинга на показателите във връзка с емисиите при експлоатация се предлагат пилотни програми с оглед на разработване на подходящите процедури на изпитване.

- **Опростяване**

С предложението се опростява законодателството.

Ще се отмени една изключително сложна директива за емисиите от двигателите за ИПТ с 15 приложения, изменяна 8 пъти, без да е била преработвана.

Предложението предвижда опростяване на административните процедури за публичните органи. Предложението е включено в постоянната програма на Комисията за осъвременяване и опростяване на достиженията на правото на Европейската общност и в нейната законодателна работна програма под справочен номер 2010/ENTR/001.

- **Отмяна на действащо законодателство**

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на действащо законодателство.

⁸

T-Systems 2006, база данни за проучване на осъществимостта на обмена на документация за одобряването на типа (DETA).

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт е от значение за ЕИП и следователно обхватът му трябва да включва и Европейското икономическо пространство.

2014/0268 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията към пределните стойности на емисиите и към одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътната техника

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура¹⁰,

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да се гарантира свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел с Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹ бяха предвидени мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от двигатели, които се монтират в извънпътната техника. Целесъобразно е да се продължат усилията с оглед на развитието и функционирането на вътрешния пазар на Съюза.
- (2) Вътрешният пазар следва да се основава на прозрачни, прости и последователни правила, които осигуряват правна сигурност и яснота, от която да могат да се възползват предприятията и потребителите.
- (3) С цел опростяване и ускоряване на приемането му се въведе нов регулаторен подход за законодателството на Съюза за одобряване на типа на двигателите. Съгласно него законодателят установява основните правила и принципи и оправомощава Комисията да приема делегирани актове за допълнителните

⁹ ОВ L ...

¹⁰ ОВ L ...

¹¹ Директива 97/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1997 г. за сближаване законодателствата на държавите членки във връзка с мерките за ограничаване емисиите на газообразни и прахообразни замърсители от двигатели с вътрешно горене, инсталирани в извънпътна подвижна техника (ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1).

технически подробности. Поради това, по отношение на основните изисквания настоящият регламент следва да установи само основните разпоредби за емисиите на газообразни замърсители и прахови частици и с него да се оправомощи Комисията да определя техническите спецификации в делегирани актове.

- (4) С Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹² вече се създаде регулаторна рамка за одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства. Поради сходството на характеристиките в двата сектора и предвид на положителния опит от прилагането на Регламент (ЕС) № 167/2013 много от правата и задълженията, установени с посочения регламент, следва да се вземат предвид за извънпътната техника. Същевременно е от съществено значение да се приеме отделен набор от правила, за да се отчетат изцяло специфичните характеристики на двигателите, които се монтират в извънпътната техника.
- (5) Настоящият регламент следва да съдържа основните изисквания към пределните стойности на емисиите и към процедурите за ЕС одобряване на типа за двигателите, които се монтират в извънпътната техника. Основните елементи от съответните изисквания на настоящия регламент се основават на резултатите от оценката на въздействието от 20 ноември 2013 г., направена от Комисията, с която се анализират различните варианти, като се изброяват възможните предимства и недостатъци от гледна точка на икономиката, опазването на околната среда, безопасността и обществото. В този анализ бяха включени както качествени, така и количествени аспекти. След сравняване на различните варианти предпочитаните варианти бяха установени и избрани за основа на настоящия регламент.
- (6) С настоящия регламент се цели да се определят хармонизирани правила за ЕС одобряването на типа на двигателите, които се монтират в извънпътната техника, за да се гарантира функционирането на вътрешния пазар. За тези цели следва да се определят нови пределни стойности на емисиите, за да се отрази техническият прогрес и за да се осигури последователност с политиките на Съюза в пътния сектор, за да се постигнат целите на Съюза за качеството на въздуха и да се намалят емисиите от извънпътната техника, вследствие на което да се получи по-пропорционален дял на емисиите от извънпътната техника спрямо емисиите на пътните превозни средства. Обхватът на законодателството на Съюза в тази сфера следва да се разшири, за да се увеличи пазарната хармонизация на нивото на ЕС и на международно равнище и да се сведе до минимум рискът от пазарни изкривявания. Освен това с настоящия регламент се цели да се опрости сегашната правна рамка, като се включат мерки за опростяване на административните процедури, и да се подобрят общите условия за прилагането, особено чрез засилване на правилата за надзор на пазара.
- (7) Изискванията към двигателите за извънпътната техника и допълнителните двигатели за превозните средства за превоз на хора и товари следва да се основават на принципите, заложи в съобщението на Комисията от 5 юни 2002 г., озаглавено „План за действие „Опростяване и усъвършенстване на регулаторната среда“.

¹² Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

- (8) В Седмата обща програма на Съюза за действие за околната среда, приета с Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹³, се припомня, че Съюзът е приел да постигне равнище на качеството на въздуха, което да не води до значителни отрицателни въздействия върху здравето на човека и околната среда, както и рискове за тях. В законодателството на Съюза се установиха подходящи пределни стойности на емисиите за качеството на околния въздух с цел опазване на здравето на човека и по-специално на по-чувствителните хора, както и национални тавани за емисиите¹⁴. След съобщението си от 4 май 2001 г., с което се създаде програмата „Чист въздух за Европа“ (CAFE), на 21 септември 2005 г. Комисията прие друго съобщение, озаглавено „Тематична стратегия срещу замърсяването на въздуха“. Според едно от заключенията на тази тематична стратегия емисиите, причинени от транспортния сектор (въздушен, морски и сухоземен транспорт), домакинствата и енергийния, селскостопанския и промишления сектор, трябва да се намалят в още по-голяма степен, за да се постигнат целите на ЕС за качеството на въздуха. В тази връзка задачата за намаляване на емисиите от двигателите, монтирани в извънпътната техника, следва да се разглежда като част от една цялостна стратегия. Пределните стойности на емисиите по етап V представляват една от мерките при експлоатация на извънпътната техника за намаляване на действителните емисии от атмосферни замърсители, като прахови частици и озонови прекурсори, например азотни оксиди (NOx) и въглеводороди.
- (9) На 12 юни 2012 г. чрез своята международната агенция за изследване на рака Световната здравна организация прекласифицира отработилите газове от дизелови двигатели като „канцерогенни за хората“ (група 1) въз основа на достатъчно доказателства, че експозицията е свързана с увеличен риск от рак на белите дробове.
- (10) Постигането на целите на Съюза за качеството на въздуха изисква непрекъснати усилия за намаляване на емисиите от двигателите. По тази причина на производителите следва да се предостави ясна информация за бъдещите пределни стойности на емисиите, както и достатъчен период от време за достигането им и за реализирането на необходимите технически промени.
- (11) При определяне на пределните стойности на емисиите е важно да се вземат предвид последиците за конкурентоспособността на пазарите и производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и по-големите ползи от гледна точка на стимулирането на иновациите, подобряването на качеството на въздуха, намаляването на здравните разходи и увеличаването продължителността на живота.
- (12) Емисиите от двигатели на извънпътната техника представляват значителна част от общите антропогенни емисии на някои вредни атмосферни замърсители. Двигателите, на които се дължи значителна част от замърсяването на въздуха с азотни оксиди (NOx) и прахови частици (PM), следва да са в обхвата на новите правила за пределните стойности на емисиите.

¹³ Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 година „Да живеем добре в пределите на нашата планета“ (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 171).

¹⁴ Решение № 1600/2002/ЕО; Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).

- (13) Комисията следва да продължи да разглежда емисиите, които все още не са регламентирани и които възникват като последица от по-широкото използване на нови горива, технологии за двигатели и системи за контрол на емисиите. Когато е необходимо, Комисията следва също така да представя предложения до Европейския парламент и Съвета с оглед на регулирането на такива емисии.
- (14) Целесъобразно е да се насърчава въвеждането на превозни средства, използващи алтернативни горива, които могат да имат по-ниски емисии на NO_x и прахови частици. Поради това пределните стойности за всички въглеводороди следва да се адаптират, за да се отчетат емисиите от неметанови въглеводороди и метан.
- (15) За да се осигури контрол върху емисиите на свръхфини прахови частици (размер на частиците, по-малък или равен на 0,1 µm), Комисията следва да е оправомощена да възприема подход, който се основава на броя на праховите частици, в допълнение към използвания в момента подход, основаващ се на тяхната маса. Подходът, основаващ се на броя на частиците в емисиите, следва да бъде съобразен с резултатите от Програмата за измерване на праховите частици (PMP) на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и да бъде съвместим със съществуващите амбициозни цели по отношение на опазването на околната среда.
- (16) За постигането на тези екологични цели е целесъобразно да се посочи, че пределните стойности за броя на праховите частици вероятно ще отразяват най-високите резултати, които понастоящем се постигат с филтрите за частици чрез използване на най-добрите налични технологии.
- (17) Комисията следва да приеме хармонизирани в световен мащаб цикли на изпитване при процедурите по изпитване, които да осигуряват основата за нормативната уредба на ЕС за одобряване на типа по отношение на емисиите. Следва да се разгледа и прилагането на преносими системи за измерване на емисиите при мониторинга на действителни емисии при експлоатация.
- (18) За да има по-добър контрол върху действителните емисии при експлоатация и за да се подготви процесът на съответствие при експлоатация, в рамките на подходящи срокове следва да се приеме изпитвателна методика за мониторинг на изискванията към показателите във връзка с емисиите, базирана на преносимите системи за измерване на емисиите.
- (19) Правилното функциониране на системата за последваща обработка, по-специално за NO_x, е основно условие за изпълнение на установените пределни стойности на емисиите за замърсителите. Предвид това следва да се въведат мерки, които имат за цел да гарантират правилното функциониране на системите, основаващи се на употребата на реагент.
- (20) Следва да се разрешава пускането на пазара в държавите членки на двигателите, които съответстват и са в обхвата на новите правила за пределните стойности на емисиите и на процедурите за ЕС одобряване на типа; тези двигатели не следва да бъдат предмет на други национални изисквания към емисиите. Държавите членки, които предоставят одобрявания, следва да предприемат необходимите мерки с оглед на проверката, за да се гарантира идентификацията на двигателите, произведени в рамките на всяко ЕС одобряване на типа.
- (21) Следва да се предвиди ограничен брой изключения с оглед на специфични нужди във връзка с въоръжените сили, ограниченията, налагани от логистичните

доставки, полево изпитване на прототипи и използването на извънпътната техника в експлозивна атмосфера.

- (22) Задълженията на националните органи, установени в разпоредбите за надзор на пазара по настоящия регламент, са по-конкретни от съответните разпоредби от Регламент (ЕО) 765/2008 на Европейския парламент и Съвета¹⁵.
- (23) За да се осигури правилното прилагане и функциониране на процедурата за наблюдение на съответствието на производството, която е един от основните елементи на системата за ЕС одобряване на типа, производителите следва редовно да бъдат проверявани от определен компетентен орган или от достатъчно квалифицирана техническа служба, определена за целта.
- (24) Съюзът е договаряща страна по Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания („Ревизираното споразумение от 1958 г.“).
- (25) Вследствие на това правилата на ИКЕ на ООН и измененията, внесени в тях, за които Съюзът е гласувал „за“ или към които той се е присъединил съгласно Решение 97/836/ЕО, следва да се признаят за равностойни на ЕС одобряванията на типа, издадени в съответствие с настоящия регламент. Съответно Комисията следва да е оправомощена да приема делегирани актове, за да определя кои правила на ИКЕ на ООН ще се прилагат за ЕС одобряванията на типа.
- (26) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶.
- (27) За да допълва настоящия регламент с допълнителни технически подробности, съгласно член 290 от Договора за функциониране на Европейския съюз на Комисията следва да се предостави правомощието да приема актове във връзка с фамилиите двигатели, вмешателството, мониторинга на показателите във връзка с емисиите при експлоатация, техническите процедури на изпитване и измерване, съответствието на производството, отделното доставяне на системите за последваща обработка на отработилите газове на двигателите, двигателите за полево изпитване, двигателите за употреба в опасни атмосфери, равностойността на одобряванията на типа на двигателите, информацията на ПОО и крайните ползватели, провеждането на собствени изпитвания, стандартите и оценката на техническите служби, двигателите, работещи частично или изцяло с газообразно гориво, измерването на броя на праховите частици и циклите на изпитване. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище. По време на разработването и изготвянето

¹⁵ Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

¹⁶ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

- (28) Държавите членки следва да установят система от санкции, приложими за нарушения на настоящия регламент, и да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (29) За да се отчитат актуалният технически прогрес и последните постижения в областта на научните изследвания и иновациите, е целесъобразно да се установи потенциалът за още по-голяма намаляване на емисиите от двигателите, монтирани в извънпътната техника. Акцентът при тези оценки следва да са тези категории двигатели, които са включени за първи път в обхвата на настоящия регламент, и тези, чиито пределни стойности на емисиите остават непроменени съгласно този регламент.
- (30) В интерес на яснотата, предвидимостта, рационалността и опростяването, както и с цел намаляване на тежестта за производителите на двигатели и извънпътна техника, настоящият регламент следва да съдържа само ограничен брой етапи на изпълнение за въвеждането на нови нива на емисиите и процедури за одобряване на типа. Своевременното определяне на изискванията е от съществено значение, за да се гарантира, че производителите ще имат достатъчно време, за да разработят, изпитат и внедрят технически решения в серийното производство на двигатели, както и че производителите и органите по одобряването в държавите членки ще разполагат с достатъчно време, за да въведат необходимите административни системи.
- (31) В Директива 97/68/ЕО бяха внасяни неколккратно съществени изменения. В интерес на яснотата, предвидимостта, рационалността и опростяването Директива 97/68/ЕО следва да се замени с един регламент и малък брой делегирани актове и актове за изпълнение. Използването на регламент следва да гарантира, че съответните разпоредби се прилагат пряко към производителите, органите по одобряването и техническите служби и че те могат да се адаптират много по-бързо и по-ефективно с оглед на техническия прогрес.
- (32) Като следствие от прилагането на новата регулаторна система, въведена с настоящия регламент, Директива 97/68/ЕО следва да се отмени считано от 1 януари 2017 г. Тази дата следва да осигури на промишлеността достатъчно време, за да се адаптира към новите разпоредби, установени в настоящия регламент, и към техническите спецификации и административните разпоредби, установени в делегираните актове и актовете за изпълнение, приети съгласно настоящия регламент.
- (33) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно определянето на хармонизирани правила за административните и техническите изисквания към пределните стойности на емисиите и към процедурите за ЕС одобряване на типа на двигателите, които се монтират в извънпътната техника, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно поради своя мащаб и последици могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ОБХВАТ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се определят пределните стойности на емисиите на газообразните замърсители и праховите частици и административните и техническите изисквания във връзка с ЕС одобряването на типа за всички типове двигатели и фамилии двигатели по член 2, параграф 1.

С настоящия регламент са установени също така изискванията за надзора на пазара на двигателите, които ще бъдат монтирани или са предназначени за монтиране в извънпътната техника и които подлежат на ЕС одобряване на типа.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за всички двигатели по член 4, които са монтирани или са предназначени за монтиране в извънпътната техника, с изключение на двигателите за износ за трети държави.
2. Настоящият регламент не се прилага за двигателите за:
 - а) задвижване на превозните средства, както са определени в член 3, точка 13 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁷;
 - б) задвижване на земеделски и горски превозни средства, както са определени в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) № 167/2013 Европейския парламент и на Съвета¹⁸;
 - в) стационарната техника;
 - г) морските плавателни съдове, за които се изисква валидно свидетелство за морско корабоплаване или за безопасност;
 - д) задвижване на плавателните съдове по вътрешни водни пътища с полезна (ефективна) мощност под 37 kW;

¹⁷ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

¹⁸ Регламент (ЕС) № 167/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 5 февруари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на земеделски и горски превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 1).

- е) плавателните съдове за отдых съгласно определението в Директива 2013/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁹;
- ж) въздухоплавателните средства;
- з) превозните средства за отдых с изключение на снегомобилите, превозните средства с повишена проходимост (ATV) и многофункционалните всъдеходи (SbS);
- и) превозните средства и техниката, предназначени изключително за използване на състезания;
- й) моделите или копията в умален мащаб на превозни средства или машини, когато тези модели или копия са с полезна (ефективна) мощност под 19 kW.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „извънпътна техника“ е всяка подвижна машина, транспортируемо оборудване или превозно средство със или без каросерия или колела, които не са предназначени за превоз на пътници или товари по шосе; в извънпътната техника са включени машините, които са монтирани на шасито на превозните средства, предназначени за превоз на пътници или товари по шосе;
- (2) „ЕС одобряване на типа“ е процедурата, с която орган по одобряването удостоверява, че даден тип двигател или фамилия двигатели отговарят на съответните административни разпоредби и технически изисквания по настоящия регламент;
- (3) „газообразни замърсители“ са въглероден оксид (CO), всички въглеводороди (HC) и азотни оксиди (NO_x), като последните са азотен оксид (NO) и азотен диоксид (NO₂), изразени като еквивалент на азотен диоксид (NO₂);
- (4) „прахови частици (PM)“ са материалите, които се отделят върху специфицирана филтърна среда след разреждане на отработилите газове от двигател с филтриран чист въздух, така че температурата да не надвишава 325 K (52° C);
- (5) „брой на праховите частици (PN)“ е броят на твърдите частици с диаметър над 23 nm;
- (6) „двигател“ е преобразувател на енергия, различен от газова турбина, в който при изгарянето на горивото, извършващо се в затворено пространство, се отделят разширяващи се газове, използвани пряко за осигуряване на механична мощност, и за който може да се издаде ЕС одобряване на типа; включени са системата за контрол на емисиите и комуникационният интерфейс (хардуер и съобщения) между модула(ите) за електронно управление (ECU) на системата на двигателя и всяко друго силово предаване или модул за управление на превозното средство, необходим, за да се изпълнят разпоредбите на глави II и III;

¹⁹ Директива 2013/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно плавателните съдове за отдых и плавателните съдове за лично ползване и за отмяна на Директива 94/25/ЕО (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 90).

- (7) „тип двигател“ са двигатели, които не се различават по съществените си характеристики;
- (8) „фамилия двигатели“ е група от типове двигатели, установена от производителя, които на базата на конструкцията си имат подобни характеристики на емисиите на отработилите газове и съблюдават приложимите пределни стойности на емисиите;
- (9) „базов двигател“ е тип двигател, избран от една фамилия двигатели по такъв начин, че характеристиките на емисиите му да са представителни за тази фамилия двигатели;
- (10) „двигател със запалване чрез сгъстяване (CI)“ е двигател, който работи на принципа на запалването чрез сгъстяване;
- (11) „двигател с искрово запалване (SI)“ е двигател, който работи на принципа на искровото запалване;
- (12) „двигател, работещ с два вида гориво“ е двигател, който е проектиран да работи едновременно с течно гориво и газово гориво, като двете горива се дозират поотделно и консумираното количество от едното гориво по отношение на другото може да зависи от работата на двигателя;
- (13) „двигател, работещ с едно гориво“ е двигател, който е различен от двигателя, работещ с два вида гориво, съгласно определението в точка 12;
- (14) „течно гориво“ е гориво, което съществува в течно състояние при стандартни атмосферни условия²⁰;
- (15) „газово гориво“ е всяко гориво, което е изцяло газово при стандартни атмосферни условия²⁰;
- (16) „енергиен дял на газа (ЕДГ)“ е енергийното съдържание на газовото гориво, отнесено към енергийното съдържание на двете горива, в случай на двигател, работещ с два вида гориво; при двигатели, работещи с едно гориво, ЕДГ се определя като 1 или 0 в зависимост от типа гориво;
- (17) „двигател с променлива честота на въртене“ е двигател, който е различен от двигателя с постоянна честота на въртене съгласно определението в точка 18;
- (18) „двигател с постоянна честота на въртене“ е двигател, чието одобряване на типа е ограничено до работата при постоянната честота на въртене, с изключение на двигателите, чийто регулатор за постоянната честота на въртене е отстранен или дезактивиран; двигателят с постоянна честота на въртене може да има честота на въртене на празен ход, която да се използва при пускане или спиране; той може да е оборудван с регулатор, който може да се настройва на алтернативни честоти на въртене, когато е изключен двигателят;
- (19) „работа при постоянна честота на въртене“ е работата на двигателя с регулатор, който автоматично отчита заданието на оператора за поддържане на честотата на въртене на двигателя дори когато натоварването се мени;
- (20) „преносим двигател с искрово запалване“ е двигател с искрово запалване, който отговаря най-малко на едно от следните изисквания:
- а) двигателят се използва в устройство, което се носи от оператор по време на изпълнение на функциите, за които е създадено,

²⁰ 298K, атмосферно налягане 101,3 kPa.

- б) двигателят се използва в устройство, което може да работи в различни положения, например в обърнато или странично положение, за да изпълнява функциите, за които е създадено,
 - в) двигателят трябва да се използва в устройство, чиято обща маса (устройството и двигателя) без работните течности не надвишава 20 kg и което притежава най-малко една от следните характеристики:
 - i) операторът държи или носи устройството при изпълнение на функциите, за които е създадено,
 - ii) операторът държи или управлява устройството при изпълнение на функциите, за които е създадено,
 - iii) двигателят се използва в генератор или помпа;
- (21) „двигател за задвижване“ е двигател, предназначен да осигурява пряко или непряко задвижване на тип извънпътна техника съгласно определението в точка 1;
- (22) „допълнителен двигател“ е двигател, който е монтиран или е предназначен за монтиране във или на извънпътна техника и който не е двигател за задвижване;
- (23) „полезна (ефективна) мощност“ е мощността, установена посредством изпитвателен стенд, свързан с колянвия вал или еквивалента му, и измерена съгласно метода за измерване на мощността на двигатели с вътрешно горене съгласно Правило № 120 на ИКЕ на ООН, като се използва еталонно гориво по член 24, параграф 2;
- (24) „еталонна мощност“ е полезната (ефективната) мощност, която се използва за определяне на приложимите пределни стойности на емисиите за двигателя;
- (25) „номинална полезна (ефективна) мощност“ е полезната (ефективната) мощност, обявена от производителя на двигателя при номинална честота на въртене;
- (26) „максимална полезна (ефективна) мощност“ е най-високата стойност на полезната (ефективната) мощност върху кривата за номиналната мощност при пълно натоварване за типа двигател;
- (27) „номинална честота на въртене“ е честотата на въртене на двигателя, при която се подава номиналната мощност съгласно заявеното от производителя;
- (28) „дата на производство на двигателя“ е датата (месец и година), на която е извършен крайният контрол на двигател след излизането му от производствената линия, и на този етап той е годен за доставяне или складиране;
- (29) „преходен период“ са първите осемнадесет месеца след датата на задължителното прилагане на етап V по член 17, параграф 2;
- (30) „преходен двигател“ е двигател, чиято дата на производство е по-ранна от датите за пускане на пазара на двигателите по член 17, параграф 2 и който отговаря на следните изисквания:
- а) е в съответствие с последните приложими пределни стойности на емисиите по съответното законодателство, приложимо към датата на влизане в сила на настоящия регламент, или
 - б) не е регламентиран на нивото на Съюза към датата на влизане в сила на настоящия регламент;

- (31) „дата на производство на машината“ е годината, посочена на задължителната маркировка на машината, или в случай на отсъствие на задължителна маркировка — годината, в която машината е подлежала на крайния контрол, след като е излязла от производствената линия;
- (32) „плавателен съд по вътрешни водни пътища“ е плавателен съд в обхвата на Директива 2006/87/ЕО;
- (33) „генераторен агрегат“ е отделна извънпътна техника, която не е част от силово предаване, предназначена основно за осигуряване на електрозахранване;
- (34) „стационарна техника“ е оборудването, предназначено да бъде постоянно монтирано на едно място при първата му употреба и да не се мести (по път или другаде) освен при превоз от мястото на производство до мястото на първия монтаж;
- (35) „постоянно монтирано“ е оборудването, което е закрепено с болтове или по друг начин, така че да не може да се отстрани, ако не се използват инструменти или техника, към опора или друга ограничаваща конструкция, за да може двигателят да функционира на едно място в сграда, съоръжение, обект или инсталация;
- (36) „модел или копие в умален мащаб“ е модел или копие на машина или превозно средство, произведени в мащаб, по-малък от оригиналния, за развлекателни цели;
- (37) „снегомобил“ е самоходна машина, предназначена за движение извън пътища, основно върху сняг, която се движи върху гъсенични вериги върху снега и се направлява чрез ска или ски в контакт със снега, с максимална маса без товар в готовност за движение 454 kg (включително стандартното оборудване, охлаждащата течност, смазочните масла, горивото, инструментите и водач с маса от 75 kg, но без допълнителните принадлежности);
- (38) „превозно средство с повишена проходимост (ATV)“ е превозно средство, задвижвано от двигател, предназначено основно за движение по пътища без настилка на четири или повече колела с гуми с ниско налягане, със седалка от мотоциклетен тип само за водача или за водача и не повече от още едно лице и с кормило от мотоциклетен тип за управление;
- (39) „многофункционален всъдеход (SbS)“ е самоходно несъчленено превозно средство, управлявано от водач, което е предназначено главно за движение по пътища без настилка на четири или повече колела, с минимална маса без товар в готовност за движение 300 kg (включително стандартното оборудване, охлаждащата течност, смазочните масла, горивото, инструментите и водач с маса от 75 kg, но без допълнителните принадлежности) и максимална конструктивна скорост от 25 km/h или повече; освен това то е предназначено за превоз на пътници и/или товари и за теглене и бутане на оборудване, не се управлява с кормило от мотоциклетен тип, предназначено е за развлекателни цели или е многофункционално, и превозва не повече от 6 лица, включително водача, седящи на една или повече седалки, разположени в редица и различни от седалките от мотоциклетен тип;
- (40) „мотриса (моторен вагон)“ е железопътно возило, което е предназначено да осигурява пряко чрез колелата си или непряко чрез колелата на други железопътни возила двигателната сила за собственото си движение и което е специално предназначено за превоз на товари и/или пътници и което не е локомотив;
- (41) „локомотив“ е железопътно возило, което е предназначено да осигурява пряко чрез колелата си или непряко чрез колелата на други железопътни возила двигателната

сила за собственото си движение и за движението на други железопътни возила, предназначени за превоз на товари, пътници и оборудване, като самият локомотив не е проектиран, нито предназначен за превоз на товари или пътници (освен машинистите);

- (42) „спомогателно железопътно возило“ е железопътно возило, което не е мотриса по смисъла на точка 40 или локомотив съгласно определението в точка 41, включително, но не само железопътно возило, специално предназначено за поддръжка или строителни или подежни дейности във връзка с релсовия път или друга железопътна инфраструктура;
- (43) „железопътно возило“ е извънпътна машина, която работи изключително върху железопътни коловози;
- (44) „предоставяне на пазара“ е всяка доставка на двигател по смисъла на точка 6 за дистрибуция или използване на пазара на Съюза в процеса на търговска дейност срещу заплащане или безплатно;
- (45) „пускане на пазара“ е предоставянето на двигател по смисъла на точка 6 на пазара на Съюза за първи път;
- (46) „производител“ е всяко физическо или юридическо лице, което отговаря пред органа по одобряването за всички аспекти на ЕС одобряването на типа на двигател или процеса по разрешаването за осигуряване на съответствие на производството на двигателя и което отговаря за аспектите на надзора на пазара по отношение на произведените двигатели, независимо дали пряко или непряко участва във всички етапи на проектирането и изработването на одобрявания двигател;
- (47) „представител на производителя“ е всяко физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което е надлежно посочено от производителя да го представлява по въпроси във връзка с органа по одобряването или органа за надзор на пазара и да действа от негово име по въпроси в обхвата на настоящия регламент;
- (48) „вносител“ е всяко физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което пуска на пазара двигател по смисъла на точка 6 от трета държава, независимо дали е вече монтиран в техника;
- (49) „дистрибутор“ е всяко физическо или юридическо лице във веригата на доставка, различно от производителя или вносителя, което предоставя на пазара двигател по смисъла на точка 6;
- (50) „икономически оператор“ е производителят, определен в точка 46, представителят на производителя по смисъла на точка 47, вносителят съгласно определението в точка 48 или дистрибуторът по точка 49;
- (51) „производител на оригиналното оборудване (ПОО)“ е производител на дадена извънпътна техника;
- (52) „орган по одобряването“ е органът на държава членка, който е създаден или определен от тази държава членка и е нотифициран от нея пред Комисията, и който притежава компетенции за всички аспекти на одобряването на тип двигател или фамилия двигатели, за процеса на разрешаване, издаване и при необходимост — отнемане или отказ на сертификати за одобряване, за контактено звено с органите по одобряването на другите държави членки, за определяне на техническите служби и за гарантиране на изпълнението от страна на производителя на задълженията му относно съответствието на производството;

- (53) „техническа служба“ е организация или орган, определени от органа по одобряването на държавата членка като лаборатория за изпитване, за да извършва изпитвания, или като орган за оценяване на съответствието, за да извършва първоначална оценка и други изпитвания или проверки от името на органа по одобряването, като е възможно самият орган по одобряването да изпълнява тези функции;
- (54) „надзор на пазара“ са извършените дейности и предприетите мерки от националните органи с цел да се гарантира, че предоставените на пазара двигатели отговарят на изискванията, определени от съответното законодателство на Съюза за хармонизация, и че не представляват опасност за здравето или околната среда, нито застрашават който и да е аспект от защитата на обществен интерес;
- (55) „орган за надзор на пазара“ е орган на държавата членка, отговорен за извършването на надзора на пазара на нейна територия;
- (56) „национален орган“ е орган по одобряването или всеки друг орган, който участва в надзора на пазара и е отговорен за дейностите по надзора на пазара, граничния контрол или пускането на пазара в държава членка по отношение на двигателите, предназначени за монтиране в извънпътната техника;
- (57) „краен ползвател“ е всяко физическо или юридическо лице, различно от производителя, ПОО, вносителя или дистрибутора, което отговаря за експлоатацията на двигателя, когато е монтиран на тип извънпътна техника;
- (58) „списък с данни“ е документът, съдържащ информацията, която трябва да бъде предоставена от заявителя;
- (59) „техническа документация“ е цялата документация или досието с данни, чертежи, снимки и др., предоставени от заявителя на техническата служба или на органа по одобряването;
- (60) „техническо досие“ е техническата документация заедно с протоколи от изпитвания или други документи, които техническата служба или органът по одобряването са приложили към техническата документация при изпълнение на задълженията си;
- (61) „индекс на техническо досие“ е документът, в който се описва съдържанието на техническото досие, подходящо номерирано или означено по друг начин, за да се обозначат ясно всички страници;
- (62) „нерационална стратегия“ е всяка стратегия за контрол на емисиите, която при условията на заобикалящата среда или на работа на двигателя намалява ефективността на системата за контрол на емисиите до ниво, по-ниско от това, което се наблюдава при нормалното функциониране на машината, или от това, което е предвидено за процедурите за изпитване при ЕС одобряване на типа;
- (63) „система за контрол на емисиите“ е всяко устройство, система или конструктивен елемент, които контролират или намаляват емисиите;
- (64) „горивна уредба“ са всички компоненти, които са от значение при дозирането и смесването на горивото;
- (65) „модул за електронно управление“ е електронно устройство на двигателя, което е част от системата за контрол на емисиите и което използва данни от датчиците на двигателя, за да управлява параметрите на двигателя;

- (66) „система за последваща обработка на отработилите газове“ е катализатор, филтър за прахови частици, система за премахване на NOx, комбиниран филтър за NOx и прахови частици или всякакво друго устройство за намаляване на емисиите, което е част от системата за контрол на емисиите, но е монтирано след изпускателните клапани на двигателя, с изключение на рециркулацията на отработилите газове (EGR) и турбокомпресорите;
- (67) „рециркулация на отработилите газове (EGR)“ е технология, която е част от системата за контрол на емисиите и намалява емисиите чрез насочване на отработилите газове, изхвърляни от горивната камера(и), обратно към двигателя, така че да се смесят с всмуквания въздух преди или по време на изгарянето, като се изключва използването на газоразпределението, за да се увеличи количеството на оставащите отработили газове в горивната камера(и), които да се смесят с всмуквания въздух преди или по време на изгарянето;
- (68) „вмешателство“ е дезактивиране, регулиране или промяна на системата за контрол на емисиите, включително софтуера или други елементи за логическо управление на тези системи, което има за последица, преднамерено или не, влошаване на показателите на двигателя по отношение на емисиите;
- (69) „цикъл на изпитване“ е поредица от точки на изпитване, всяка от които се характеризира с определена честота на въртене и въртящ момент, които двигателят трябва да спазва при стабилни или преходни условия на работа;
- (70) „цикъл на изпитване при стабилни състояния“ е цикълът на изпитване, при който честотата на въртене и въртящият момент се поддържат в рамките на ограничен диапазон от номинално постоянни стойности. Изпитванията при стабилни състояния са изпитвания в дискретни точки или изпитвания със стабилни състояния и линейни преходи между тях;
- (71) „цикъл на изпитване с преходни режими“ е цикъл на изпитване с поредица стандартизирани стойности на честотата на въртене и въртящия момент, които се променят всяка секунда;
- (72) „провеждане на собствени изпитвания“ е извършването на изпитвания в обекти на производителя, регистрирането на резултатите от изпитванията и представянето на протокол, включително заключенията, пред органа по одобряването от страна на производител, който е определен да има правомощия като техническа служба с цел оценяване на съответствието с определени изисквания;
- (73) „картер на двигателя“ са вътрешните или външните пространства на двигателя, които са свързани с маслената вана посредством вътрешни или външни тръбопроводи, през които могат да излизат газовете и парите;
- (74) „регенериране“ са промяната на нивата на емисиите и възстановяването на проектните характеристики на системата за последваща обработка, като самото регенериране може да е непрекъснато или нечесто (периодично) регенериране;
- (75) „период на устойчивост на характеристиките на емисиите“ е броят часове, използван за определяне на коефициентите на влошаване;
- (76) „коефициенти на влошаване“ е набор от коефициенти, указващи връзката между емисиите в началото и края на периода на устойчивост на характеристиките на емисиите;
- (77) „виртуално изпитване“ са компютърни симулации, включително изчисления, които се извършват, за да се докажат експлоатационните характеристики на двигател с

оглед на вземането на решение, без да е необходимо използването на физически двигател;

- (78) „приложение с междинна честота на въртене“ е приложение на двигатели с искрово запалване, различни от преносимите двигатели с искрово запалване, при което монтираният двигател е предназначен да работи при честота на въртене, която е значително под 3600 об./мин.;
- (79) „приложение с номинална честота на въртене“ е приложение на двигатели с искрово запалване, различни от преносимите двигатели с искрово запалване, при което монтираният двигател е предназначен да работи при номинална честота на въртене, която е по-голяма или равна на 3600 об./мин.

Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за установяване на подробните технически спецификации във връзка с определенията в точки 7, 8, 19, 27, 74 и 76. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 4

Категории двигатели

За целите на настоящия регламент се прилагат следните категории двигатели, подразделени на подкатегориите по приложение I:

(1) „категория NRE“, която включва:

- а) двигателите за извънпътната техника, предназначена и годна да се движи или в състояние да бъде придвижвана по път или другаде, които не са изключени по член 2, параграф 2 и не са включени в никоя друга категория по точки 2 — 10,
- б) двигателите с еталонна мощност под 560 kW, използвани вместо двигателите от категория IWP, RLL или RLR;

(2) „категория NRG“, която включва двигателите с еталонна мощност над 560 kW, предназначени изключително за употреба в генераторни агрегати.

Двигателите за генераторни агрегати, различни от тези с характеристиките по първа алинея, се включват в категория NRE или NRS в зависимост от характеристиките си;

(3) „категория NRSh“, която включва преносимите двигатели с искрово запалване с еталонна мощност под 19 kW, предназначени изключително за употреба в преносима техника;

(4) „категория NRS“, включваща двигателите с искрово запалване с еталонна мощност под 56 kW, които не са включени в категория NRSh;

(5) „категория IWP“, която включва:

- а) двигателите, които са изключително за употреба в плавателните съдове по вътрешни водни пътища, за задвижването им или предназначени за задвижването им, с еталонна мощност, по-голяма или равна на 37 kW,
- б) двигателите с еталонна мощност над 560 kW, използвани вместо двигателите от категория IWA, при условие че отговарят на изискванията по член 23, параграф 8;

(6) „категория IWA“, която включва двигателите, които са изключително за употреба в плавателните съдове по вътрешни водни пътища, за спомагателни цели или предназначени за спомагателни цели, с полезна (ефективна) мощност над 560 kW.

Допълнителните двигатели за плавателните съдове по вътрешни водни пътища, различни от тези с характеристиките по първа алинея, се включват в категория NRE или NRS в зависимост от характеристиките си;

(7) „категория RLL“, включваща двигателите, които са изключително за употреба в локомотиви, за задвижването им или предназначени за задвижването им;

(8) „категория RLR“, включваща двигателите, които са изключително за употреба в мотриси, за задвижването им или предназначени за задвижването им;

(9) „категория SMB“, която включва двигателите с искрово запалване, предназначени изключително за употреба в снегомобили.

Двигателите за снегомобили, различни от тези с характеристиките по първа алинея, се включват в категория NRE;

(10) „категория ATS“, която включва двигателите с искрово запалване за превозни средства с повишена проходимост и за многофункционални всъдеходи (ATVs и SbS).

Двигателите за ATVs и SbS, различни от тези с характеристиките по първа алинея, се включват в категория NRE.

Двигател от конкретна категория, предназначен за употреба в приложение при променлива честота на въртене, може да се използва и вместо двигател от същата категория, предназначен за употреба в приложение при постоянна честота на въртене. Двигателите с променлива честота на въртене от категория IWP, използвани в приложения при постоянна честота на въртене, отговарят и на изискванията по член 23, параграф 7 или член 23, параграф 8 в зависимост от това, което е приложимо.

Двигателите за спомагателните железопътни возила и допълнителните двигатели за мотриси се включват в категория NRE или NRS в зависимост от характеристиките си.

ГЛАВА II

ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 5

Задължения на държавите членки

1. В съответствие с настоящия регламент държавите членки създават или определят органите по одобряването, компетентни по въпросите на одобряването, и органите за надзор на пазара с компетенции по аспектите, свързани с надзора на пазара. Държавите членки нотифицират Комисията за създаването и определянето на тези органи.

2. Нотификацията на органите по одобряването и органите за надзор на пазара включва наименованието им, пощенския и електронния им адрес и сферата на отговорността им. Комисията публикува на своя уебсайт списък и данни за органите по одобряването.
3. Държавите членки разрешават пускането на пазара само на двигатели, независимо дали вече са монтирани в техника, за които има валидно ЕС одобряване на типа, издадено съгласно настоящия регламент.
Държавите членки разрешават пускането на пазара само на техника, в която са монтирани двигатели, за които има валидно ЕС одобряване на типа, издадено съгласно настоящия регламент.
4. Държавите членки не забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара на двигатели поради съображения във връзка с аспекти от конструктивен и функционален характер в обхвата на настоящия регламент, ако те отговарят на изискванията по него.
5. Държавите членки организират и извършват надзора на пазара и контрола на двигателите, въвеждани на пазара, съгласно глава III от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета²¹.

Член 6

Задължения на органите по одобряването

1. Органите по одобряването гарантират, че производителите, подаващи заявление за ЕС одобряване на типа, изпълняват задълженията си по настоящия регламент.
2. Органите по одобряването издават ЕС одобряване на типа само за типове или фамилии двигатели, които отговарят на изискванията по настоящия регламент.
3. Чрез централната административна платформа на Съюза по член 41 органите по одобряването правят обществено достояние регистър на всички типове и фамилии двигатели, за които са издали ЕС одобрявания на типа, като в него се съдържа най-малко следната информация: търговската марка, наименованието на производителя, категорията на двигателя, номера и датата на одобряването на типа.

Член 7

Мерки за надзор на пазара

За двигателите с ЕС одобряване на типа органите за надзор на пазара извършват в необходимия мащаб и въз основа на съответните образци документални проверки и при необходимост — физически и лабораторни проверки на двигателите. При тази своя дейност те вземат предвид установените принципи за оценка на риска, жалбите и другата съответна информация.

Органите за надзор на пазара могат да изискват от икономическите оператори да предоставят на тяхно разположение такава документи и информация, каквито сметат за необходимо с оглед изпълнението на дейността си.

²¹ Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

Когато икономическите оператори представят протоколи от изпитвания или сертификати за съответствие, органите за надзор на пазара ги вземат предвид.

Член 8

Задължения на производителите

1. Когато пускат на пазара двигателите си, производителите гарантират, че те са произведени и одобрени съгласно изискванията по глави II и III от настоящия регламент.
2. За одобряването на двигателите производителите, установени извън Съюза, определят един представител, установен в Съюза, който да ги представлява пред органа по одобряването.
3. Производителите, установени извън Съюза, определят един представител, установен в Съюза, за целите на надзора на пазара, който може да бъде представителят по параграф 2 или друг представител.
4. Производителите отговарят пред органа по одобряването за всички аспекти във връзка с процеса по одобряването и за осигуряване на съответствието на производството, независимо дали те участват пряко във всички етапи на изработването на даден двигател.
5. В съответствие с настоящия регламент производителите гарантират, че съществуват процедури, чрез които серийното производство да остане в съответствие с одобрения тип. Промените в проекта на двигателя или характеристиките му и промените в изискванията, на които отговаря даден двигател според заявеното от производителя, се вземат предвид съгласно глава VI.
6. Освен маркировката, нанесена на двигателите им в съответствие с член 31, производителите посочват своето име, регистрирано търговско наименование или регистрирана търговска марка и адреса в Съюза, на който може да се осъществи връзка с тях, върху предоставените на пазара двигатели или, когато това не е възможно, върху тяхната опаковка или в документ, който придружава двигателя.
7. Производителите гарантират, че докато те носят отговорността за даден двигател, условията на съхраняване или превоз не застрашават неговото съответствие с изискванията по глави II и III.

Член 9

Задължения на производителите по отношение на продуктите им, които не са в съответствие

1. Производителите, които считат или имат основание да считат, че даден двигател, който са пуснали на пазара, не съответства на настоящия регламент, незабавно предприемат разследване за естеството на несъответствието и вероятността от повторението му. Те предприемат коригиращи действия въз основа на резултатите от разследването, за да гарантират, че произвежданите двигатели се привеждат своевременно в съответствие с одобрения тип или фамилия. Ако са пропорционални на естеството на несъответствието и на вероятността от повторението му, се прилагат разпоредбите на член 38.

Независимо от изискванията по първа алинея от производителя не се изисква да предприеме коригиращи мерки във връзка с двигатели, които не са в съответствие с настоящия регламент вследствие на изменения, извършени след пускането на двигателя на пазара и които не са били разрешени от производителя.

2. Производителят незабавно уведомява органа по одобряването, който е издал одобряването, като предоставя подробни данни, по-специално за несъответствието, както и за всички предприети коригиращи мерки.
3. Производителите съхраняват техническото досие по член 21, параграф 9 и копие от сертификатите за съответствие, посочени в член 30, на разположение на органите по одобряването в продължение на период от 10 години след пускането на пазара на двигателя.
4. При обосновано искане от национален орган производителите му представят чрез органа по одобряването копие от сертификата за ЕС одобряване на типа за двигателя на език, който е лесно разбираем за отпращаващия искането орган.

Член 10

Задължения на представителите на производителя във връзка с надзора на пазара

Представителят на производителя във връзка с надзора на пазара изпълнява задачите, определени в пълномощното от страна на производителя. Пълномощното позволява на представителя най-малко следното:

- (1) да има достъп до техническата документация по член 20 и сертификатите за съответствие, посочени в член 30, така, че да могат да се представят на органите по одобряването в продължение на период от 10 години след пускането на пазара на двигателя;
- (2) при обосновано искане от страна на орган по одобряването да му представи цялата информация и документация, необходими за доказване на съответствието на производството на двигател;
- (3) по искане на органите по одобряването или органите за надзор на пазара да им сътрудничи при всяко действие, предприето за отстраняване на всеки един сериозен риск, свързан с двигателите, които са в обхвата на неговото пълномощно.

Член 11

Задължения на вносителите

1. Вносителите пускат на пазара само съответстващи двигатели, които са получили ЕС одобряване на типа.
2. Преди да пуснат на пазара двигател с ЕС одобряване на типа, вносителите гарантират, че е на разположение техническо досие, отговарящо на член 21, параграф 9, и че на двигателя е нанесена изискваната маркировка и че той изпълнява изискванията по член 8, параграф 6.
3. В продължение на 10 години след пускането на пазара на двигателя вносителите съхраняват копие от сертификата за съответствие на разположение на органите по одобряването и органите за надзор на пазара и гарантират, че

при поискване техническото досие по член 21, параграф 9 може да бъде предоставено на тези органи.

4. Вносителите посочват своето име, регистрирано търговско наименование или регистрирана търговска марка и адреса, на който може да се осъществи връзка с тях, върху двигателя или, когато това не е възможно, върху неговата опаковка или в документ, който придружава двигателя.
5. Вносителите осигуряват инструкции и информация, както се изисква съгласно член 41.
6. Вносителите гарантират, че докато те носят отговорността за даден двигател, условията на съхраняване или превоз не застрашават неговото съответствие с изискванията по глави II и III.

Член 12

Задължения на вносителите по отношение на продуктите им, които не са в съответствие

1. Вносителите, които считат или имат основание да считат, че даден двигател не отговаря на изискванията по настоящия регламент и по-конкретно че не съответства на одобряването му на типа, не разпространяват двигателя, докато не се приведе в съответствие. Освен това за тази цел те информират производителя, органите за надзор на пазара и органа по одобряването, издал одобряването.
2. Вносителите, които считат или имат основание да считат, че даден двигател, който са пуснали на пазара, не отговаря на настоящия регламент, незабавно предприемат разследване за естеството на несъответствието и вероятността от повторението му. Те предприемат коригиращи действия въз основа на резултатите от разследването, за да гарантират, че произвежданите двигатели се привеждат своевременно в съответствие с одобрения тип или фамилия. Ако са пропорционални на естеството на несъответствието и на вероятността от повторението му, могат да се прилагат разпоредбите на член 38.
3. При обосновано искане от национален орган вносителите му представят цялата информация и документация, необходими за доказване на съответствието на двигателя, на език, който е лесно разбираем за този орган.

Член 13

Задължения на дистрибуторите

1. Когато предоставят двигател на пазара, дистрибуторите действат с дължимата грижа по отношение на изискванията по настоящия регламент.
2. Преди да предоставят даден двигател на пазара, дистрибуторите проверяват дали на него е нанесена изискваната задължителна маркировка или маркировката за ЕС одобряване на типа, дали са на разположение необходимите документи, инструкции и информация за безопасност на език, който е разбираем за ПОО, както и дали вносителят и производителят са спазили изискванията по член 11, параграфи 2 и 4 и член 31, параграф 1 и 2.

3. Дистрибуторите гарантират, че докато те носят отговорността за даден двигател, условията на съхраняване или превоз не застрашават неговото съответствие с изискванията по глави II и III.

Член 14

Задължения на дистрибуторите по отношение на продуктите им, които не са в съответствие

1. Когато дистрибуторите, считат или имат основание да считат, че даден двигател не отговаря на изискванията по настоящия регламент, те не разпространяват двигателя, докато не се приведе в съответствие.
2. Дистрибуторите, които считат или имат основание да считат, че даден разпространяван от тях двигател не отговаря на настоящия регламент, информират производителя или представителя му, за да гарантират, че коригиращите мерки, необходими, за да се приведат произвежданите двигатели в съответствие с одобрения тип или фамилия, са предприети съгласно член 9, параграф 1 или член 12, параграф 2.
3. При обосновано искане от национален орган дистрибуторите гарантират, че производителят предоставя на националния орган информацията, посочена в член 9, параграф 3, или че вносителят предоставя на националния орган информацията, посочена в член 11, параграф 3.

Член 15

Случаи, при които задълженията на производителите се прилагат към вносителите и дистрибуторите

Вносител или дистрибутор се счита за производител за целите на настоящия регламент и е носител на задълженията на производителя по членове 8, 9 и 10, когато вносителят или дистрибуторът предоставя двигател на пазара със своето име или търговска марка или променя двигателя по такъв начин, че съответствието с приложимите изисквания може да бъде засегнато.

Член 16

Идентификация на икономическите оператори

За период от пет години от датата на пускане на пазара и при поискване икономическите оператори посочват пред органите по одобряването и органите за надзор на пазара:

- а) всеки икономически оператор, който им е доставил даден двигател;
- б) всеки икономически оператор, на когото са доставили даден двигател.

ГЛАВА III

ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ

Член 17

Изисквания към емисиите на отработилите газове за ЕС одобряването на типа

1. Производителите гарантират, че типовете и фамилияте двигатели са проектирани, конструирани и сглобени така, че да отговарят на изискванията по глави II и III от настоящия регламент.
2. От датата за пускане на пазара на двигателите по приложение III типовете и фамилияте двигатели не трябва да надвишават пределните стойности за емисиите на отработилите газове, които са обозначени като „етап V“ и са определени в приложение II.

Когато съгласно параметрите, които определят фамилията двигатели и са установени в делегирания акт, една фамилия двигатели обхваща повече от един обхват от мощности, базовият двигател (за целите на одобряването на типа) и всички типове двигатели в рамките на една и съща фамилия (за целите на съответствието на производството) по отношение на приложимите обхвати от мощности:

- съблюдават най-строгите пределни стойности на емисиите;
 - се изпитват по цикли на изпитване, съответстващи на най-строгите пределни стойности на емисиите;
 - подлежат на най-ранните приложими дати за одобряване на типа и пускане на пазара по приложение III.
3. Емисиите на отработилите газове на типовете и фамилияте двигатели се измерват въз основа на циклите на изпитване по член 23 и съгласно разпоредбите за извършване на изпитванията и измерванията по член 24.
 4. Типовете и фамилияте двигатели се проектират така, че да са устойчиви на вмешателство и да не използват нерационални стратегии.
 5. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове съгласно член 55 за подробните технически спецификации за параметрите, използвани за определяне на фамилията двигатели, и подробните технически разпоредби за устойчивост на вмешателство по параграф 4. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 18

Мониторинг на емисиите на двигателите при експлоатация

1. Извършва се мониторинг на емисиите на газообразни замърсители и прахови частици на типовете или фамилияте двигатели при експлоатация чрез изпитване на двигатели, монтирани в извънпътната техника и работещи при нормални експлоатационни условия. Това изпитване се извършва върху двигатели, които са били правилно

поддържани, и отговаря на разпоредбите за избор на двигатели, процедури на изпитване и съобщаване на резултатите за различните категории двигатели.

Комисията изпълнява пилотни програми за разработване на подходящите процедури на изпитване за категориите и подкатегиите двигатели, за които такива процедури не съществуват.

2. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за подробните условия за избора на двигатели, процедурите на изпитване и съобщаването на резултатите по параграф 1. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

ГЛАВА IV

ПРОЦЕДУРИ ЗА ЕС ОДОБРЯВАНЕ НА ТИПА

Член 19

Заявление за ЕС одобряване на типа

1. Производителите подават заявление за ЕС одобряване на типа на тип двигател или фамилия двигатели пред органа по одобряването на държава членка. Заявлението се придружава от техническата документация по член 20.
2. На техническата служба, отговаряща за извършване на изпитванията за одобряване, се представя двигател, съответстващ на типа двигател, или в случай на фамилия двигатели — на характеристиките на базовия двигател, описани в техническата документация.
3. В случай на заявление за ЕС одобряване на типа на фамилия двигатели, ако органът по одобряването счита, че по отношение на избрания базов двигател по параграф 2 представеното заявление не представя напълно фамилията двигатели, описана в техническата документация, се представя за одобряване друг или при необходимост допълнителен базов двигател, за който органът по одобряването смята, че представя фамилията двигатели.
4. Заявление за тип двигател или фамилия двигатели не може да се подава в повече от една държава членка. За всеки одобряван тип двигател или фамилия двигатели се подава отделно заявление.

Член 20

Техническа документация

1. Заявителят представя техническа документация на органа по одобряването.
2. Съдържанието на техническата документация се определя с акт за изпълнение и включва следното:
 - а) списък с данни;
 - б) всички съответни данни, чертежи, снимки и друга информация във връзка с двигателя;
 - в) всякаква допълнителна информация, изисквана от органа по одобряването при процедурата за подаване на заявление.

3. Техническата документация може да бъде представена на хартиен носител или в електронен формат, който е приет от техническата служба и органа по одобряването.
4. Комисията е оправомощена да определя образци за списъка с данни и техническата документация чрез актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

ГЛАВА V

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА ЕС ОДОБРЯВАНЕ НА ТИПА

Член 21

Общи разпоредби

1. Органът по одобряването, който приема заявлението, издава ЕС одобряване на типа на всички типове или фамилии двигатели, които са в съответствие с:
 - а) данните в техническата документация и
 - б) изискванията по настоящия регламент, и
 - в) мерките за осигуряване на съответствие на производството по член 25.
2. Органите по одобряването не налагат други изисквания за одобряването на типа за емисиите на отработилите газове за извънпътната техника, в която е монтиран двигателят, ако той отговаря на изискванията по настоящия регламент.
3. Органите по одобряването не издават ЕС одобряване на типа за тип двигатели или фамилия двигатели, които не отговарят на изискванията по настоящия регламент, след датите за одобряване на типа на двигателите по приложение III за всяка подкатегория двигатели.
4. Сертификатите за ЕС одобряване на типа се номерират съгласно хармонизирана система, установена от Комисията чрез актове за изпълнение.
5. Органът по одобряването на всяка държава членка:
 - а) изпраща всеки месец на органите по одобряването на другите държави членки списък на ЕС одобряванията на типа, които е издал, отказал да издаде или отнел през съответния месец, като съобщава основанията за решението си;
 - б) незабавно информира органите по одобряването на другите държави членки за отказите или отнеманията на одобрявания на двигатели заедно с основанията за решението си;
 - в) при получаване на искане от орган по одобряването на друга държава членка изпраща в срок до един месец:
 - копие от сертификата за ЕС одобряване на типа на двигател или фамилия двигатели, а ако има, и техническото досие за всеки тип двигател или фамилия двигатели, които е одобрил, отказал да одобри или за които е отнел одобряването,

- списък на двигателите, произведени съгласно издадени ЕС одобрявания на типа, по член 35.
- 6. Веднъж в годината или в допълнение към полученото съответно заявление органът по одобряването на всяка държава членка изпраща на Комисията копие от техническата спецификация за типовете или фамилиите двигатели, одобрени след последната нотификация.
- 7. Също така, ако получи искане от Комисията, органът по одобряването изпраща посочената в параграф 5 информация на Комисията.
- 8. Изискванията по параграфи 5, 6 и 7 се считат за изпълнени, ако се качи съответната информация или данни в централната административна платформа на Съюза по член 42. Копието може да се изпрати и под формата на защитен електронен файл.
- 9. Органът по одобряването съставя техническо досие, което се състои от техническата документация, придружена от протоколите от изпитванията и всички други документи, които техническата служба или органът по одобряването са добавили към техническата документация при изпълнение на задълженията си. Техническото досие съдържа индекс, в който е представено съдържанието на досието, подходящо номерирано или означено по друг начин, така че всички страници да са ясно обозначени и всеки документ да отразява последователните етапи в ЕС одобряването на типа, по-специално датите на ревизиите и актуализацията. Органът по одобряването държи на разположение информацията, съдържаща се в техническото досие, за период от 10 години след края на валидността на съответното ЕС одобряване на типа.
- 10. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение:
 - а) метода за създаване на хармонизираната система за номериране по параграф 4;
 - б) единния формат за техническата спецификация, която се изготвя за всеки тип двигател или фамилия двигатели, които са получили ЕС одобряване на типа от органа по одобряването на всяка държава членка по параграф 5, буква а);
 - в) образеца за списъка на двигателите, произведени в съответствие с издадени ЕС одобрявания на типа, който трябва да се попълва от органа по одобряването на всяка държава членка, съгласно параграф 5, буква в);
 - г) единния формат за техническата спецификация, която се изготвя за свързани типове или фамилии двигатели, одобрени след последната нотификация, от страна на органа по одобряването на всяка държава членка по параграф 6.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

Член 22

Специални разпоредби за сертификата за ЕС одобряване на типа

1. Към сертификата за ЕС одобряване на типа се добавят следните документи:
 - а) техническото досие по член 21, параграф 9;

- б) резултатите от изпитванията;
 - в) името(имената) и образа(ците) от подписа(ите) на лицето(ата), упълномощено да подписва сертификатите за съответствие, и се посочва неговата длъжност в предприятието.
2. Комисията създава образец на сертификата за ЕС одобряване на типа.
3. По отношение на всеки тип двигател органът по одобряването:
- а) попълва всички съответни раздели на сертификата за ЕС одобряване на типа, включително приложения към него протокол за резултатите от изпитванията;
 - б) съставя индекса на техническото досие;
 - в) незабавно издава на заявителя попълнения сертификат заедно с приложенията към него.
4. В случай на наложени съгласно член 33 ограничения на ЕС одобряване на типа по отношение на валидността му или в случай на освобождаване от определени разпоредби по настоящия регламент, в сертификата на ЕС за одобряване на типа се посочват тези ограничения или освобождаване.
5. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение образа на сертификата за ЕС одобряване на типа и за протокола за резултатите от изпитванията по параграф 3, буква а). Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

Член 23

Изпитвания за ЕС одобряване на типа

1. Съответствието с техническите изисквания, предвидени в настоящия регламент, се доказва посредством подходящи изпитвания, извършвани от определените технически служби.

Техническите процедури на изпитване и измерване и специфичното оборудване и инструменти за извършване на тези изпитвания са тези, които са определени в член 24.

2. Производителят предоставя на органа по одобряването толкова двигатели, колкото се изискват съгласно съответните делегирани актове за извършване на необходимите изпитвания.
3. На необходимите изпитвания се подлагат двигатели, които са представителни за одобрявания тип.

Независимо от изискванията по първа алинея производителят има право да избере – със съгласието на органа по одобряването — двигател, който, въпреки че не е представителен за одобрявания тип, съчетава някои от най-неблагоприятните характеристики, що се отнася до изискваните работни показатели. По време на подбора на двигателите могат да се използват методи на виртуално изпитване, за да се улесни процесът на вземането на решения.

4. За извършването на изпитванията за ЕС одобряване на типа се прилагат циклите по приложение IV. Циклите на изпитване, приложими за всеки тип двигател, включен в ЕС одобряването на типа, се посочват в списъка с данни на ЕС одобряването на типа.
5. Базовият двигател се изпитва на динамометър, като се използва приложимия NRSC цикъл на изпитване, посочен в приложение IV, таблици IV-1 — IV-10. По избор на производителя това изпитване може да се извърши, като се използва методът на изпитване в дискретни точки или този със стабилни състояния и линейни преходи между тях. Освен в случаите по параграфи 7 и 8 не се изисква двигател с променлива честота на въртене от конкретна категория, използван в приложение при постоянна честота на въртене от същата категория, да се изпитва, като се използва приложимият цикъл на изпитване при стабилни състояния при постоянна честота на въртене.
6. В случай на двигател с постоянна честота на въртене с регулатор, който може да се настрои към алтернативни честоти на въртене, изискванията по параграф 5 трябва да са изпълнени при всяка приложима постоянна честота на въртене и в списъка с данни на ЕС одобряването на типа се посочват честотите на въртене, които се прилагат за всеки тип двигател.
7. В случай на двигател от категория IWP, предназначен да се използва в приложения при променлива и постоянна честота на въртене, изискванията по параграф 5 трябва да са изпълнени поотделно за всеки приложим цикъл на изпитване при стабилни състояния и в списъка с данни на ЕС одобряването на типа се посочва всеки цикъл на изпитване при стабилни състояния, за който това изискване е било изпълнено.
8. В случай на двигател от категория IWP с еталонна мощност, по-голяма от 560 kW, който е предназначен за употреба вместо двигател от категория IWA съгласно член 4, втора алинея, изискванията по параграф 5 трябва да са изпълнени поотделно за всеки приложим цикъл на изпитване при стабилни състояния по таблици IV-5 и IV-6 от приложение IV и в списъка с данни на одобряването на типа се посочва всеки цикъл на изпитване при стабилни състояния, за който това изискване е било изпълнено.
9. С изключение на двигателите, получили одобряване на типа съгласно член 32, параграф 4, освен че трябва да изпълняват изискванията по параграф 5, двигателите с променлива честота на въртене от категория NRE с полезна (ефективна) мощност, по-голяма или равна на 19 kW, но не по-голяма от 560 kW, се изпитват на динамометър, като се използва цикълът на изпитване с преходни режими по таблица IV-11 от приложение IV.
10. Освен че трябва да изпълняват изискванията по параграф 5, двигателите от подкатегории NRS-v-2b и NRS-v-3 с максимална честота на въртене, по-малка или равна на 3400 об./мин., се изпитват на динамометър, като се използва цикълът на изпитване с преходни режими по таблица IV-12 от приложение IV.
11. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за определяне на подробните технически спецификации и характеристиките на циклите на изпитване при стабилни състояния и циклите на изпитване с преходни режими по настоящия член. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

12. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение уеднаквените условия за изпитванията за ЕС одобряване на типа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

Член 24

Извършване на измерванията и изпитванията за ЕС одобряването на типа

1. Резултатите от лабораторните изпитвания за емисиите на отработилите газове за всички двигатели, за които се прилага настоящият регламент, се коригират, за да се включат коефициентите на влошаване, които са подходящи за периодите на устойчивост на характеристиките на емисиите по приложение V.
2. Всеки тип двигател или фамилия двигатели трябва да отговарят на пределните стойности на емисиите по настоящия регламент при подходящите еталонни горива или комбинации от горива, които са включени в следващия списък:
 - дизелово гориво;
 - бензин;
 - смес бензин/масло — за двутактовите двигатели с искрово запалване;
 - природен газ/биометан;
 - втечнен нефтен газ (ВНГ);
 - етанол.
3. За извършване на измерванията и изпитванията трябва да се изпълнят техническите изисквания в следните аспекти:
 - а) апаратурата и процедурите за извършване на изпитванията;
 - б) апаратурата и процедурите за измерване на емисиите и вземането на пробите;
 - в) методите за оценка на данните и изчисленията;
 - г) методите за определяне на коефициентите на влошаване;
 - д) за двигателите от категории NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, отговарящи на пределните стойности на емисиите от етап V по приложение II:
 - i. метода за отчитане на емисиите на картерните газове,
 - ii. метода за отчитане за нечестото регенериране на системите за последваща обработка;
 - е) за електронно управляваните двигатели от категориите NRE, NRG, IWP, IWA, RLL и RLR, които отговарят на определените в приложение II пределни стойности на емисиите от етап V и които използват електронното управление за определяне на количеството и момента на впръскване на горивото или които използват електронното управление за активиране, дезактивиране или модулиране на системата за контрол на емисиите, използвана за намаляване на NOx:

- i. техническите изисквания за стратегиите за контрол на емисиите, включително документацията, изисквана за демонстриране на тези стратегии,
 - ii. техническите изисквания за мерките за контрол на NOx, включително метода за доказване на тези технически изисквания,
 - III техническите изисквания в областта, свързана със съответния цикъл NRSC, в чиито рамки има контрол върху разрешеното количество на емисиите, което може да надвишава пределните стойности в приложение II,
 - iv. избора от страна на техническата служба на допълнителните точки за измерване в рамките на контролната област при изпитването върху стенд за емисиите.
4. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 от настоящия регламент за определяне на:
- a) методиката за адаптиране на резултатите от лабораторните изпитвания за емисиите, за да се включат коефициентите на влошаване, както е посочено в параграф 1;
 - б) техническите характеристики на еталонните горива, посочени в настоящия параграф за изпитванията за одобряване, и за да се проверява съответствието на производството, както е посочено в параграф 2;
 - в) подробните технически изисквания и характеристиките за извършване на измерванията и изпитванията, както е посочено в параграф 3;
 - г) метода за измерване на PN, като се вземат предвид спецификациите от серия 06 на Правило № 49 на ИКЕ на ООН;
 - д) подробните технически изисквания за изпитването на двигатели, работещи частично или изцяло с газообразно гориво, посочени в приложение II.

Член 25

Мерки за осигуряване на съответствие на производството

1. Органът по одобряването, който издава ЕС одобряване на типа, взема необходимите мерки, за да проверява, ако е необходимо в сътрудничество с органите по одобряването на другите държави членки, дали са били предприети необходимите мерки, гарантиращи съответствието на произвежданите двигатели с одобрения тип, що се отнася до изискванията по настоящия регламент.
2. Органът по одобряването, който издава ЕС одобряване на типа на фамилия двигатели, взема необходимите мерки, за да проверява дали сертификатите за съответствие, издадени от производителя, отговарят на изискванията по член 30. За тази цел органът по одобряването проверява дали достатъчен брой екземпляри от сертификатите за съответствие отговарят на изискванията по член 30, както и дали производителят е предприел необходимите мерки, за да гарантира, че данните в сертификатите за съответствие са верни.

3. Органът по одобряването, който е издал ЕС одобряване на типа, взема необходимите мерки във връзка с това одобряване, за да проверява, ако е необходимо в сътрудничество с органите по одобряването на другите държави членки, дали посочените в параграфи 1 и 2 от настоящия член мерки продължават да са удачни, така че произвежданите двигатели да отговарят на одобрения тип и сертификатите за съответствие да изпълняват изискванията по член 30.
4. За да провери, че даден двигател съответства на одобрения тип, органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, може да извършва всяка една от проверките или изпитванията, които се изискват за ЕС одобряването на типа, върху образци, взети в обектите на производителя, включително в производствените му обекти.
5. Когато орган по одобряването, който е издал ЕС одобряване на типа, констатира, че мерките по параграфи 1 и 2 от настоящия член не се прилагат, се отклоняват значително от договорените мерки и планове за контрол или са престанали да се прилагат, или смята, че вече не са подходящи, дори и производството да продължава, той взема необходимите мерки, за да осигури правилното прилагане на процедурата за съответствие на производството или отнема ЕС одобряването на типа.
6. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за определяне на подробните мерки, които трябва да се предприемат, и процедурите, които трябва да се следват от органите по одобряването, за да се гарантира, че произвежданите двигатели съответстват на одобрения тип. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

ГЛАВА VI

ИЗМЕНЕНИЯ И ВАЛИДНОСТ НА ЕС ОДОБРЯВАНИЯТА НА ТИПА

Член 26

Общи разпоредби

1. Производителят незабавно информира органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, за всяка промяна в данните, отбелязани в техническото досие.

Органът по одобряването решава коя от установените в член 27 процедури трябва да се следва.

Ако е необходимо, след консултации с производителя органът по одобряването може да реши, че трябва да се издаде ново ЕС одобряване на типа.
2. Заявление за изменение на ЕС одобряване на типа се подава само до органа по одобряването, издал първоначалното ЕС одобряване на типа.
3. Ако органът по одобряването стигне до заключението, че за изменението трябва да бъдат извършени отново проверки или изпитвания, той съответно информира производителя за това.

Процедурите по член 27 се прилагат само ако въз основа на тези проверки или изпитвания органът по одобряването достигне до заключението, че изискванията към ЕС одобряването на типа продължават да се спазват.

Член 27

Ревизии и разширения на ЕС одобряванията на типа

1. Ако данните, отбелязани в техническото досие, са променени, без да се изисква да се повторят проверките или изпитванията, изменението се отбелязва като „ревизия“.

В такива случаи органът по одобряването издава ревизираните страници от техническото досие, като отбелязва ясно всяка ревизирана страница, за да се покаже същността на промяната и датата на преиздаване. Счита се, че един консолидиран актуализиран вариант на техническото досие, придружено от детайлно описание на промените, отговаря на това изискване.

2. Изменението се обозначава като „разширение“, когато записаните в техническото досие данни са променени и е налице едно от следните обстоятелства:

- а) необходими са допълнителни проверки или изпитвания;
- б) има промяна в информацията относно сертификата за ЕС одобряване на типа с изключение на неговите приложения;
- в) станали са приложими нови изисквания по делегирани актове съгласно настоящия регламент, които се прилагат към одобрения тип двигател или фамилия двигатели.

В случай на разширение органът по одобряването издава актуализиран сертификат за ЕС одобряване на типа, обозначен с номер на разширението, нарастващ в съответствие с номера на поредното вече издадено разширение. В този сертификат за одобряване ясно се посочва причината за разширението и датата на преиздаването.

3. Когато се издават изменени страници или консолидирана актуализирана версия, индексът на техническото досие, приложено към сертификата за одобряване, се променя съответно така, че да показва датата на най-новото разширение или ревизия или датата на най-новото консолидиране на актуализираната версия.
4. Не се изисква изменение на ЕС одобряване на типа на тип двигател или фамилия двигатели, ако новите изисквания по параграф 2, буква в) не са свързани от техническа гледна точка с този тип двигател или фамилия двигатели по отношение на показателите за емисиите.

Член 28

Издаване и нотифициране на изменения

1. В случай на разширение се актуализират всички съответни раздели на сертификата за ЕС одобряване на типа, приложенията към него и индекса на техническото досие. Актуализираният сертификат и приложенията към него се издават на заявителя без забавяне.

2. В случай на ревизия органът по одобряването издава без забавяне на заявителя ревизираните документи или съответно консолидирания актуализиран вариант, включително ревизирия индекс на техническото досие.
3. Органът по одобряването нотифицира органите по одобряването на другите държави членки за всяко изменение, внесено в ЕС одобряванията на типа, в съответствие с процедурите по член 21.

Член 29

Прекратяване на валидността

1. ЕС одобряването на типа се издава с неограничен срок на валидност.
2. ЕС одобряването на типа на двигател става невалидно във всеки от следните случаи:
 - а) нови изисквания, приложими към одобрения тип двигател, стават задължителни за предоставянето на пазара и не е възможно да се актуализира съответно ЕС одобряването на типа;
 - б) производството на одобрения тип двигател или фамилия двигатели се прекратява окончателно по желание на производителя;
 - в) изтичане на срока на валидност на одобряването по силата на ограничение в съответствие с член 33, параграф 6;
 - г) одобряването е отнето в съответствие с член 25, параграф 5, член 37, параграф 1 или член 38, параграф 3.

3. Когато само един тип двигател в рамките на фамилия двигатели стане невалиден, ЕС одобряването на типа за съответната фамилия двигатели губи валидност само по отношение на конкретния тип двигател.
4. Когато производството на конкретен тип двигател бъде окончателно прекратено, производителят нотифицира органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа за този двигател.

В срок до един месец след получаване на нотификацията по първа алинея органът по одобряването, който е издал ЕС одобряването на типа на двигателя, информира съответно органите по одобряването на другите държави членки.

5. Без да се засягат разпоредбите на параграф 4, в случаите, когато ЕС одобряване на типа на тип двигател или фамилия двигатели предстои да стане невалидно, производителят нотифицира органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа.

Органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, незабавно съобщава цялата съответна информация на органите по одобряването на другите държави членки.

По-конкретно, в съобщението по втора алинея се указват датата на производство и идентификационният номер на последния произведен двигател.

6. Изискванията по параграфи 4 и 5 се считат за изпълнени, ако се качи съответната информация в централната административна платформа на Съюза по член 42. Документите във връзка със съобщаването могат да са под формата и на защитен електронен файл.

ГЛАВА VII

СЕРТИФИКАТ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ И МАРКИРОВКИ

Член 30

Сертификат за съответствие

1. В качеството на притежател на ЕС одобряване на типа на тип двигател или фамилия двигатели производителя издава сертификат за съответствие, който придружава всеки двигател, произведен в съответствие с одобрения тип двигател.

Сертификатът се предоставя безплатно заедно с двигателя и придружава техниката, в която е монтиран. За да се предостави сертификатът, не може да се изисква специално искане или предаване на допълнителна информация на производителя.

По искане на собственика на двигателя и в рамките на период от 10 години след датата на производство на двигателя производителя му издава дубликат на сертификата за съответствие срещу заплащане, което не надвишава разходите по издаването му. Думата „дубликат“ се вижда ясно на лицевата страна на всеки дубликат на сертификат.

2. Комисията определя образца на сертификата за съответствие, който трябва да се използва от производителя.
3. Сертификатът за съответствие се съставя на поне един от официалните езици на Съюза. Всяка държава членка може да поиска сертификатът за съответствие да бъде преведен на собствения ѝ официален език(ци).
4. Лицето(ата), упълномощено да подписва сертификатите за съответствие, е част от организацията на производителя и е надлежно упълномощено от ръководството да поема изцяло юридическата отговорност на производителя по отношение на проектирането и изработването или на съответствието на производството на двигателя.
5. Сертификатът за съответствие се попълва изцяло и не съдържа ограничения относно употребата на двигателя, различни от ограниченията, предвидени в настоящия регламент или в делегираните актове, приети съгласно настоящия регламент.
6. За типовете или фамилияте двигатели, одобрени съгласно член 33, параграф 2, в заглавието на сертификата за съответствие се включва изречението „За двигатели, чийто тип е одобрен съгласно член 31 от Регламент (ЕС) № xx/xx на Европейския парламент и на Съвета от [дата] относно изискванията към пределните стойности на емисиите и към одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътната техника (временно одобряване)“.
7. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение образца на сертификата за съответствие, включително техническите аспекти, предназначени за предотвратяване на фалшифицирането. За целта в актовете за изпълнение се предвиждат защитни печатни елементи с оглед на защитата на използваната за сертификата хартия. Тези актове за изпълнение се приемат в

съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

Член 31

Маркировка на двигателите

1. Производителят на двигателя нанася маркировка върху всяка отделна бройка, произведена в съответствие с одобрения тип.
2. Преди напускането на производствената линия върху двигателите трябва да е поставена маркировката, изисквана съгласно настоящия регламент.
3. За двигателите, които вече са монтирани в техника, може да се замени двигателят или частта на двигателя, върху която е нанесена задължителната маркировка.
4. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение образеца на маркировката по параграф 1, включително задължителната основна информация, която трябва да се нанесе върху нея. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].
5. Също така Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за условията и подробните технически изисквания за посочената в параграф 3 смяна на двигатели или части на двигатели с маркировка. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

ГЛАВА VIII

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Член 32

Общи изключения

1. Изискванията на член 5, параграфи 2 и 3 и член 17, параграф 2 не се прилагат за двигателите, които се използват от въоръжените сили.
2. Без да се засягат разпоредбите на член 31, производителят може да достави на ПОО двигател отделно от неговата система за последваща обработка на отработилите газове.
3. Независимо от изискванията по член 5, параграф 3 държавите членки разрешават временното пускане на пазара на двигатели, които не са получили ЕС одобряване на типа съгласно настоящия регламент, с оглед на изпитването в действителна експлоатация.
4. Независимо от изискванията по член 17, параграф 2 държавите членки могат да разрешават ЕС одобряване на типа и пускане на пазара на двигатели, които отговарят на пределните стойности на емисиите за АТЕХ по приложение V, при условие че двигателите са предназначени за монтиране в техника, която ще се използва в потенциално експлозивна атмосфера по смисъла на Директива

2014/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²², и са сертифицирани като отговарящи на всички от следващите условия:

- а) категория съоръжения 2 или 3;
 - б) машини от група I или II;
 - в) температурен клас Т3 или по-висок (не се надхвърля 200°C).
5. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за подробните технически спецификации и условия за:
- а) това производителят да доставя на ПОО двигателя отделно от неговата система за последваща обработка на отработилите газове, както е посочено в параграф 2;
 - б) временното пускане на пазара на двигатели, които не са получили ЕС одобряване на типа, с оглед на изпитването в действителна експлоатация, както е посочено в параграф 3;
 - в) ЕС одобряването на типа и пускането на пазара на двигатели, които отговарят на пределните стойности на емисиите за АТЕХ по приложение V, както е посочено в параграф 4.

Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 33

Изключения на основание нови технологии или нови концепции

1. Производителят може да подаде заявление за одобряване на типа по отношение на тип двигател или фамилия двигатели, в които са вградени нови технологии или концепции, несъвместими с едно или повече изисквания по настоящия регламент.
2. Органът по одобряването издава посоченото в параграф 1 одобряване на типа, когато са изпълнени всички посочени по-долу условия:
 - а) в заявлението се посочват причините, поради които въпросните технологии или концепции правят типа двигател или фамилията двигатели несъвместими с едно или повече изисквания по настоящия регламент;
 - б) в заявлението се описват последствията за околната среда от новата технология, както и мерките, взети, за да се гарантира поне равностойно ниво на опазване на околната среда спрямо това, което се осигурява от изискванията, от които се иска изключение;
 - в) представени са описания на изпитванията и резултатите от тях, с което се доказва, че условието по буква б) е изпълнено.

²² Директива 2014/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки относно съоръженията и системите за защита, предназначени за използване в потенциално експлозивна атмосфера (преработен текст) (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 309).

3. За да се издаде такова одобряване на типа, осигуряващо изключение на основание нови технологии или нови концепции, Комисията трябва да даде разрешение. Това разрешение се предоставя чрез акт за изпълнение.
4. Докато се изчаква решението на Комисията за разрешаването, органът по одобряването може да издаде одобряване на типа, но то е временно и е валидно само на територията на съответната държава членка и е валидно само за типа двигател, обхванат от исканото изключение. Органът по одобряването незабавно уведомява Комисията и другите държави членки, че е издал временно одобряване на типа, като им изпраща досие, съдържащо информацията по параграф 2.

Временното естество и ограниченият териториален обхват са обозначени в заглавието на сертификата за одобряване на типа и в заглавието на сертификата за съответствие.
5. Другите органи по одобряването могат да решат да приемат временното одобряване по параграф 4 на територията си. Ако вземат такова решение, те информират съответния орган по одобряването и Комисията в писмена форма.
6. При необходимост в разрешението от Комисията, посочено в параграф 3, се уточнява също така дали то подлежи на ограничения. При всички случаи одобряването на типа е валидно най-малко за 36 месеца.
7. Ако Комисията реши да не даде разрешение, органът по одобряването незабавно известява притежателя на временното одобряване на типа по параграф 3, ако такова одобряване е издадено, че временното одобряване ще се отмени шест месеца след датата на отказа на Комисията.

Независимо от решението на Комисията за отказ на разрешението, двигателите, произведени в съответствие с временното одобряване, преди прекратяване на валидността му, могат да се пускат на пазара във всяка държава членка, която е приела временното одобряване.
8. Изискванията по параграфи 4 и 5 се считат за изпълнени, ако се качи съответната информация в централната административна платформа на Съюза по член 42. Документите във връзка със съобщаването могат да са под формата и на защитен електронен файл.
9. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение разрешението по параграф 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2.
10. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение уеднаквените образци на сертификата за одобряване на типа и сертификата за съответствие по параграф 4, включително на задължителната основна информация в тях. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

Член 34

Последваща адаптация на делегираните актове и актовете за изпълнение

1. Когато Комисията разреши предоставянето на изключение съгласно член 33, тя незабавно предприема необходимите действия за адаптиране на съответните делегирани актове или актове за изпълнение към технологичното развитие.

Когато изключението, разрешено съгласно член 33, е свързано с аспект, който е обхванат от правило на ИКЕ на ООН, Комисията предлага изменение на съответното правило на ИКЕ на ООН съгласно процедурата, приложима по силата на Ревизираното споразумение от 1958 г.

2. Всички ограничения, наложени с решението на Комисията за разрешаване на изключението, се премахват веднага след изменението на съответните актове.

Ако не се вземат необходимите мерки за адаптация на делегираните актове или актовете за изпълнение, по искане на държавата членка, издала одобряването, Комисията може да разреши на държавата членка да разшири одобряването на типа чрез решение под формата на акт за изпълнение, приет в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2.

ГЛАВА IX

ПУСКАНЕ НА ПАЗАРА

Член 35

Задължения на производителите за представяне на данни

В срок до 45 дни след края на всяка календарна година, веднага след датата на подаване на заявление, когато се изменят изискванията на настоящия регламент, и веднага след която и да е допълнителна дата, определена от орган, производителят изпраща на органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, списък със серията идентификационни номера за всеки тип двигатели, произведени в съответствие с изискванията на настоящия регламент и с ЕС одобряването на типа, от последното представяне на тези номера или от първата дата на прилагане на изискванията от настоящия регламент.

Когато това не е обозначено от системата за кодовете на двигателите, в списъка по първа алинея трябва да посочва съответствието между идентификационните номера и съответните типове или фамилии двигатели и номерата на ЕС одобряванията на типа.

В списъка по първа алинея също така се указва ясно всеки случай, когато производителят прекратява производството на одобрен тип двигател или одобрена фамилия двигатели.

Производителят съхранява копия от списъците най-малко в продължение на период от 20 години след края на валидността на съответното ЕС одобряване на типа.

Член 36

Мерки с оглед на проверката

1. Органът по одобряването на държава членка, издал ЕС одобряването на типа, взема необходимите мерки във връзка с това одобряване, за да провери идентификационните номера на тези двигатели, произведени в съответствие с

изискванията по настоящия регламент, ако е необходимо в сътрудничество с органите по одобряването на другите държави членки.

2. Допълнителна проверка на идентификационните номера може да се извършва във връзка с контрола на съответствието на производството по член 25.
3. Относно проверката на идентификационните номера производителят или неговите пълномощници, установени в Съюза, при поискване веднага предоставят на отговорния орган по одобряването цялата необходима информация за купувачите на двигателите на производителя заедно с идентификационните номера на двигателите, съобщени като произведени в съответствие с член 35. Когато двигателите са продадени на производител на техника, не се изисква допълнителна информация.
4. Ако по искане на органа по одобряването производителят не е в състояние да провери изискванията към маркировката на двигателите съгласно член 31, даденото одобряване на съответния тип двигател или фамилия двигатели съгласно настоящия регламент може да се отнеме. Процедурата по информизиране се извършва, както е посочено в член 36, параграф 4.

ГЛАВА X

ПРЕДПАЗНИ КЛАУЗИ

Член 37

Двигатели, които не съответстват на одобрения тип

1. Когато двигатели, придружени от сертификат за съответствие или върху които е нанесена маркировка за одобряване, не съответстват на одобрения тип, органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, предприема необходимите мерки, включително отнемане на ЕС одобряването на типа, ако мерките от страна на производителя са недостатъчни, за да гарантира, че произвежданите двигатели са приведени в съответствие с одобрения тип или фамилия. Органите по одобряването на съответната държава членка уведомяват органите по одобряването на другите държави членки за предприетите мерки.
2. За целите на параграф 1 отклоненията от данните, посочени в сертификата за ЕС одобряване на типа или в техническото досие, когато тези отклонения не са разрешени съгласно разпоредбите от глава VI, се считат за несъответствие с одобрения тип или фамилия.
3. Ако орган по одобряването установи, че двигатели, придружени от сертификат за съответствие или върху които е нанесена маркировка за одобряване, издадена в друга държава членка, не съответстват на одобрения тип или фамилия, той може да поиска от органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, да провери дали произвежданите двигатели продължават да отговарят на одобрения тип или фамилия. При получаване на такова искане органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, предприема необходимите действия възможно най-бързо и най-късно в срок до три месеца от датата на искането.

4. В срок до един месец органите по одобряването на държавите членки се уведомяват за всяко отнемане на ЕС одобряване на типа и за основанията за подобна мярка.
5. Ако органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, оспорва несъответствието, за което е уведомен, засегнатите държави членки полагат усилия за уреждане на спора. Комисията бива информирана и при необходимост провежда съответните консултации, за да се постигне уреждане на спора.

Член 38

Изземване на двигатели

1. Когато производител, на когото е издадено ЕС одобряване на типа, е задължен съгласно член 20, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 765/2008 да иземе пуснати на пазара двигатели, независимо дали са монтирани в техника, поради това, че те представляват сериозно нарушение на разпоредбите на настоящия регламент във връзка с опазването на околната среда, производителят информира веднага органа по одобряването, който е издал ЕС одобряването на типа на двигателя.
2. Производителят предлага на органа по одобряването поредица от подходящи мерки за отстраняване на сериозното нарушение по параграф 1. Органът по одобряването незабавно съобщава предложените мерки на органите по одобряването на другите държави членки.

Органите по одобряването осигуряват ефективното изпълнение на мерките в съответните държави членки.

3. Ако мерките бъдат счестени за недостатъчни от съответния орган по одобряването или ако той счесте, че те не се прилагат достатъчно бързо, той незабавно информира органа по одобряването, издал ЕС одобряването на типа.

Тогава издалият ЕС одобряването на типа орган по одобряването информира производителя. Ако производителят не предложи и не приложи ефективни коригиращи мерки, органът по одобряването, издал ЕС одобряването на типа, взема всички необходими предпазни мерки, включително отнемане на ЕС одобряването на типа. В случай че се отнеме ЕС одобряването на типа, в срок до един месец след отнемането органът по одобряването уведомява производителя, органите по одобряването на другите държави членки и Комисията с препоръчано писмо или по еквивалентен електронен начин.

Член 39

Нотифициране на решения и съществуващи средства за правна защита

1. Във всички решения, взети съгласно настоящия регламент, и във всички решения за отказ или отнемане на ЕС одобряване на типа, с които се забранява или ограничава пускането на пазара на двигател, или се изисква изтегляне на двигател от пазара, подробно се излагат основанията за тези решения.
2. Всяко едно такова решение се нотифицира на заинтересованата страна, която едновременно с това бива информирана за средствата за правна защита, с които разполага съгласно действащото в съответната държава членка

законодателство, и за сроковете за упражняване на тези средства за правна защита.

ГЛАВА XI

МЕЖДУНАРОДНИ РЕГУЛАЦИИ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА ТЕХНИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ

Член 40

Приемане на еквивалентни одобрявания на типа на двигатели

1. В контекста на многостранни или двустранни споразумения между Съюза и трети държави Съюзът може да приеме равностойността между условията и разпоредбите за одобряване на типа на двигателите по настоящия регламент и процедурите, установени с международни регулации или с нормативната уредба на трети държави.
2. Издадените одобрявания на типа и маркировката за одобряване в съответствие с правилата на ИКЕ на ООН или измененията към тях, за които Съюзът е гласувал „за“ или към които се е присъединил съгласно делегираните актове по параграф 4, буква а), се приемат за равностойни на издадените одобрявания на типа и маркировката за одобряване в съответствие с настоящия регламент.
3. Одобряванията на типа, издадени съгласно актовете на Съюза, посочени в делегираните актове по параграф 4, буква б), се считат за равностойни на одобряванията на типа, издадени съгласно настоящия регламент.
4. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за определяне:
 - а) списъка на правилата на ИКЕ на ООН или измененията към тях, за които Съюзът е гласувал „за“ или към които се е присъединил и които се прилагат към ЕС одобряването на типа на двигатели и фамилии двигатели, предназначени за монтиране в извънпътната техника;
 - б) списъка на актовете на Съюза, съгласно които се издават одобрявания на типа.

Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 41

Информация за ПОО и крайните ползватели

1. Производителите не могат да представят на ПОО или крайните ползватели техническа информация във връзка с данните, предвидени в настоящия регламент, които да се отклоняват от данните, одобрени от органа по одобряването.
2. Производителите представят на ПОО цялата съответна информация и инструкции, необходими за правилното монтиране на двигателя в техниката,

включително описание на всички специални условия или ограничения във връзка с монтирането или употребата на двигателя.

3. Производителите представят на ПОО цялата съответна информация и необходимите инструкции, предназначени за крайния ползвател, по-конкретно, за да се опишат всички специални условия или ограничения във връзка с употребата на двигателя.
4. Независимо от изискванията по параграф 3 производителите съобщават на ПОО стойността на емисиите на въглероден диоксид (CO₂), определена при ЕС одобряването на типа, и указват на ПОО да съобщят тази информация на крайния ползвател на техниката, в която двигателят е предназначен да се монтира.
5. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за определяне на информацията и инструкциите по параграф 2, 3 и 4. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 42

Централна административна платформа и база данни на Съюза

1. Комисията създава централна административна цифрова платформа за обмен на данни и информация във връзка с ЕС одобряванията на типа в електронна форма. Платформата се използва за обмена на данни и информация между органите по одобряването или между органите по одобряването и Комисията, който се извършва съгласно настоящия регламент.
2. Централната административна цифрова платформа на Съюза включва и база данни, в която всяка информация от значение за ЕС одобряванията на типа, издадени съгласно настоящия регламент, се управлява централно и е достъпна за органите по одобряването и Комисията. Базата данни свързва националните бази данни с централната база данни на Съюза, когато това е договорено със съответните държави членки.
3. След изпълнението на параграфи 1 и 2 Комисията ще разшири централната административна цифрова платформа на Съюза с модули, даващи възможност за:
 - а) обмен на данни и информация по настоящия регламент между производители, технически служби, органи по одобряването и Комисията;
 - б) публичен достъп до определена информация и данни във връзка с резултатите от одобряванията на типа и изпитванията за съответствие при експлоатация.
4. Комисията е оправомощена да приема чрез актове за изпълнение подробните технически изисквания и процедури, необходими за създаване на централната административна платформа и базата данни на Съюза по настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 54, параграф 2, преди [31 декември 2016 г.].

ГЛАВА XII

ОПРЕДЕЛЯНЕ И НОТИФИЦИРАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ

Член 43

Изисквания, свързани с техническите служби

1. Органите по одобряването, които определят техническите служби, гарантират, че преди да определят дадена техническа служба съгласно член 45, тя отговаря на изискванията по параграфи 2 — 9 от настоящия член.
2. Без да се засяга член 46, параграф 1, техническата служба се създава съгласно националното право на държавата членка и притежава юридическа правосубектност.
3. Техническата служба е трета страна, която не е свързана с процеса на проектиране, производство, доставка или поддръжка на двигателя, който оценява.

Орган, който принадлежи към стопанска асоциация или професионална федерация, представляващи предприятия, участващи в проектирането, производството, доставката, сглобяването, използването или поддръжката на двигателите, които този орган оценява, изпитва или проверява, може да се счита, че отговаря на изискванията по първа алинея, при условие че са доказани неговата независимост и липсата на конфликт на интереси.

4. Нито техническата служба, нито нейното висше ръководство, нито персоналът, отговорен за извършване на категориите дейности, за които е определен съгласно член 45, параграф 1, могат да бъдат проектант, производител, снабдител, лице, което поддържа двигателите, които се оценяват, нито да представляват лице, участващо в тези дейности. Това не изключва употребата на оценявани двигатели по параграф 3 от настоящия член, които са необходими за дейностите на техническата служба, или употребата на такива двигатели за лични цели.

Техническата служба гарантира, че дейността на свързаните с нея подизпълнители или поделения не влияе върху поверителността, обективността или безпристрастността на категориите дейности, за които е определена.

5. Техническата служба и нейният персонал осъществяват категориите дейности, за които са определени, с най-висока степен на почтено професионално поведение и необходимата техническа компетентност в определената област и са напълно освободени от всякакъв натиск и облаги, най-вече финансови, които могат да повлияят на тяхната преценка или на резултатите от техните дейности по оценяване, особено натиск или облаги от лица или групи лица с интереси от резултатите от тези дейности.
6. Техническата служба доказва, че е способна да осъществява всички категории дейности, за които е определена в съответствие с член 45, параграф 1, като тя доказва по приемлив начин пред определящия орган по одобряването, че разполага с:

- а) персонал с подходящи умения, специфични технически знания, професионално обучение и достатъчен и подходящ опит за изпълнение на задачата;
- б) описания на процедурите във връзка с категориите дейности, за които иска да бъде определена, за да се гарантират прозрачността и възможността за повтаряне на тези процедури;
- в) процедури за изпълнение на категориите дейности, за които иска да бъде определена, като надлежно се отчитат степента на сложност на съответната технология на двигателя и масовия или серийния характер на производството му; и
- г) средствата, нужни за необходимото изпълнение на задачите, свързани с категориите дейности, за които се иска да бъде определена, както и с достъп до цялото нужно оборудване или съоръжения.

Освен това тя доказва пред определящия орган по одобряването, че отговаря на стандартите по делегираните актове, приети съгласно член 46, приложими към категориите дейности, за които е определена.

- 7. Осигурява се безпристрастността на техническите служби, тяхното висше ръководство и на персонала, отговорен за оценките. Те не могат да извършват каквато и да е дейност, която може да е в конфликт с тяхната независимост на преценката или почтено поведение във връзка с категориите дейности, за които са определени.
- 8. Техническите служби сключват застраховка за покриване на отговорността им във връзка с дейностите им, освен ако отговорността се поема от държавата съгласно националното законодателство или самата държава членка е пряко отговорна за оценяване на съответствието.
- 9. Персоналът на техническата служба спазва задължение за служебна тайна по отношение на информацията, получена при изпълнение на своите задачи съгласно настоящия регламент или която и да е разпоредба от националното законодателство по прилагането му, освен по отношение на определящия орган по одобряването или когато се изисква съгласно правото на Съюза или националното законодателство. Осигурява се защита на правата на собственост.

Член 44

Поделения и възлагане на подизпълнители от техническите служби

- 1. Техническите служби могат да възлагат на подизпълнители някои от своите дейности, за които са определени съгласно член 45, параграф 1, или да възложат тези дейности на свое поделение само със съгласието на органа по одобряването, който ги е определил.
- 2. В случаите, в които техническа служба възлага конкретни задачи, свързани с категориите дейности, за които е определена, на подизпълнители или използва поделенията си, тя гарантира, че подизпълнителят или поделението отговаря на изискванията, посочени в член 43, и информира определящия орган по одобряването за това.

3. Техническите служби поемат пълната отговорност за задачите, изпълнявани от техните подизпълнители или поделения, без значение къде са установени те.
4. Техническите служби съхраняват на разположение на определящия орган по одобряването съответните документи относно оценката на квалификацията на подизпълнителя или на поделението и работата, извършена от тях.

Член 45

Определяне на техническите служби

1. Техническите служби се определят за една или няколко от следните категории дейности в зависимост от областта на тяхната компетентност:
 - а) категория „А“ — технически служби, извършващи в собствени обекти изпитванията по настоящия регламент;
 - б) категория „В“ — технически служби, наблюдаващи извършването на изпитванията по настоящия регламент, когато изпитванията се извършват в обекти на производителя или трето лице;
 - в) категория „С“ — технически служби, осъществяващи редовна оценка и наблюдение на процедурите на производителя за контрол на съответствието на производството;
 - г) категория „D“ — технически служби, наблюдаващи или извършващи изпитвания или проверки за надзор на съответствието на производството.
2. Орган по одобряването може да е определен да изпълнява ролята на техническа служба за една или няколко от дейностите по параграф 1.
3. Техническите служби на трета държава, различни от определените по член 45, могат да бъдат нотифицирани за целите на член 49 само ако подобно признаване на технически служби е предвидено в рамките на двустранно споразумение между Съюза и съответната трета държава. Това не възпрепятства дадена техническа служба, създадена съгласно националното законодателство на държава членка в съответствие с член 43, параграф 2, да създава поделения в трети държави, при условие че поделенията се управляват и се контролират пряко от определената техническа служба.

Член 46

Акредитирани собствени технически служби на производителя

1. Акредитирана собствена техническа служба на производител може да бъде определена единствено за дейностите от категория „А“ по отношение на техническите изисквания, за които в делегиран акт, приет съгласно настоящия регламент, е разрешено провеждането на собствени изпитвания. Тази техническа служба представлява отделна и обособена част от предприятието и не участва в проектирането, производството, доставката или поддръжката на двигателите, които оценява.
2. Акредитираната собствена техническа служба отговаря на следните изисквания:
 - а) в допълнение към това, че е определена от органа по одобряването на държава членка, тя е акредитирана от национален орган по акредитация

съгласно определението в член 2, точка 11 от Регламент (ЕО) № 765/2008 и в съответствие със стандартите и процедурите по член 47 от настоящия регламент;

- б) акредитираната собствена техническа служба и нейният персонал са обособени организационно и разполагат с методи за докладване на предприятието, от което са част, които осигуряват и доказват тяхната безпристрастност пред съответния национален орган по акредитация;
 - в) нито акредитираната собствена техническа служба, нито нейният персонал участват в дейности, които могат да влязат в конфликт с независимостта на тяхната преценка или почтеното поведение във връзка с категориите дейности, за които са определени;
 - г) акредитираната собствена техническа служба предоставя услугите си изключително на предприятието, от което е част.
3. Акредитираната собствена техническа служба не се нотифицира на Комисията за целите на член 49, но предприятието, от което тя е част, или националният орган по акредитация предоставят информация за нейната акредитация на определящия орган по одобряването по искане от този орган.
4. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за определяне на техническите изисквания, за които се разрешава провеждането на собствени изпитвания по параграф 1. Тези делегирани актове се приемат преди [31 декември 2016 г.].

Член 47

Процедури за стандартите във връзка с дейностите и за оценка на техническите служби

За да се гарантира едно и също високо ниво на стандартите във връзка с дейностите, извършвани от техническите служби във всички държави членки, Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 55 за стандартите, на които трябва да отговарят техническите служби, и процедурата за тяхната оценка в съответствие с член 48 и за тяхната акредитация съгласно член 46.

Член 48

Оценка на компетентността на техническите служби

1. Определящият орган по одобряването изготвя доклад за оценка, който показва, че техническата служба кандидат е бил оценена по отношение на съответствието ѝ с изискванията по настоящия регламент и делегираните актове, приети съгласно настоящия регламент. Този доклад може да включва и сертификат за акредитация, издаден от орган по акредитация.
2. Оценката, въз основа на която се изготвя докладът по параграф 1, се извършва в съответствие с разпоредбите, предвидени в делегиран акт, приет съгласно член 55. Докладът за оценката се преразглежда най-малко на всеки три години.
3. Докладът за оценката се изпраща на Комисията при поискване. В такива случаи, когато оценката не се основава на сертификат за акредитация, издаден от национален орган по акредитация, който удостоверява, че техническата служба отговаря на изискванията по настоящия регламент, определящият орган

по одобряването представя на Комисията документи, които да доказват компетентността на техническата служба и наличието на процедури, с които се гарантира, че техническата служба подлежи на редовно наблюдение от страна на определящия орган по одобряването и че тя отговаря на изискванията по настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно настоящия регламент.

4. Органът по одобряването, който иска да бъде определен като техническа служба в съответствие с член 45, параграф 2, доказва съответствието с изискванията чрез оценка, направена от одитори, независими по отношение на оценяваната дейност. Тези одитори могат да принадлежат към същата организация, при условие че се ръководят отделно от персонала, занимаващ се с оценяваната дейност.
5. Акредитираната собствена техническа служба спазва съответните разпоредби на настоящия член.

Член 49

Процедури по нотифициране

1. Държавите членки нотифицират на Комисията наименованието, адреса, включително електронния адрес, отговорните лица и категорията дейности, по отношение на която са определили техническата служба, както и за всяко последващо изменение, свързано с това определяне.
2. Техническата служба може да извършва посочените в член 45, параграф 1 дейности от името на определящия орган по одобряването, отговорен за ЕС одобряването на типа, само ако Комисията вече е била нотифицирана за нея в съответствие с параграф 1 от настоящия член.
3. Една и съща техническа служба може да бъде определена от няколко определящи органи по одобряването и нотифицирана от държавите членки на тези определящи органи по одобряването независимо от категорията или категориите дейности, които тя ще извършва в съответствие с член 45, параграф 1.
4. Комисията бива нотифицирана за всякакви последващи промени, свързани с определянето.
5. Ако на основание делегиран акт трябва да бъде определена дадена организация или компетентен орган, изпълняващи дейност, която не е включена в посочените в член 45, параграф 1 дейности, нотификацията се извършва в съответствие с настоящия член.
6. Комисията публикува на своя уебсайт списък и данни на техническите служби, нотифицирани в съответствие с настоящия член.

Член 50

Промени в определянето

1. Когато определящ орган по одобряването е констатирал или е бил информиран, че дадена техническа служба, която е определена от него, вече не отговаря на изискванията по настоящия регламент или че не изпълнява задълженията си, според случая определящият орган по одобряването ограничава, спира

действието или оттегля определянето в зависимост от сериозността на неспазването на изискванията или на неизпълнението на задълженията. Държавата членка, която е изпратила нотификация за тази техническа служба, незабавно информира Комисията за това. Комисията съответно изменя публикуваната информация, посочена в член 49, параграф 6.

2. В случай на ограничаване, спиране на действието или оттегляне на определянето или на преустановяване на дейността от страна на техническата служба, определящият орган по одобряването предприема подходящите стъпки, за да гарантира, че досиетата на тази техническа служба се обработват от друга техническа служба или се съхраняват на разположение на определящия орган по одобряването и на органите за надзор на пазара при поискване от тяхна страна.

Член 51

Оспорване на компетентността на техническите служби

1. Комисията проучва всички случаи, в които има съмнения или пред нея са изразени съмнения относно компетентността на техническа служба или в непрекъснатото изпълнение от страна на техническата служба на изискванията и възложените ѝ отговорности.
2. При поискване държавата членка на определящия орган по одобряването представя на Комисията цялата информация, свързана с основанията за определянето или за запазване на определянето на съответната техническа служба.
3. Комисията следи за това цялата чувствителна информация, получена по време на разследванията, да бъде обработвана като поверителна.
4. Когато Комисията констатира, че техническата служба не отговаря или престане да отговаря на изискванията за определянето ѝ, тя информира съответно държавата членка на определящия орган по одобряването с оглед на набелязване на необходимите коригиращи мерки в сътрудничество с тази държава членка и отправя искане пред нея да ги предприеме, включително, ако е необходимо, оттегляне на определянето.

Член 52

Задължения на техническите служби при осъществяване на дейността им

1. Техническите служби извършват категориите дейности, за които са определени, от името на определящия орган по одобряването и в съответствие с оценката и процедурите на изпитване по настоящия регламент и делегираните актове по него.

Техническите служби наблюдават или сами провеждат необходимите изпитвания за целите на одобряването или проверките, посочени в настоящия регламент или в някой от делегираните актове по него, освен в случаите, в които се разрешават алтернативни процедури. Техническите служби не провеждат изпитвания, оценки или проверки, за които не са били надлежно определени от техния орган по одобряването.

2. Техническите служби винаги:

- а) дават възможност на своя определящ орган по одобряването да ги наблюдава по време на оценяването на съответствието, доколкото е целесъобразно; и
 - б) без да се засягат разпоредбите на член 43, параграф 9 и член 53, предоставят на своя определящ орган по одобряването всяка информация, каквато може да им бъде поискана, относно категориите дейности в обхвата на настоящия регламент.
3. Когато техническата служба констатира, че даден производител не спазва изискванията по настоящия регламент, тя докладва за това на определящия орган по одобряването, за да може той да изиска от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и съответно да не издаде сертификат за ЕС одобряване на типа, освен ако са били предприети подходящи коригиращи мерки, които да са приемливи от гледна точка на органа по одобряването.
4. Когато в процеса на наблюдение на съответствието на производството след издаването на сертификат за ЕС одобряване на типа дадена техническа служба, действаща от името на определящия орган по одобряването, констатира, че двигател повече не отговаря на настоящия регламент, тя докладва за това пред определящия орган по одобряването. Органът по одобряването предприема подходящите мерки съгласно член 25.

Член 53

Задължения на техническите служби за предоставяне на информация

1. Техническите служби информират своя определящ орган по одобряването за следното:
- а) всяко констатирано несъответствие, което може да наложи отказ, ограничаване, спиране на действието или отнемане на сертификата за ЕС одобряване на типа;
 - б) всякакви обстоятелства, които влияят върху обхвата и условията за определянето им;
 - в) всички искания за получаване на информация, получени от органите за надзор на пазара относно дейностите им.
2. При поискване от техния определящ орган по одобряването техническите служби представят информация относно дейностите, попадащи в обхвата на тяхното определяне, и относно всякакви други извършвани дейности, включително трансграничните дейности и възлагане на подизпълнители.

ГЛАВА XIII

АКТОВЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ И ДЕЛЕГИРАНИ АКТОВЕ

Член 54

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет по моторните превозни средства (ТКМПС), създаден съгласно член 40, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 55

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3, член 17, параграф 5, член 18, параграф 2, член 23, параграф 11, член 24, параграф 4, член 25, параграф 6, член 31, параграф 5, член 32, параграф 5, член 40, параграф 4, член 41, параграф 5, член 46, параграф 4 и член 47, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [поставете дата: влизането в сила].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3, член 17, параграф 5, член 18, параграф 2, член 23, параграф 11, член 24, параграф 4, член 25, параграф 6, член 31, параграф 5, член 32, параграф 5, член 40, параграф 4, член 41, параграф 5, член 46, параграф 4 и член 47, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 3, член 17, параграф 5, член 18, параграф 2, член 23, параграф 11, член 24, параграф 4, член 25, параграф 6, член 31, параграф 5, член 32, параграф 5, член 40, параграф 4, член 41, параграф 5, член 46, параграф 4 и член 47, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

ГЛАВА XIV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 56

Санкции

1. Държавите членки предвиждат санкции при нарушения на настоящия регламент от страна на икономическите оператори или ПОО. Те предприемат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането на санкциите. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки нотифицират тези разпоредби на Комисията най-късно до [добавете дата: 2 години след влизането в сила] и нотифицират Комисията веднага след всяко последващо изменение, което ги засяга.
2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват:
 - а) подаването на неверни декларации, включително при процедурите за одобряване или тези във връзка с изземване или изключване;
 - б) фалшифицирането на резултатите от изпитванията за ЕС одобряване на типа или за съответствие при експлоатация;
 - в) непредоставянето на данни или технически спецификации, които биха довели до изземване, отказ или отнемане на ЕС одобряване на типа;
 - г) използването на нерационални стратегии;
 - д) отказа за предоставяне на достъп до информация;
 - е) пускането на пазара на двигатели, подлежащи на процедура по одобряване, без обаче да са преминали през нея, или фалшифициране на документи или маркировки с такова намерение;
 - ж) пускането на пазара на преходни двигатели и техника, в която са монтирани тези двигатели, в нарушение на разпоредбите във връзка с изключенията;
 - з) нарушенията на ограниченията на употребата на двигателите по член 4;
 - и) изменението на двигател, в резултат на което той не съответства повече на спецификациите за неговото одобряване на типа;
 - й) монтирането на двигател в техника за употреба, различна от изключителната употреба по член 4;
 - к) пускането на пазара на двигател по член 32, параграф 4 за употреба в приложение, различно от предвиденото по същия член.

Преходни разпоредби

1. Без да се засягат разпоредбите по глави II и III, настоящият регламент не прави невалидни ЕС одобряванията на типа преди датите за пускане на пазара на двигатели по приложение III.
2. Органите по одобряването могат да продължат да издават одобрявания на типа съгласно съответните законодателни актове, приложими към датата на влизане в сила на настоящия регламент, до задължителните дати за ЕС одобряването на типа на двигатели по приложение III.
3. Чрез дерогация от настоящия регламент двигателите, които са получили вече ЕС одобряване на типа съгласно съответните законодателни актове, приложими към датата на влизане в сила на настоящия регламент, или които отговарят на изискванията на Централната комисия за корабоплаване по Рейн (ЦККР), приети като етап II на ЦККР в рамките на Конвенцията от Манхайм за корабоплаване по Рейн, могат да продължат да се пускат на пазара до датите за пускане на пазара на двигатели по приложение III.

В този случай националните органи не могат да забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара на двигателите, които са в съответствие с одобрения тип.

4. Двигателите, които не подлежат на одобряване на типа на нивото на Съюза към датата на влизане в сила на настоящия регламент, могат да продължат да се пускат на пазара съгласно действащите национални правила до датите за пускане на пазара на двигатели по приложение III.
5. Без да се засягат член 5, параграф 3 и член 17, параграф 2, преходните двигатели и ако е приложимо, техниката, в която са монтирани тези преходни двигатели, могат да продължат да се пускат на пазара през преходния период, при условие че машината, в която е монтиран двигателят, е с дата на производство, по-ранна с повече от 1 година от началото на преходния период.

За двигателите от категория NRE държавите членки разрешават удължаване на преходния период и 12-месечния период по първа алинея с още 12 месеца за ПОО с общо годишно производство под 50 бройки на извънпътна техника, оборудвана с двигатели с вътрешно горене. За целите на изчислението на общото годишно производство по настоящия параграф всички ПОО по контрола на едно и също юридическо лице се считат за един ПОО.

6. При спазване на разпоредбите по параграф 5 преходните двигатели, съответстващи на типове или фамилии двигатели, чието ЕС одобряване на типа не е повече валидно съгласно член 29, параграф 2, буква а), могат да се пускат на пазара, ако тези преходни двигатели:
 - а) са в обхвата на валидно ЕС одобряване на типа към момента на производството им и ако не са били пускани на пазара преди изтичането на това ЕС одобряване на типа, или
 - б) не са регламентирани на нивото на Съюза към датата на влизане в сила на настоящия регламент.
7. Параграф 6 се прилага само за период от:

- а) 18 месеца от датата за пускане на пазара на двигатели по приложение III в случая по първа алинея от параграф 5;
 - б) 30 месеца от датата за пускане на пазара на двигатели по приложение III в случая по втора алинея от параграф 5.
8. Производителите гарантират, че върху преходните двигатели е нанесена маркировка, указваща датата на производство на двигателя. Тази информация може да се постави или нанесе върху задължителната табела на двигателя.

Член 58

Докладване

- 1. До 31 декември 2021 г. държавите членки информират Комисията за прилагането на процедурите за ЕС одобряване на типа, предвидени в настоящия регламент.
- 2. Въз основа на предоставената по параграф 1 информация Комисията представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно прилагането на настоящия регламент до 31 декември 2022 г.

Член 59

Преглед

- 1. До 31 декември 2020 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно:
 - а) оценката на допълнителните възможности за намаляване на емисиите на замърсителите въз основа на съществуващите технологии и анализа на разходите и ползите;
 - б) набелязването на евентуални видове замърсители от значение, които понастоящем не са в обхвата на този регламент.
- 2. До 31 декември 2025 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно:
 - а) прилагането на клаузите за изключване по член 32, параграфи 3 и 4;
 - б) мониторинга на резултатите от изпитванията за емисиите по член 18 и заключенията от този мониторинг.
- 3. Докладите по параграфи 1 и 2 се изготвят при консултиране със съответните заинтересовани страни и в тях се отчитат съществуващите европейски и международни стандарти в тази сфера. Ако е необходимо, докладите се придружават от законодателни предложения.

Член 60

Отмяна

Без да се засягат параграфи 1 — 4 от член 57, Директива 97/68/ЕО се отменя считано от 1 януари 2017 г.

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Той се прилага от 1 януари 2017 г.

От датата по параграф 1 националните органи не отказват на заявления на производители за издаване на ЕС одобряване на типа за нов тип двигател или фамилия двигатели, нито забраняват пускането им на пазара, ако този тип двигател или фамилия двигатели отговарят на изискванията по глави II, III, IV и VIII.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател